

Brandstofaccijnskorting opnieuw verlengd

- Het afbouwen van de accijnskorting blijkt lastig, ondanks de herstelde koopkracht.
- Hogere inkomens profiteren meer van de verlaging, terwijl lagere inkomens relatief meer van hun inkomen aan brandstof uitgeven.
- Verdere koopkrachtsteun kan op kritiek rekenen vanuit internationale organisaties; deze middelen hadden ook gebruikt kunnen worden voor structurele aanpassingen van de economie
- Mocht de overheid toch koopkrachtsteun willen bieden, verdient het de voorkeur dit op een structurele en voorspelbare manier te doen



Finn Blokker
Data Scientist
finn.blokker@nl.abnamro.com
06-39105020



Aggie van Huisseling
Econoom en Data Analyst
aggie.van.huisseling@nl.abnamro.com



Jeannine van Reeken-van Wee
Senior Econoom en Data Scientist
jeannine.van.reeken@nl.abnamro.com
06-55522880



Jan-Paul van de Kerke
Senior Economist Eurozone/Netherlands
jan-paul.van.de.kerke@nl.abnamro.com
06-44294475

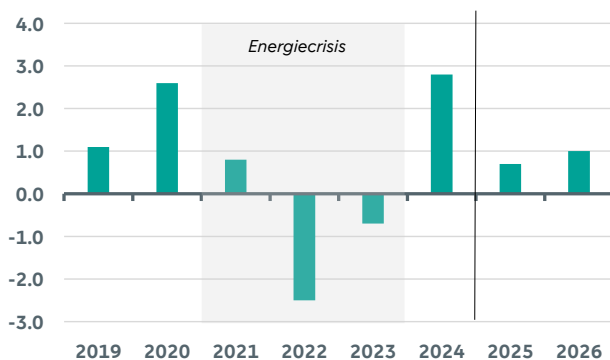
Tijdelijk wordt structureel?

Traditiegetrouw lekken de belangrijkste maatregelen van Prinsjesdag al ruim van tevoren uit. Ondanks de demissionaire staat van het kabinet is dat dit jaar niet anders.

Zo werd twee weken voor Prinsjesdag al duidelijk dat de tijdens de energiecrisis tijdelijk ingevoerde accijnsverlaging op brandstoffen verlengd wordt met nog 1 jaar. Deze maatregel gaat gemoeid met ongeveer EUR 1,6 mrd. en werd in 2022 initieel ingevoerd om huishoudens te beschermen tegen de forse stijging van de brandstofprijzen door de energiecrisis. De helft van deze accijnsverlaging verviel op 1 juli 2023. Waar de meeste andere maatregelen inmiddels uit gefaseerd zijn loopt dit deel van deze ‘tijdelijke’ verlaging nog door. Drie keer eerder zou de verlaging aflopen; op 1 januari 2024, 1 januari 2025 en op 1 januari 2026, dat wordt nu 2027. Om grip te krijgen op de effecten van deze maatregel op de particuliere consumptie in 2026 zoomen we in op deze verlenging van de verlaagde brandstofaccijns. Hoe ziet het koopkrachtbeeld er voor deze uitgelekte maatregel uit? Welke huishoudens profiteren? En zijn de negatieve grenseffecten zo groot als gesuggereerd?

Koopkrachtontwikkeling sinds energiecrisis positief

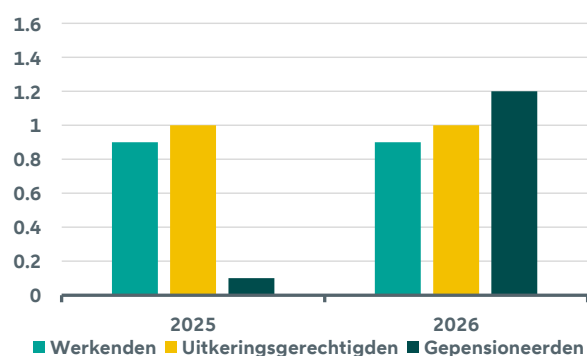
%, statische koopkracht, mediane huishouden (CPB)



Bron: CPB ([link](#)), ABN AMRO Economisch Bureau

Koopkrachtontwikkeling naar huishoudstatus

%, statische koopkracht, mediane huishouden (CPB)



Bron: CPB ([link](#)), ABN AMRO Economisch Bureau

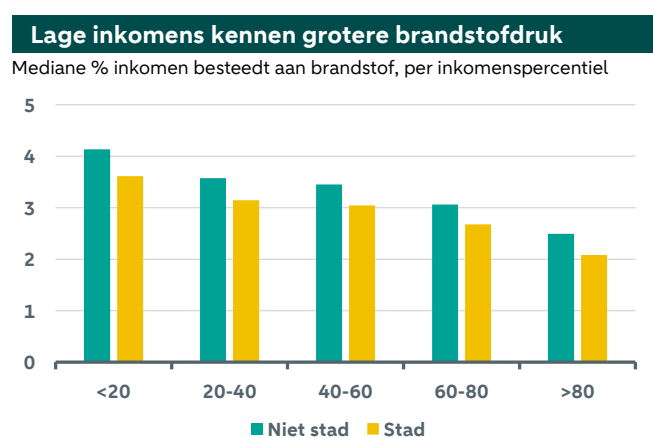
Koopkrachtbeeld anders dan de afgelopen jaren

Koopkracht en de koopkrachtplaatjes van het CPB krijgen op Prinsjesdag elk jaar veel aandacht. Dat was de afgelopen jaren na de koopkrachtval door de energiecrisis al helemaal het geval. Voor koopkrachtvolgers is 2025 een belangrijk jaar: volgens het CPB wordt dan het koopkrachtverlies voor het mediane huishouden ingelopen. In 2025 stijgt de mediane koopkracht

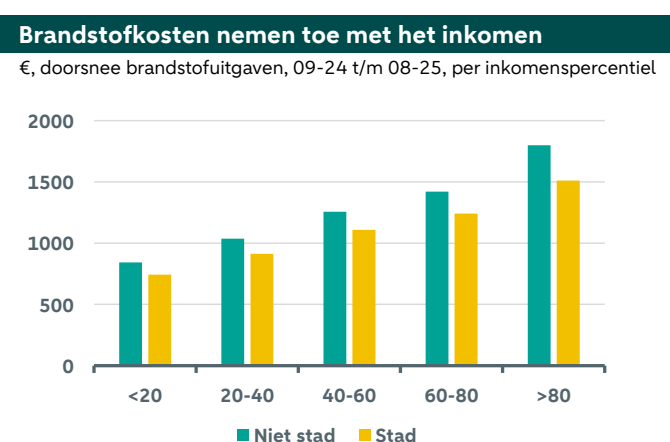
volgens het [CPB](#) met 0,7% en in 2026 met 1%. Kijken we vooruit dan zien we dat de koopkracht in 2026 ook zonder de verlenging van de brandstofaccijnskorting stijgt. Voor beide jaren geldt een vergelijkbaar beeld. Enerzijds komt de stijging door een sterke reële loonstijging – immers de loonstijging overstijgt sinds juli 2023 onafgebroken de inflatie en ijlt lang na sinds de loongroepiek van 7% in juli 2024 – en anderzijds door lastenverlichting in box 1. Het koopkrachtbeeld waarin het opnieuw verlengen van de accijnskorting genomen wordt is dus wezenlijk anders dan in de afgelopen jaren het geval was.

Welk aandeel van het inkomen besteden huishoudens aan brandstof?

Om een beeld te krijgen van de brandstofuitgaven van huishoudens maken we gebruik van geanonimiseerde en geaggregeerde transactiedata. In onze data meten we welk percentage van het netto jaarinkomen een huishouden besteedt aan brandstof. Hiervoor kijken we naar het inkomen en de brandstofuitgaven van het afgelopen jaar, de periode augustus 2024 tot en met juli 2025. We maken een onderscheid tussen huishoudens op basis van hun netto jaarinkomen en of ze in de stad wonen of niet. Uit onze analyse blijkt dat een doorsnee huishouden met een laag inkomen buiten de stad een groter deel van het inkomen uitgeeft aan brandstof (zie linkerfiguur hieronder). Dit betekent dat deze uitgaven relatief belangrijker zijn voor lage inkomens.



Bron: ABN AMRO o.b.v. geanonimiseerde en geaggregeerde transactiedata



Bron: ABN AMRO o.b.v. geanonimiseerde en geaggregeerde transactiedata

Waar slaan de effecten neer?

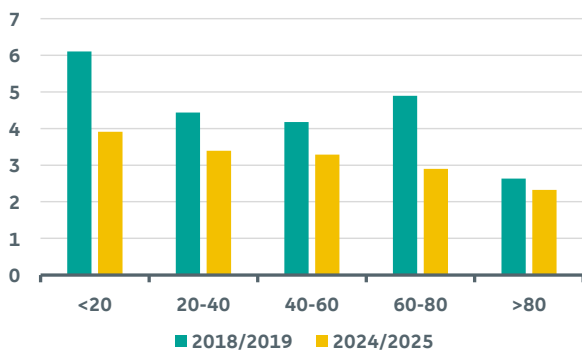
Hoewel een doorsnee huishouden met een laag inkomen een groter deel van hun inkomen besteedt aan brandstof, betekent die niet per se dat deze huishoudens ook de meeste brandstofuitgaven hebben. De effecten van het verlengen van de brandstofaccijns slaan neer bij de huishoudens die de grootste brandstofuitgaven kennen. In de rechterfiguur hierboven tonen we het doorsnee bedrag aan brandstofuitgaven van deze groepen. Een aantal dingen vallen op. Hogere inkomens woonachtig buiten de stad geven jaarlijks het meest uit aan brandstof. Daarnaast geeft het doorsnee huishouden met een hoog inkomen meer dan het dubbele uit aan brandstof in vergelijking met het doorsnee huishouden met een laag inkomen. De voordelen van de verlenging van de brandstofaccijnskorting slaat in euro's dus vooral bij deze groepen neer.

Brandstofuitgaven over de jaren heen gedaald

We maken ook een vergelijking met het percentage van het inkomen dat huishoudens zes jaar geleden aan brandstof besteedden, in de periode van augustus 2018 tot en met juli 2019. Dit was vóór de pandemie en energiecrisis. Uit onze analyse blijkt dat huishoudens destijds een groter deel van hun inkomen kwijt waren aan brandstofuitgaven dan nu, ongeacht hun inkomensniveau (zie linkerfiguur hieronder). Voor huishoudens met een laag inkomen was het aandeel toen circa 6% van hun inkomen, terwijl dit nu is afgenomen tot 4%. De afname in de relatieve lasten voor huishoudens aan brandstoffen roept de vraag op of de verlaging van de brandstofaccijns nog steeds noodzakelijk is.

Vóór schokken groter aandeel uitgaven aan brandstof

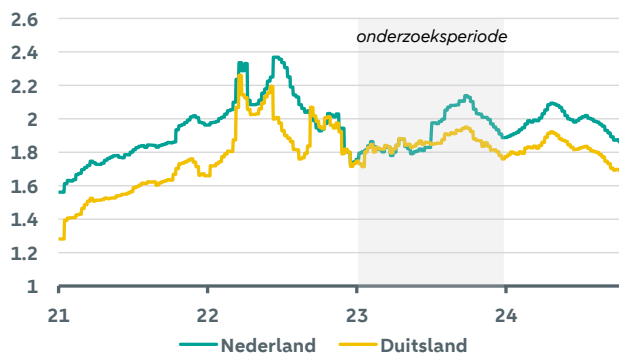
Mediane % inkomen besteedt aan brandstof, per inkomenspercentiel



Bron: ABN AMRO o.b.v. geanonimiseerde en geaggregeerde transactiedata

Benzineprijs in Nederland en Duitsland

€/liter



Bron: ABN AMRO o.b.v. geanonimiseerde en geaggregeerde transactiedata

Grenseffecten beperken zich tot nu toe tot een kleine groep

Een andere, in de media veelgenoemde, reden om de brandstofaccijnsverlaging te verlengen is het effect op brandstoftoerisme. Door de verschillen in brandstofprijs tussen Nederland en bijvoorbeeld Duitsland, grotendeels ingegeven door de accijnsverschillen, zouden Nederlandse huishoudens in het grensgebied meer tanken in het buitenland. Omdat ze daar tanken zouden er ook andere 'weglekeffecten' ontstaan zoals meer boodschappen doen in het buitenland.

Om dit te onderzoeken hebben we recente veranderingen in brandstofaccijns [geanalyseerd](#). We kunnen gebruikmaken van de recente situatie waarin Nederlandse brandstof plots duurder werd in vergelijking tot Duitse brandstof. Zowel Nederland als Duitsland namen fiscale maatregelen om brandstof betaalbaar te houden tijdens de energiecrisis. Echter, de omvang en duur van de accijnsverlaging varieerde tussen beide landen. Door het verschillende beleid van Nederland en Duitsland ontstond er vanaf halverwege 2022 een periode waarin Nederlandse en Duitse benzineprijzen ongeveer gelijk waren (rechterfiguur hierboven). De prijsgelijkheid bleef bestaan tot de eerste helft van de tijdelijke verlaging van de brandstofaccijns verliep op 1 juli 2023. Hierdoor werd tanken in Duitsland weer aantrekkelijker.

In dit onderzoek, eveneens met geanonimiseerde en geaggregeerde transactiedata, kijken we naar de grenseffecten van deze relatieve prijsverandering. Onze analyse toont aan dat er inderdaad brandstoftoerisme naar Duitsland optreedt. Echter blijft dit beperkt tot een relatief kleine groep van zo'n 10% van de huishoudens die sterk reageert op prijsveranderingen. Van grootschalig brandstoftoerisme is nu dus nog geen sprake. Hoe groot brandstoftoerisme wordt bij het verder uiteenlopen van de brandstofprijs tussen Nederland en bijvoorbeeld Duitsland is onduidelijk. Enerzijds kan het oplopen van het prijsverschil meer huishoudens dan de huidige 10% prikkelen om over te gaan tot brandstoftoerisme. Anderzijds kun je beredeneren dat de meest prijsgevoelige huishoudens reeds gereageerd hebben en dat de 'extra' stimulans tot brandstoftoerisme beperkt is. Wel zijn er duidelijke aanwijzingen dat het weglekeffect bijvoorbeeld bij professionele internationale chauffeurs, waar de keuze om in een ander land te tanken makkelijker is, groter is. Daarentegen vielen de weglekeffecten rond boodschappen, als gevolg van deze maatregel, te verwaarlozen. Huishoudens die meer over de grens tankten deden daar niet vaker hun boodschappen.

Korte termijn vraagstimulering versus lange termijn investeringen

Internationale organisaties zoals het [IMF](#) hebben zich recent kritisch uitgelaten over de koopkrachtfocus van de afgelopen kabinetten. Gezien de vele capaciteitsgrenzen die de Nederlandse economie kenmerken raden zij aan de begroting in te zetten voor investeringen die de aanbodzijde verruimen in plaats van korte termijn vraagstimulering. De meest in het oog springende capaciteitsgrenzen zijn de uitstralingseffecten van de stikstofcrisis, de woningmarkt, tekorten op de arbeidsmarkt en netcongestie. Hier kan aan toegevoegd worden dat het verlagen van de brandstofkosten haaks staat op ander overheidsbeleid dat juist de energietransitie in persoonlijk vervoer moet verwezenlijken. Zo laat recent economisch [onderzoek](#) in Scandinavië zien dat een stijging van de brandstofprijzen van 1% leidt tot een toename van de verkopen van elektrische voertuigen van 0.85 procentpunt.

Over de duim toegepast op de Nederlandse situatie betekent dit dat de verlenging van brandstofaccijns leidt tot een brandstofprijs die in 2026 ruim 10% lager is dan zonder de verlenging het geval zou zijn. Als we de multiplier uit de [literatuur](#) toepassen op de Nederlandse situatie impliceert dit een afname van elektrische voertuigaankopen van grofweg 8 a 9%. Uiteraard is de Nederlandse situatie niet volledig vergelijkbaar. Het overkoepelende punt geldt echter wel. Beleid gericht

op het verlagen van de brandstofprijzen gaat in tegen ander beleid van de overheid dat juist toeziet op de verduurzaming van personenvervoer. Ook wordt hier een ander punt geïllustreerd. Door het jaarlijks doorrollen van brandstofverlagingen is het voor de Nederlandse consument niet duidelijk welke brandstofkosten volgend jaar gelden. Deze beleidsonzekerheid zet daarmee een rem op de investeringen die huishoudens mogelijk zelf willen doen ten behoeve van de energietransitie. Mocht het kabinet toch over willen gaan tot deze vorm van koopkrachtsteun dan is het verstandiger om dit structureel te regelen in plaats van ad hoc. Zo worden huishoudens ook minder afhankelijk van tijdelijke maatregelen voor hun financiële weerbaarheid.

Conclusie

Uit gelekte informatie blijkt dat het demissionaire kabinet de tijdelijke verlaging van de brandstofaccijns wil verlengen. Het afbouwen van deze crisismaatregel uit 2022 blijkt lastig, ondanks de veranderde economische omstandigheden. Volgens het CPB is het koopkrachtverlies voor het mediane huishouden inmiddels hersteld. Het koopkrachtbeeld waarin het opnieuw verlengen van deze koopkrachtmaatregel genomen wordt is daardoor wezenlijk anders dan in de afgelopen jaren.

Als we kijken naar welke huishoudens relatief gezien het grootste deel van hun inkomen aan brandstof besteden, zijn dit vaak huishoudens met een lager inkomen die buiten stedelijke gebieden wonen. Tegelijkertijd rijden hogere inkomens gemiddeld meer kilometers, waardoor de voordelen van een verlenging van de accijnskorting vooral bij hen terechtkomen. Tegelijkertijd blijkt uit onderzoek dat zorgen over "brandstoftoerisme" en andere economische wegleffecten, zoals boodschappen doen in het buitenland, slechts een beperkte basis hebben.

De focus op koopkracht, waar ook de keuze om de accijnskorting te verlengen onder valt, kan op kritiek rekenen, met name vanuit internationale organisaties. De financiële middelen hadden ook aangewend kunnen worden voor het oplossen van de vele aanbodbeperkingen die de Nederlandse economie kent, of in investeringen die het land voorbereiden op toekomstige uitdagingen zoals vergrijzing, klimaatadaptatie of decarbonisatie. Denk bijvoorbeeld aan het versnellen van de transitie naar emissievrij rijden, bijvoorbeeld via subsidie op elektrische auto's. Het verlagen van de brandstofaccijns staat bovendien haaks op ander beleid dat juist persoonlijk vervoer emissievrij wil maken.

Als de overheid toch besluit om koopkrachtsteun te bieden, verdient het de voorkeur dit op een structurele en voorspelbare manier te doen. Dit biedt huishoudens en bedrijven meer duidelijkheid en voorkomt onzekerheid door ad-hoc maatregelen.

Data en disclaimer

In deze publicatie delen wij relevante economische inzichten vanuit onze ABN AMRO geaggregeerde en geanonimiseerde transactiedata. Wij gebruiken transactiedata om economische stromen beter inzichtelijk te krijgen. We gebruiken voor statistisch onderzoek alleen geaggregeerde data en geanonimiseerde data. De uitkomsten van het onderzoek zijn niet te herleiden tot een natuurlijk persoon en uitsluitend bestemd voor onderzoek naar economische trends.

Sample selectie en gehanteerde definities

In onze analyse sample zitten ongeveer 1.3 miljoen huishoudens. Een huishouden definiëren wij als alle personen die aan elkaar gekoppeld zijn door een gezamenlijke rekening en waarvan iedereen op hetzelfde adres woont. Personen zonder een gezamenlijke rekening beschouwen wij als een éénpersoonshuishouden. Wij selecteren alleen huishoudens die gedurende het observatie jaar niet zijn verhuisd en waarvan de gemiddelde leeftijd ouder is dan 20. Daarnaast moeten we van het huishouden een inkomen uit salaris, pensioen, of uitkering op de rekening observeren.

Inkomenscategorieën: Voor de bepaling van het totale inkomen is gekeken naar de netto-inkomsten op de rekening. Hierbij zijn de volgende soorten inkomsten in aanmerking genomen: salaris, uitkeringen, pensioen en toeslagen. Op basis van de totale netto-inkomsten over het jaar zijn huishoudens ingedeeld in vijf inkomenscategorieën, waarbij de verdeling is gemaakt door de inkomens in kwintielen op te splitsen.

Splitting stedelijk/niet stedelijk: Een huishouden wordt als stedelijk beschouwd wanneer het adres zich bevindt in een stad met meer dan 75.000 inwoners. Alle overige adressen worden geclassificeerd als niet-stedelijk.

Om de totale brandstofuitgaven te berekenen, zijn alle pinbetalingen bij tankstations binnen het huishouden opgeteld. In de grafieken tonen wij alleen huishoudens waarvan wij brandstof aankopen observeren. Hiervoor hanteren we een grens van minimaal 260 euro aan brandstofuitgaven gedurende het jaar.

Team Nederland en Transactiedata onderzoek

Aggie van Huisseling, Econoom | aggie.van.huisseling@nl.abnamro.com

Eva Viviani, Data Scientist | eva.viviani@nl.abnamro.com

Finn Blokker, Data Scientist | finn.blokker@nl.abnamro.com

Jan-Paul van de Kerke, Senior Econoom | jan-paul.van.de.kerke@nl.abnamro.com

Jeannine van Reeken – van Wee, Senior Econoom / Data Scientist | jeannine.van.reeken@nl.abnamro.com

Mike Langen, Senior Econoom | mike.langen@nl.abnamro.com

Nick Kounis, Hoofdeconoom | nick.kounis@nl.abnamro.com

Philip Bokeloh, Senior Econoom | philip.bokeloh@nl.abnamro.com

Zarir Madan, Data Scientist | zarir.madan@nl.abnamro.com

DISCLAIMER

Dit document is opgesteld door ABN AMRO. Het is uitsluitend bedoeld om financiële en algemene informatie over economie te verstrekken. De informatie in dit document is strikt vertrouwelijk en wordt uitsluitend ter informatie verstrekt. Het mag niet (geheel of gedeeltelijk) worden gereproduceerd, gedistribueerd of doorgegeven aan derden of worden gebruikt voor andere doeleinden dan hierboven vermeld. Dit document is informatief van aard en vormt geen aanbod van effecten aan het publiek, noch een uitnodiging tot het doen van een dergelijk aanbod.

Er mag voor geen enkel doel worden vertrouwd op de informatie, meningen, prognoses en aannames in het document of op de volledigheid, nauwkeurigheid of billijkheid ervan. Er wordt door of namens ABN AMRO, haar directeurs, functionarissen, agenten, gelieerde ondernemingen, groepsmaatschappijen of werknemers geen enkele expliciete of impliciete garantie gegeven met betrekking tot de juistheid of volledigheid van de informatie in dit document en er wordt geen aansprakelijkheid aanvaard voor enig verlies dat direct of indirect voortvloeit uit het gebruik van dergelijke informatie. De opvattingen en meningen in dit document kunnen op enig moment wijzigen en ABN AMRO is niet verplicht om de informatie in dit document na de datum van dit document te actualiseren.

Voordat u in een product van ABN AMRO Bank N.V. belegt, dient u informatie in te winnen over de verschillende financiële en andere risico's en mogelijke beperkingen waarmee u en uw beleggingsactiviteiten te maken kunnen krijgen op grond van toepasselijke wet- en regelgeving. Als u na het lezen van dit document overweegt om in een product te beleggen, wordt u geadviseerd om een dergelijke belegging te bespreken met uw relatiebeheerder of persoonlijke adviseur en na te gaan of het betreffende product - gezien de risico's - past binnen uw beleggingsactiviteiten. De waarde van uw beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garantie voor de toekomst. ABN AMRO behoudt zich het recht voor om wijzigingen aan te brengen in dit materiaal.

© Copyright 2025 ABN AMRO Bank N.V. en gelieerde bedrijven ("ABN AMRO")