



Impact brandstofprijzen

# Impact van hoge fossiele brandstofprijzen op de betaalbaarheid van autorijden

**Auteurs**

Ingmar Heikens, Peter Mulder

TNO, 1 april 2026

**TNO** innovation  
for life

### In het Kort

De analyse is gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voor ruim 7,3 miljoen auto's, in bezit van circa 5,6 miljoen huishoudens in 2024. Dit zijn 91% van alle personenauto's die op naam van een huishouden staan, dat wil zeggen auto's in eigen bezit en private-lease auto's. Bedrijfsauto's en zakelijke leaseauto's blijven in deze analyse buiten beschouwing. We rekenen drie niveaus van brandstofprijzen door naar inkomen en woonlocatie, op basis van autotype en jaarkilometrage. Tenslotte onderzoeken we het effect van een accijnsverlaging.

1. Het gemiddeld huishoudinkomen is sinds 2011 sneller gestegen dan de brandstofprijzen. Brandstofkosten beslaan daardoor gemiddeld een kleiner deel van het huishoudbudget dan vijftien jaar geleden.
2. Het overgrote deel van de huishoudens met een eigen auto rijdt nog op fossiele brandstoffen. Elektrisch rijden komt vooral voor bij hogere inkomens.
3. Huishoudens met een eigen auto rijden gemiddeld 15,6 duizend kilometer en gebruiken circa 947 liter brandstof per jaar. Het gebruik neemt toe met het inkomen.
4. Van de huishoudens met een eigen auto heeft 8% een laag inkomen, 62% heeft een bovenmodaal inkomen.
5. Lage inkomens geven gemiddeld twee keer zoveel van hun inkomen uit aan brandstof, terwijl hogere inkomens gemiddeld ongeveer de helft meer kilometers per jaar rijden.
6. De meest kwetsbare groep voor hoge brandstofprijzen zijn huishoudens met een laag inkomen en hoge brandstofkosten doordat ze veel rijden. Het gaat om ongeveer 225 duizend huishoudens (2,7% van het totaal), die bij een prijs van €2,50 per liter 17,6% van hun inkomen aan brandstof uitgeven. Daarboven zit een groep van ongeveer 785 duizend huishoudens (9,3% van het totaal) met een beneden modaal inkomen, die bij deze prijs 9,7% van hun inkomen aan brandstof besteden.
7. De grootste groep huishoudens met hoge brandstofkosten doordat ze veel rijden, heeft een bovenmodaal inkomen. Het gaat om bijna 2 miljoen huishoudens (ruim 23% van het totaal), die bij een prijs van €2,50 per liter 6,9% van hun inkomen aan brandstof uitgeven.
8. Huishoudens met hoge brandstofkosten bestaan vooral uit werkenden en relatief vaak uit gezinnen met kinderen. In de laagste inkomensgroep met hoge brandstofkosten heeft ongeveer de helft inkomen uit werk, ruim een derde uit een uitkering en circa 13% uit pensioen. In de groep daarboven met een beneden modaal inkomen heeft circa 17% een pensioeninkomen; dit aandeel neemt af bij hogere inkomens.
9. Regionaal is de kwetsbaarheid voor hoge brandstofprijzen het grootst in Noord-Nederland, Zeeland en delen van Limburg. In absolute aantallen wonen de meeste kwetsbare huishoudens echter in grotere steden. Kwetsbaarheid voor hoge brandstofkosten is dus niet alleen een ruraal fenomeen.
10. Een accijnsverlaging van €0,10 per liter komt neer op circa €80 per jaar voor lage inkomens met een eigen auto en €120 voor hoge inkomens. Ruim 68% van het totale budget dat er mee is gemoeid komt terecht bij midden-hoge en hoge inkomens, ongeveer 24% bij de midden-lage inkomensgroep en ruim 7% bij de laagste inkomensgroep. Omdat zakelijke rijders niet zijn meegenomen in onze analyse komt in werkelijkheid een nog hoger deel bij de hogere inkomens terecht.

# Inhoud

1.	Intro	4
2.	Databronnen en methode	5
3.	Uitgangssituatie (2024 data)	7
4.	Impact hoge brandstofkosten	11
5.	Huishoudkenmerken	15
6.	Ruimtelijke spreiding	16
7.	Accijnsverlaging	18



# 1. Intro

Geopolitieke spanningen en conflicten verstoren opnieuw internationale energiemarkten. Internationale energieprijsschokken werken snel door aan de pomp, omdat Nederland voor fossiele transportbrandstoffen volledig afhankelijk is van import. Voor huishoudens met een auto is dat direct merkbaar in de maandelijkse uitgaven, hetgeen leidt tot een maatschappelijk en politiek debat over de vraag of, en zo ja hoe en in welke mate de overheid huishoudens tegemoet moet komen in deze extra kosten.

Tegen deze achtergrond analyseren we in deze studie de impact van hoge brandstofprijzen op de betaalbaarheid van autorijden voor huishoudens met een eigen auto. We verkennen wat verschillende hoge prijsscenario's betekenen voor de brandstofkosten van deze huishoudens, naar inkomen en woonlocatie, op basis van het type auto en het jaarlijks aantal gereden kilometers. Tenslotte berekenen we het effect van een accijnsverlaging.



## 2. Databronnen en methode

Deze analyse is gebaseerd op administratieve microdata – oftewel gegevens op huishoudniveau – van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Dat is belangrijk, omdat huishoudens sterk van elkaar verschillen in inkomen, type auto en aantal gereden kilometers. Een analyse op basis van gemiddelden geeft daardoor een vertekend beeld van de betaalbaarheid van brandstof.

We gebruiken een nieuw samengestelde dataset met gegevens van ruim 7,3 miljoen auto's, in bezit van circa 5,6 miljoen huishoudens in 2024. Sommige huishoudens hebben meerdere auto's. We nemen alleen auto's mee die op naam van een huishouden staan. Dit zijn auto's in eigen bezit en private-lease auto's. Bedrijfsauto's en zakelijke leaseauto's blijven buiten beschouwing, omdat die op naam van een bedrijf of leasemaatschappij staan en we daardoor het aantal gereden kilometers niet kunnen koppelen aan individuele huishoudens. Bovendien betalen zakelijke lease-rijders in de meeste gevallen niet zelf de brandstof voor hun auto van de zaak. Zelfstandigen (zzp'ers) die hun eigen auto gebruiken voor werk tellen wel mee. In totaal nemen we 91 procent van alle op naam geregistreerde personenauto's mee. Voor de overige 9 procent ontbreken koppelingen met aantal gereden kilometers of huishoudgegevens, zoals inkomen.

De dataset combineert verschillende gegevens en databronnen, met name:

- Voertuiggegevens: per auto het aantal gereden kilometers per jaar en kenmerken zoals brandstoftype, bouwjaar en gewicht (bron: RDW)
- Emissiegegevens: CO<sub>2</sub>-praktijkemissies per kilometer per voertuigtype (bron: TNO).<sup>1</sup>
- Huishoudgegevens: per huishouden geanonimiseerde informatie over inkomen, woonlocatie en samenstelling (bron: CBS).

We berekenen de brandstofkosten op voertuigniveau. Op basis van brandstoftype en CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer bepalen we het brandstofverbruik per kilometer voor elk voertuig (voor elektrische auto's wordt het verbruik in kWh/km gebruikt). Hierbij worden alle modellen auto's met een eerste toelating tot en met 2023 meegenomen. In combinatie met het aantal gereden kilometers en de gemiddelde brandstofprijs berekenen we de jaarlijkse brandstofkosten per voertuig. Deze tellen we vervolgens op tot de totale brandstofkosten per huishouden.

De gecombineerde CBS-data beslaan de periode 2019–2024, want data over inkomen en gereden kilometers komt met vertraging beschikbaar. We schatten de brandstofkosten voor 2026 op basis van het aantal gereden kilometers in 2024 en de prijzen uit 2026.

Met inkomen bedoelen we in deze analyse het gestandaardiseerd besteedbaar huishoudinkomen van het huishouden. Het besteedbaar inkomen bestaat uit het bruto-inkomen verminderd met betaalde inkomensoverdrachten, premies inkomensverzekeringen, premies ziektekostenverzekeringen en belastingen op inkomen en vermogen. Gestandaardiseerd betekent dat het inkomen is gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden.<sup>2</sup> We verdelen de huishoudens in 4 inkomensgroepen: Laag, Midden-laag, Midden-hoog en Hoog. De definitie staat in Tabel 1.

<sup>1</sup> Zie TNO rapport 2025 R10815, [Real-world fuel consumption and energy consumption of passenger cars and light commercial vehicles in the Netherlands 2024](#)

<sup>2</sup> Deze correctie vindt plaats met behulp van equivalentiefactoren. In de equivalentiefactor komen de schaalvoordelen tot uitdrukking die het gevolg zijn van het voeren van een gemeenschappelijke huishouding. Met behulp van de equivalentiefactoren worden alle inkomens herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden. Op deze wijze is het welvaartsniveau van verschillende typen huishoudens onderling vergelijkbaar gemaakt. Bron: CBS.

Tabel 1: Definitie van vier inkomensgroepen

Label	Toelichting	Besteedbaar inkomen in euro's per jaar
Laag	Inkomen onder 130 procent van de CBS 'lage inkomensgrens' <sup>3</sup>	t/m 23 duizend euro
Midden-Laag	Vanaf een laag inkomen t/m de mediaan van de inkomensverdeling	23 duizend t/m 36 duizend euro
Midden-Hoog	Vanaf de mediaan t/m twee keer de mediaan van de inkomensverdeling	36 duizend euro t/m 72 duizend euro
Hoog	Twee keer de mediaan van de inkomensverdeling of hoger	Meer dan 72 duizend euro

Het mediane inkomen is het inkomensniveau in het midden van de inkomensverdeling: de helft van de inkomens is lager, de andere helft is hoger. Huishoudens met een midden-laag inkomen verdienen bij benadering beneden-modaal maar hoger dan de lage inkomensgrens. Huishoudens met midden-hoog inkomen verdienen tussen boven-modaal tot 2 keer modaal. Huishoudens met een hoog inkomen verdienen bij benadering meer dan 2 keer modaal.

<sup>3</sup> De CBS lage-inkomensgrens betreft een vast bedrag dat voor alle jaren en alle typen huishoudens een gelijke koopkracht vertegenwoordigt. De hoogte ervan is geënt op de bijstandsuitkering van een alleenstaande in 1979, toen deze op een hoog niveau lag (zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/lage-inkomensgrens>). Deze inkomensgrens wordt ook gebruikt in de CBS Monitor Energiearmoede als grens voor energiearmoede, en verschilt van het wettelijk sociaal minimum (WSM).



### 3. Uitgangssituatie (2024 data)

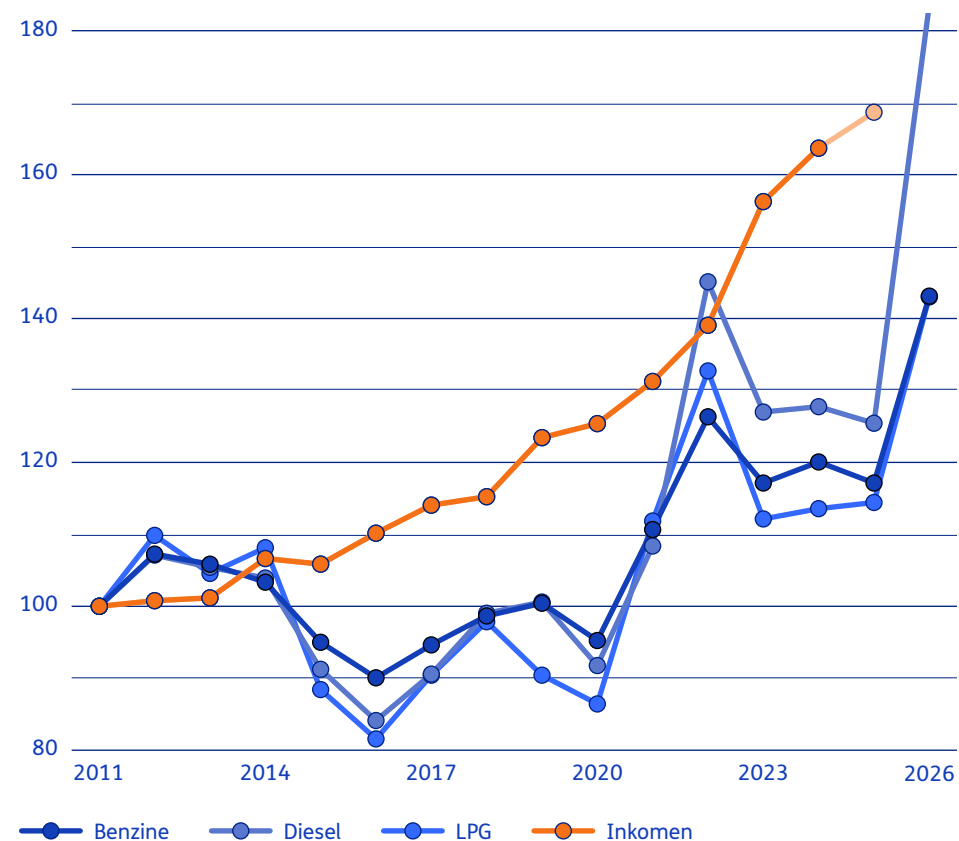
Voordat we de impact van brandstofprijsscenario's op de betaalbaarheid van autorijden analyseren, schetsen we de uitgangssituatie op basis van CBS-data over 2024 – het meest recente jaar met geverifieerde data. We starten met de ontwikkeling van brandstofprijzen en inkomens op de lange termijn. Vervolgens berekenen we onze belangrijkste indicatoren voor de verschillende inkomensgroepen: het type brandstof, het aantal gereden kilometers, het brandstofverbruik en de brandstofkosten als aandeel van het inkomen – de zogeheten brandstofquote. Op basis hiervan analyseren we in het volgende hoofdstuk de impact van hoge brandstofprijzen.

Figuur 1 toont de ontwikkeling van het huishoudinkomen en de brandstofprijzen sinds 2011. De figuur laat allereerst zien dat brandstofprijzen sterk schommelen over de jaren. In 2015 en 2016 daalden de prijzen sterk, in 2022 en 2023 stegen ze sterk en na de prijsspiek in 2022 en 2023 daalde de prijs onder invloed van een accijnsverlaging, gevolgd door een lagere marktprijs. Daarna bleven de prijzen ongeveer twee jaar relatief stabiel, maar wel op een hoger niveau dan voorheen. Sinds begin 2026 lopen de prijzen opnieuw snel op, inmiddels tot boven het niveau van 2022–2023.

Figuur 1 laat ook zien dat het (gestandaardiseerd besteedbaar) huishoudinkomen de afgelopen vijftien jaar sneller is gestegen dan de brandstofprijzen. In verhouding tot het inkomen zijn de brandstofkosten voor huishoudens dus gemiddeld lager dan vijftien jaar geleden.<sup>4</sup> Met andere woorden, voor het gemiddelde huishouden beslaan brandstofkosten over langere tijd gemeten niet een steeds groter deel van het huishoudbudget, integendeel.

Achter dit gemiddelde gaan echter grote verschillen schuil; er zijn ook huishoudens waar de ontwikkeling van het inkomen de laatste jaren wél is achtergebleven bij de stijging van hun brandstofkosten. Immers, zoals gezegd, huishoudens verschillen sterk in inkomen, autobezit en gereden kilometers. Daardoor verschilt ook de impact van hoge brandstofprijzen op de betaalbaarheid ervan aanzienlijk tussen huishoudens. In de rest van deze analyse maken we daarom onderscheid naar inkomensgroepen.

**Figuur 1.** Ontwikkeling brandstofprijzen, in verhouding tot ontwikkeling inkomen<sup>5</sup> (index, 2011 =100).  
Bron: CBS statline; laatste datapunt 23 maart 2026.



<sup>4</sup> Gegeven het feit dat de gemiddelde kilometrage per huishouden over de tijd redelijk constant is (met een terugval tijdens de COVID19 periode) Zie CBS: [Gemiddeld kilometrage personenauto's per 365/366 dagen | CBS](#)

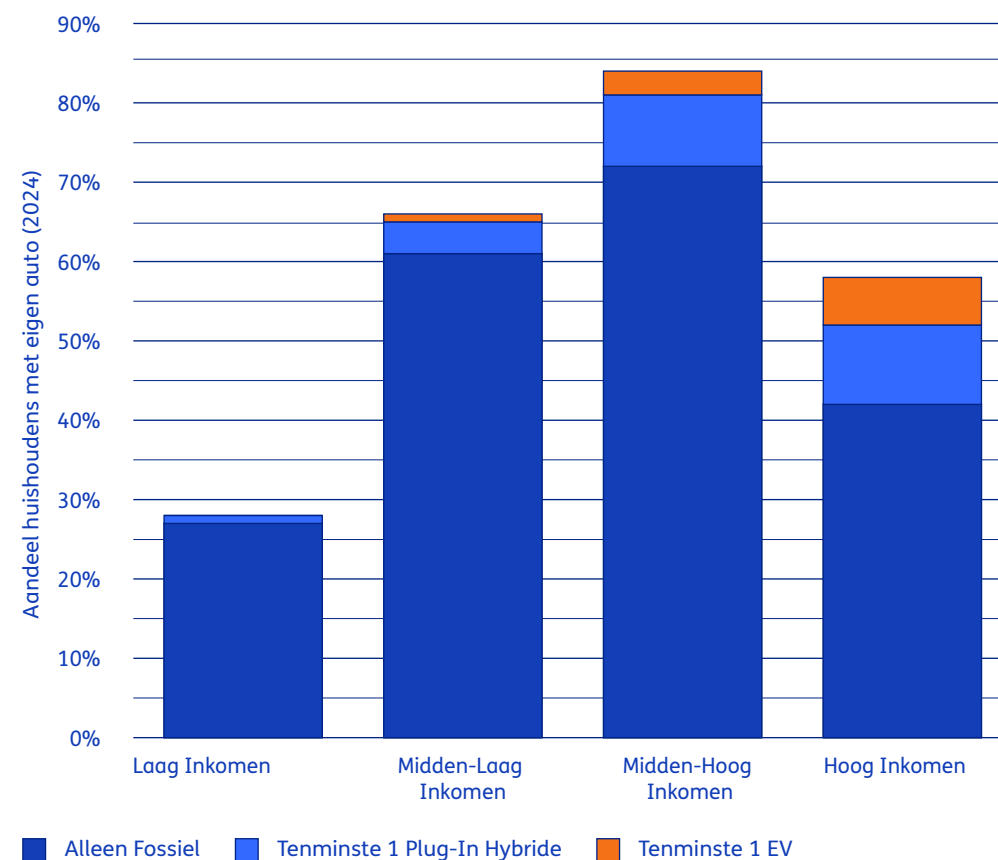
<sup>5</sup> Het gaat in de figuur om het gemiddeld gestandaardiseerd besteedbaar inkomen.

Figuur 2 laat zien dat het aandeel huishoudens met een eigen auto in onze dataset toeneemt naarmate het inkomen hoger is. Alleen in de hoogste inkomensgroep ligt dit aandeel iets lager; dit komt onder meer doordat zakelijke (lease) auto's vaker voorkomen in deze groep en buiten onze dataset en analyse vallen.

In alle inkomensgroepen rijdt het overgrote deel van de huishoudens met een auto op eigen naam nog op fossiele brandstoffen zoals benzine, diesel en LPG. Huishoudens met een laag inkomen rijden nog nauwelijks elektrisch of plug-in hybride. In de twee hoogste inkomensgroepen ligt het aandeel hybride en elektrische auto's duidelijk hoger, samen ongeveer 12 tot 15 procent van alle huishoudens met een eigen auto. Volledig elektrische auto's maken in deze inkomensgroepen ongeveer 3 tot 6 procent van het totaal uit. De overstap naar elektrisch rijden verloopt dus duidelijk ongelijk naar inkomen.

Figuur 2 laat daarmee zien dat juist huishoudens met lagere inkomens het meest afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. Zij zijn daardoor ook kwetsbaarder voor stijgende brandstofprijzen. In de Figuren 3, 4 en 5 kleuren we de uitgangssituatie (2024) verder in met onze belangrijkste indicatoren voor de verschillende inkomensgroepen.

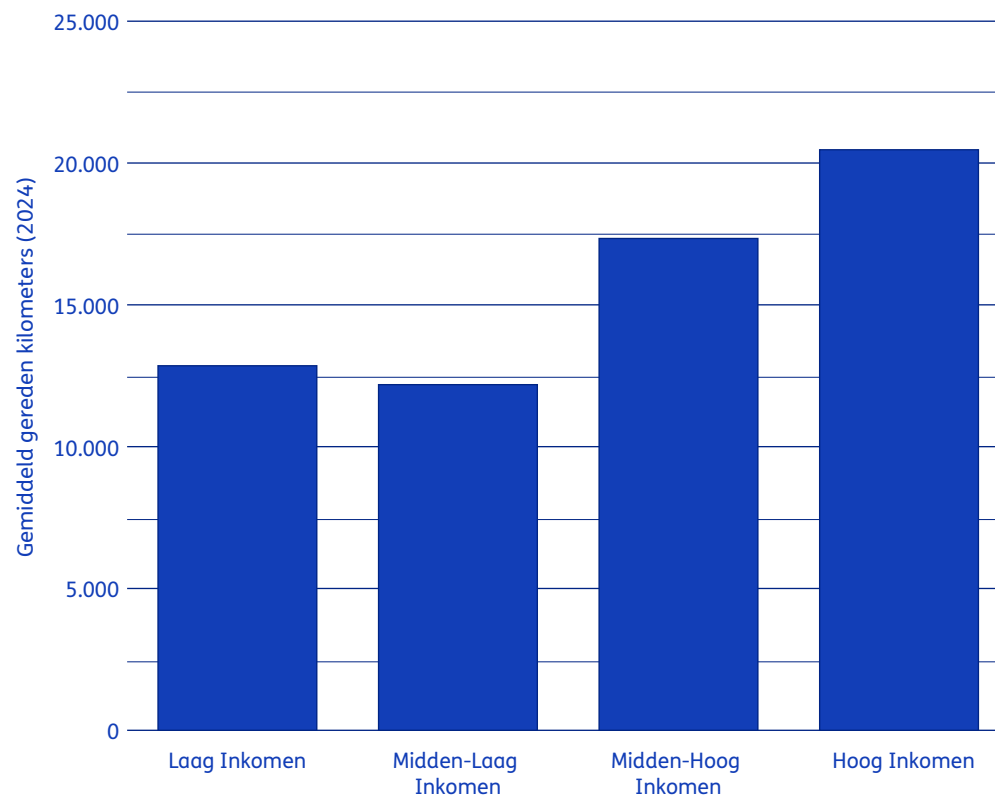
Figuur 2. Aandeel huishoudens met eigen auto in onze dataset, per inkomensgroep, naar brandstoftype (2024).



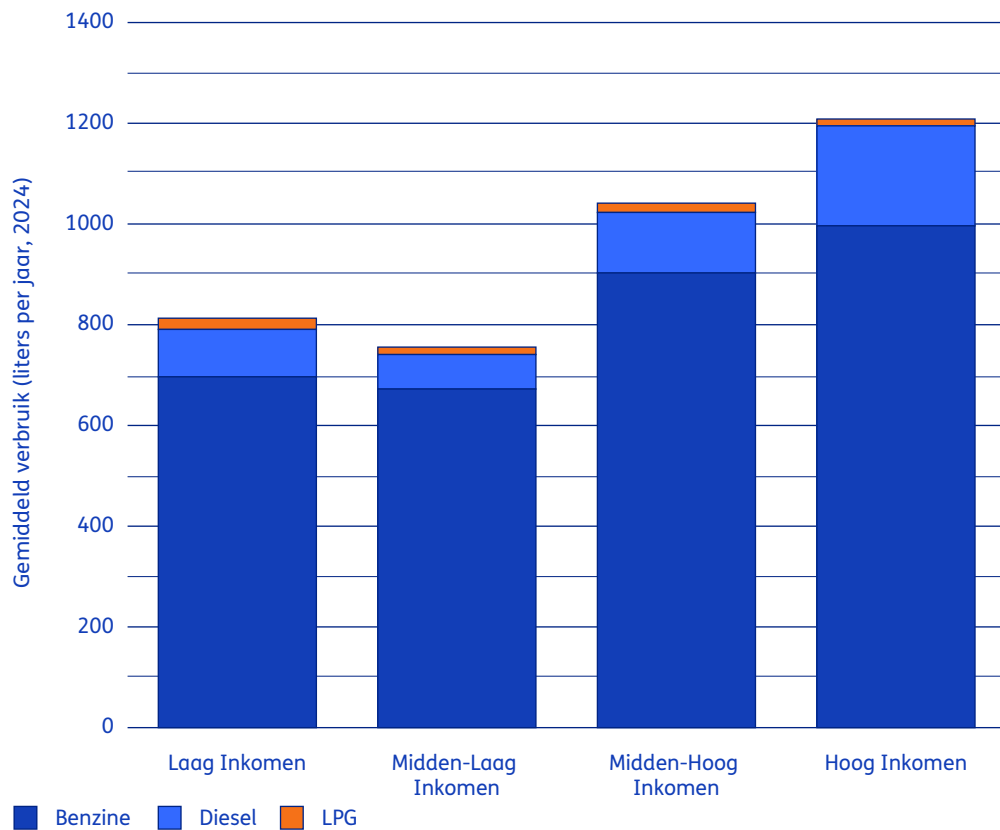
Huishoudens met eigen auto rijden gemiddeld 15,6 duizend kilometer per jaar. Figuur 3 toont dat huishoudens met een hoger inkomen gemiddeld meer kilometers per jaar rijden. Tussen de twee laagste inkomensgroepen is het verschil beperkt, maar vanaf een boven modaal inkomen loopt het jaarkilometrage duidelijk op. Daarmee stijgt ook het brandstofverbruik. Gemiddeld tankt een huishouden met een eigen auto jaarlijks 947 liter brandstof. Figuur 4 laat zien dat vooral huishoudens met een midden-hoog en hoog inkomen gemiddeld meer fossiele brandstof gebruiken, vooral benzine.

Door het hogere aantal gereden kilometers liggen ook de jaarlijkse brandstofkosten in euro's bij hogere inkomens hoger. Relatief ten opzichte van het inkomen zijn de brandstofkosten juist het hoogst bij lage inkomens. Figuur 4 toont dat de laagste inkomensgroep gemiddeld meer dan twee keer zo'n groot deel van het inkomen besteedt aan brandstof als de hoogste inkomensgroep, terwijl hogere inkomens wel ongeveer 50 procent meer kilometers rijden.

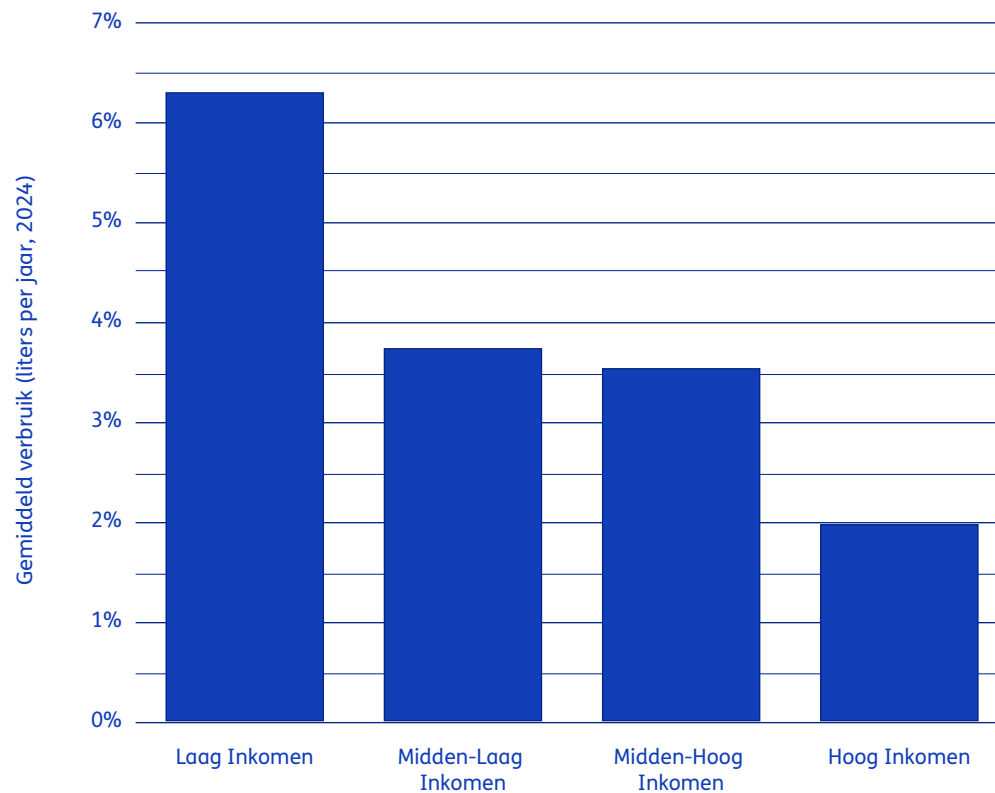
Figuur 3. Gemiddeld aantal jaarlijks gereden kilometers per inkomensgroep, eigen auto (2024).



Figuur 4. Gemiddelde brandstofconsumptie per inkomensgroep, eigen auto (liters per jaar, 2024)



Figuur 5. Mediane brandstofquote (brandstofkosten/inkomen), per inkomensgroep (2024).



## 4. Impact hoge brandstofkosten

We starten onze impactanalyse met de ontwikkeling van de prijzen van benzine, diesel en LPG sinds 2019; zie Tabel 2. De reeks toont duidelijk de prijsspiek van 2022–2023 en de actuele prijsstijging.

**Tabel 2.** Pompprijzen fossiele brandstoffen 2019-2026 plus prijsscenario's (€/liter, inclusief accijns en BTW)

	<b>Benzine</b>	<b>Diesel</b>	<b>LPG</b>
2019	1,647	1,356	0,633
2020	1,562	1,237	0,605
2021	1,815	1,461	0,783
2022	2,072	1,956	0,929
2023	1,921	1,712	0,785
2024	1,969	1,722	0,795
2025	1,921	1,691	0,801
2026 (23 Maart)	2,347	2,475	1,001
<b>Scenario's:</b>			
1) Baseline	2	2	1
2) Hoog	2,5	2,5	1,2
3) Heel hoog	3	3	1,5

In het onderste deel van de tabel staan de prijsscenario's die we in onze analyse hanteren. Het basisscenario gaat uit van €2,00 per liter voor benzine en diesel en €1,00 voor LPG – ongeveer het niveau van begin 2026. Daarnaast rekenen we twee scenario's met hogere prijzen door: hoog en heel hoog. Het scenario 'hoog' sluit grofweg aan bij het prijsniveau van maart 2026: €2,50 per liter voor benzine en diesel en €1,20 voor LPG. Het scenario 'heel hoog' rekent met €3 per liter voor benzine en diesel en €1,50 voor LPG.

Deze scenario's zijn nadrukkelijk niet bedoeld als voorspelling van toekomstige prijzen. Ze zijn uitsluitend gebruikt als denkoefening om te verkennen wat verschillende prijsniveaus betekenen voor de betaalbaarheid van fossiele brandstoffen voor huishoudens.

**De kern van onze impact analyse is samengevat in Tabel 3 en 4.**

Tabel 3 laat per inkomensgroep zien hoeveel huishoudens te maken hebben met hoge en zeer hoge brandstofkosten onder verschillende prijsscenario's. We spreken van hoge brandstofkosten wanneer de maandelijkse kosten van een huishouden in het basisscenario bij de hoogste helft brandstofkosten hoort – dat wil zeggen boven de mediaan ligt. Gemeten in 2024 is de mediaan €122 per maand. De grenswaarde voor 'zeer hoge brandstofkosten' is twee keer de mediaan, oftewel meer dan €244 per maand.

De meest kwetsbare groep bestaat uit huishoudens met een laag inkomen en hoge brandstofkosten. In het basisscenario gaat het om ruim 186 duizend huishoudens, dat is 2,2% van alle huishoudens. In het hoogste prijsscenario loopt dit op tot ruim 258 duizend huishoudens, ongeveer 3,1 procent van alle huishoudens in Nederland.

Daarboven zit een grotere risicogroep van huishoudens met een midden-laag inkomen. Hun aantal stijgt van ruim 640 duizend in het basisscenario naar meer dan 900 duizend in het hoogste prijsscenario. Bij een prijsniveau van ongeveer €2,50 per liter gaat het om 9,3 procent van alle huishoudens.

In absolute aantallen is de grootste groep huishoudens met hoge brandstofkosten echter te vinden bij de midden-hoge inkomens. Dat komt doordat in deze groep veel huishoudens een eigen auto hebben en relatief veel kilometers rijden. Bij prijzen rond €2,50 per liter gaat het om bijna 2 miljoen huishoudens, ruim 23 procent van alle huishoudens.

Bij zeer hoge brandstofkosten is de groep lage inkomens kleiner in absolute zin, maar juist daar staat de betaalbaarheid het meest onder druk. Bij een prijsniveau van €2,50 per liter gaat het om ongeveer 96 duizend lage-inkomenshuishoudens. In de midden-lage inkomensgroep loopt dit op tot ruim 300 duizend huishoudens, terwijl bij de midden-hoge inkomens ongeveer 1 miljoen huishoudens boven de grens van €244 per maand uitkomen.

Tabel 4 laat vervolgens zien wat de prijsstijgingen betekenen voor de betaalbaarheid van autorijden. De tabel toont de brandstofquote: het deel van het besteedbaar huishoudinkomen dat opgaat aan brandstofkosten. Hierbij is onderscheid gemaakt naar inkomensgroep, naar huishoudens met hoge en zeer hoge brandstofkosten, en naar verschillende prijsscenario's.

De brandstofquote daalt in alle scenario's sterk naarmate het inkomen hoger is. In het basisscenario besteden huishoudens met een laag inkomen gemiddeld 6,5 procent van hun inkomen aan brandstof. Bij een prijsniveau van €2,50 per liter loopt dit op naar 8 procent, en in het hoogste scenario naar 9,68 procent. Bij hoge inkomens blijft dit aandeel met 2,1 tot 3,8 procent veel lager.

Huishoudens die in de uitgangssituatie al te maken hebben met hoge brandstofkosten doordat ze veel kilometers rijden, zijn het meest gevoelig voor prijsstijgingen, met name bij een beneden modaal inkomen. Tabel 4 laat zien dat lage inkomens in deze groep bij €2,50 per liter benzine / diesel gemiddeld 17,6 procent van hun inkomen besteden aan brandstof. Deze groep heeft bij de pompprijzen van maart 2026 dus al een acuut probleem. In tabel 3 is te zien dat het gaat om ruim 225 duizend huishoudens (2,7% van alle huishoudens).

De grotere groep midden-lage inkomens met hoge brandstofkosten in de uitgangssituatie (ongeveer 785 duizend huishoudens) heeft bij €2,50 per liter benzine / diesel gemiddeld een brandstof van 9,7 procent. Dit daalt naar 6,9 procent voor de grootste groep huishoudens met hoge brandstofkosten, de bovenmodale inkomens (bijna 2 miljoen huishoudens, ruim 23%

van het totaal). De allerhoogste inkomens geven bij een prijs van €2,50 per liter benzine / diesel gemiddeld 3,8 procent van hun besteedbaar inkomen uit aan fossiele brandstoffen.

Bij hogere prijzen neemt de brandstofquote navenant toe; bij een prijs €3 per liter benzine / diesel bedraagt de brandstofquote in de laagste inkomensgroep met hoge brandstofkosten gemiddeld ruim 21 procent. Bij de midden-lage inkomensgroep gaat het bij deze literprijs om 11,7 procent; bij de boven modale inkomens om respectievelijk 8,3 en 4,6 procent.

De hoogste brandstofquotes zien we logischerwijs bij huishoudens met lage inkomens en zeer hoge brandstofkosten in de uitgangssituatie. Bij een prijs van €2,50 per liter benzine / diesel zijn zij ruim 30 procent van hun inkomen kwijt aan brandstof. Het gaat om ruim 97 duizend huishoudens (1,1% van alle huishoudens; zie tabel 3) die (heel) veel kilometers maken. De midden-lage inkomens met zeer hoge brandstofkosten in de uitgangssituatie geven bij een prijs van €2,50 per liter benzine / diesel gemiddeld 16,4 procent van hun inkomen uit aan brandstofkosten. Bij de boven modale inkomens met zeer hoge brandstofkosten in de uitgangssituatie daalt dit percentage tot respectievelijk 10,5 en 5,7 procent.

Tabel 4 maakt daarmee duidelijk dat stijgende brandstofprijzen vooral een betaalbaarheidsprobleem zijn voor huishoudens met lage inkomens en een hoog kilometrage (hoge brandstofkosten in de uitgangssituatie). Juist voor deze groep kunnen prijsschokken snel leiden tot een betaalbaarheidsprobleem. Maar het is ook een feit dat het hier gaat om een kleine minderheid van de huishoudens: pakweg tussen 1 en 3 procent van alle huishoudens, afhankelijk van het prijsscenario.

Huishoudens met een bovenmodaal inkomen hebben daarentegen niet snel een betaalbaarheidsprobleem. De relatief grote groep huishoudens met midden-hoog inkomen en hoge brandstofkosten (en dus hoog kilometrage) in de uitgangssituatie geeft bij een prijs van €2,50 per liter gemiddeld 6,9 procent van het inkomen uit aan brandstof, dat is net iets meer dan de 6,5 procent van het inkomen dat lage inkomens gemiddeld kwijt zijn aan brandstofkosten bij een prijs van €2 per liter. De hoogste inkomens komen pas in de buurt van een dergelijke brandstofquote (6,8 procent) bij een prijs van €3 per liter en zeer hoge brandstofkosten in de uitgangssituatie. In verreweg de meeste andere gevallen komt de brandstofquotes voor de hoogste inkomensgroep niet boven de 5 procent uit.

Tabel 3. Aantal en percentage huishoudens met hoge en zeer hoge brandstofkosten per inkomensgroep, in verschillende prijsscenario's (literprijzen voor benzine en diesel, zie tabel 2)

Scenario's	Aantal Huishoudens			% van alle huishoudens		
	Baseline €2,00 / liter	Hoog €2,50 / liter	Heel hoog €3,00 / liter	Baseline €2,00 / liter	Hoog €2,50 / liter	Heel hoog €3,00 / liter
<b>Hoge Brandstofkosten*</b>						
Laag inkomen	186.349	225.557	258.476	2,2%	2,7%	3,1%
Midden-Laag inkomen	642.625	784.746	906.794	7,6%	9,3%	10,8%
Midden-Hoog inkomen	1.738.954	1.957.468	2.137.209	20,6%	23,2%	25,4%
Hoog inkomen	230.663	248.862	264.616	2,7%	3,0%	3,1%
Totaal	2.798.591	3.216.633	3.567.095	33,2%	38,2%	42,3%
<b>Zeer hoge Brandstofkosten**</b>						
Laag inkomen	67.396	96.203	127.451	0,8%	1,1%	1,5%
Midden-Laag inkomen	206.069	306.650	420.391	2,4%	3,6%	5,0%
Midden-Hoog inkomen	758.541	1.007.840	1.272.417	9,0%	12,0%	15,1%
Hoog inkomen	129.640	153.699	180.837	1,5%	1,8%	2,1%
Totaal	1.161.646	1.564.392	2.001.096	13,8%	18,6%	23,7%

\* Mediaan 2024 en hoger = hoogste 50% brandstofkosten (> €122 /maand); \*\* 2x Mediaan 2024 en hoger (> €244 /maand)

Tabel 4. Brandstofquote per inkomensgroep, in verschillende prijsscenario's (literprijzen voor benzine en diesel, zie tabel 2)

Scenario's	Mediaan Brandstofquote (%)		
	Baseline €2,00 / liter	Hoog €2,50 / liter	Heel hoog €3,00 / liter
Laag inkomen	6,5%	8,0%	9,6%
Midden-Laag inkomen	3,9%	4,7%	5,7%
Midden-Hoog inkomen	3,8%	4,5%	5,4%
Hoog inkomen	2,1%	2,5%	2,9%
Huishoudens met hoge brandstofkosten*			
Laag inkomen	14,5%	17,6%	21,1%
Midden-Laag inkomen	8,0%	9,7%	11,7%
Midden-Hoog inkomen	5,8%	6,9%	8,3%
Hoog inkomen	3,3%	3,8%	4,6%
Huishoudens met zeer hoge brandstofkosten**			
Laag inkomen	25,2%	30,4%	36,4%
Midden-Laag inkomen	13,5%	16,4%	19,6%
Midden-Hoog inkomen	8,8%	10,5%	12,6%
Hoog inkomen	5,0%	5,7%	6,8%

\*Mediaan 2024 en hoger = hoogste 50% brandstofkosten (> €122 / maand);  
 \*\* 2x Mediaan 2024 en hoger (> €244 / maand)

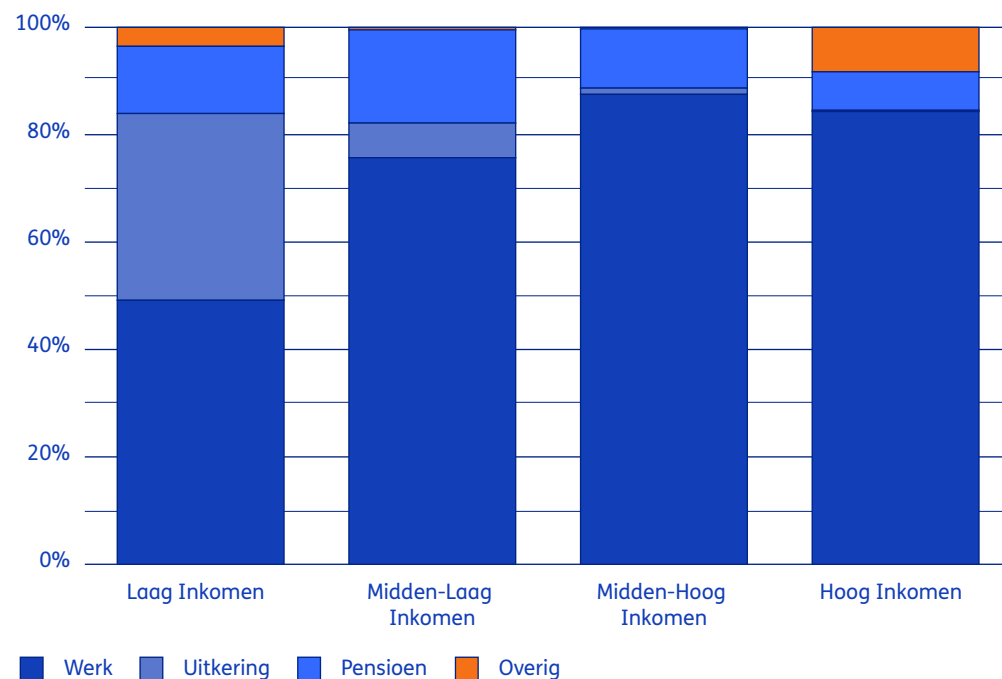


## 5. Huishoudkenmerken

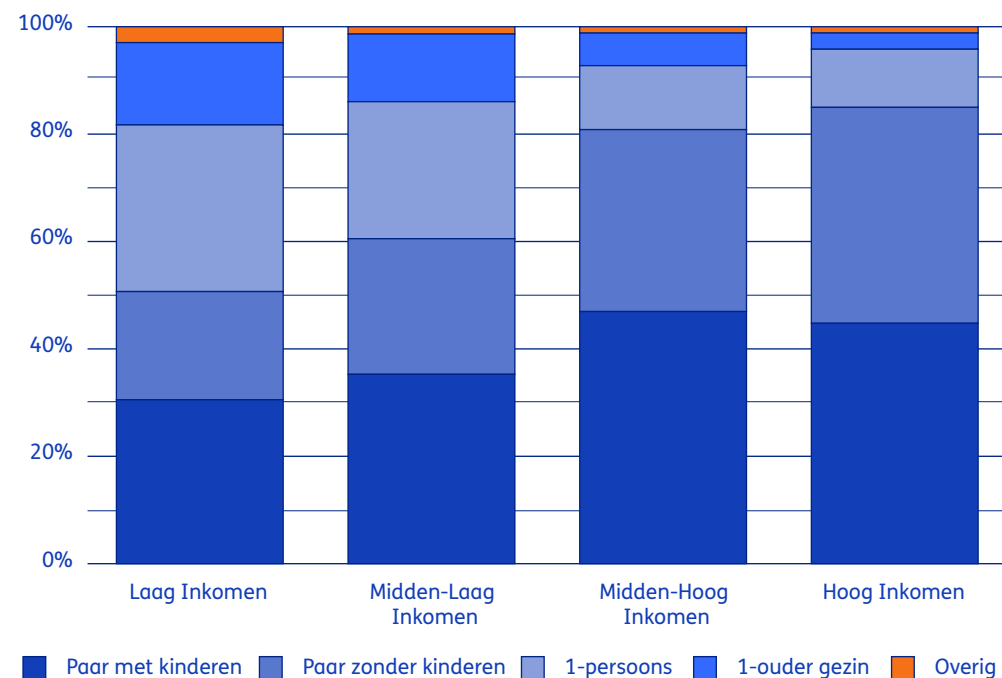
Huishoudens met hoge brandstofkosten verschillen uiteraard op meerdere manieren van elkaar. We zoomen hier in op twee kenmerken: inkomensbron en huishoudsamenstelling.

Figuur 6 laat zien dat werkenden de grootste groep vormen. In bijna alle inkomensgroepen heeft het overgrote merendeel van de huishoudens met hoge brandstofkosten inkomen uit werk. Alleen in de laagste inkomensgroep is het beeld anders. Daar heeft ongeveer de helft van deze huishoudens inkomen uit werk, ruim een derde uit een uitkering en circa 13 procent uit pensioen. In de midden-lage inkomensgroep heeft nog ongeveer 17 procent een pensioeninkomen; dit aandeel neemt af bij hogere inkomens.

**Figuur 6.** Inkomensbron huishoudens met hoge brandstofkosten, per inkomensgroep in 2024



**Figuur 7.** Samenstelling huishoudens met hoge brandstofkosten, per inkomensgroep in 2024



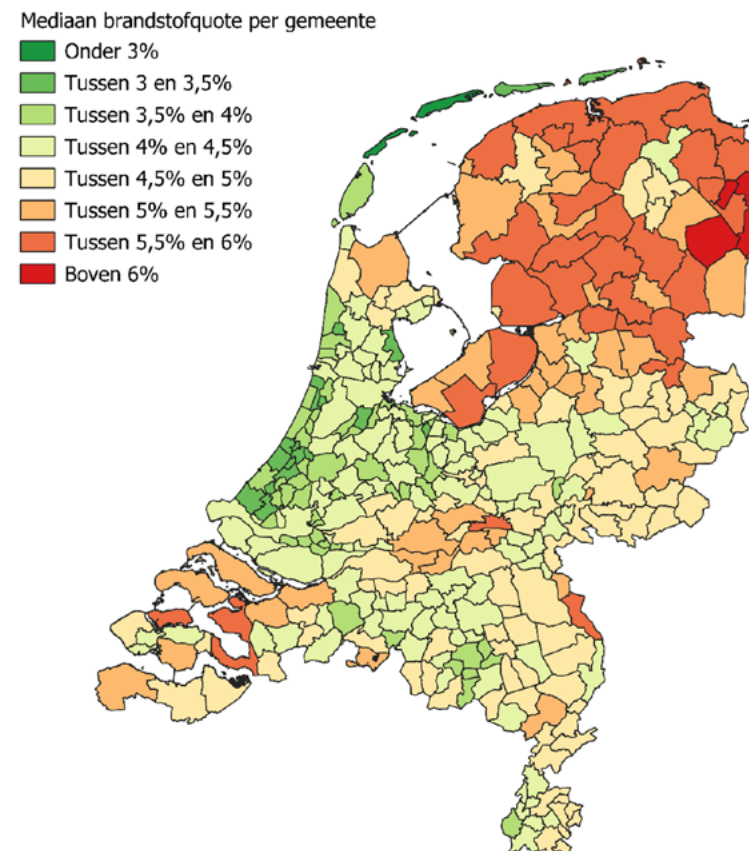
Figuur 7 laat zien dat huishoudens met kinderen het vaakst te maken hebben met hoge brandstofkosten. In de laagste inkomensgroep gaat het om bijna de helft van de huishoudens, waarvan 16 procent een eenoudergezin is. Naarmate het inkomen stijgt, neemt het aandeel eenoudergezinnen in de groep huishoudens met hoge brandstofkosten af. Tegelijk neemt het aandeel paren met kinderen en paren zonder kinderen toe. Eenpersoonshuishoudens met hoge brandstofkosten vormen ruwweg een derde (32%) van de lage inkomensgroep met hoge brandstofkosten; dit aandeel daalt naarmate het inkomen hoger is.

## 6. Ruimtelijke spreiding

De kwetsbaarheid voor hoge brandstofkosten is niet gelijk verdeeld over Nederland. We illustreren dat met drie kaarten, waarbij we rekenen met het hoge prijs scenario (€ 2,50 per liter).

Figuur 8 toont per gemeente de mediane brandstofquote – het midden van de brandstofkosten van individuele huishoudens in een gemeente, als aandeel van hun inkomen. De kaart toont dat de brandstofquote het hoogst is in delen van Noord-Nederland en Zeeland. Vooral de regio Oost-Groningen valt op met relatief veel gemeenten met een hoge mediane brandstofquote. Dit komt door een combinatie van relatief veel lage inkomens en een hoge afhankelijkheid van de auto in deze regio. In relatief dunbevolkte gebieden als het Noordoosten liggen voorzieningen en banen immers gemiddeld verder van de woonlocaties. Ook is het openbaar vervoer er doorgaans minder goed dan in dichtbevolkte gebieden. Daardoor leggen huishoudens in deze regio's naar verhouding langere afstanden af en zijn zij daarbij vaker afhankelijk van de auto.

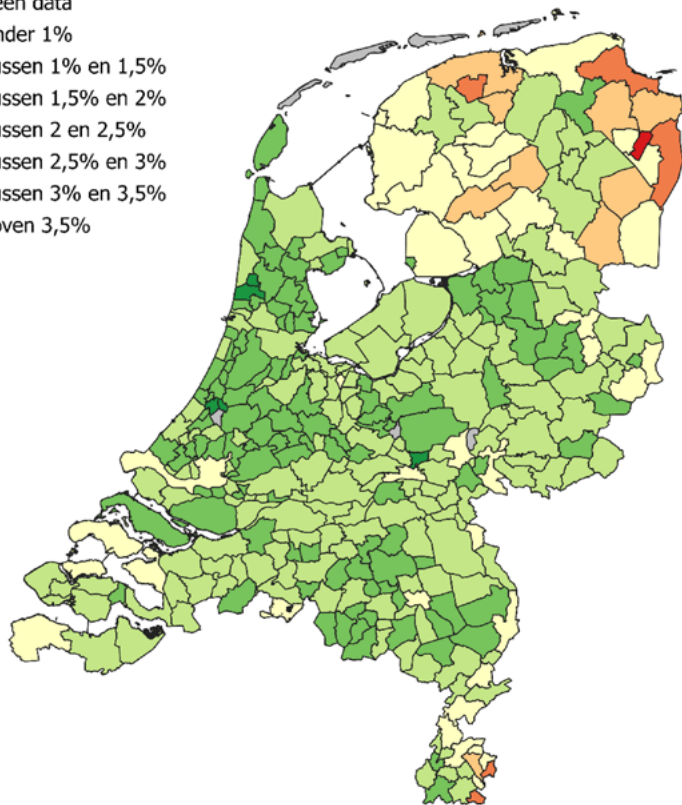
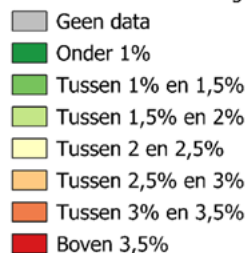
Figuur 8. Mediane brandstofquote voor huishoudens met eigen auto, per gemeente



Figuur 9 laat zien welk aandeel van de huishoudens in een gemeente een laag inkomen heeft én hoge brandstofkosten. Ook hier springen Noord-Nederland en enkele gemeenten in Limburg eruit, om eerdergenoemde redenen. De relatieve kwetsbaarheid voor hoge brandstofprijzen is in deze regio's dus het grootst.

**Figuur 9.** Percentage huishoudens met laag inkomen en hoge brandstofkosten, per gemeente

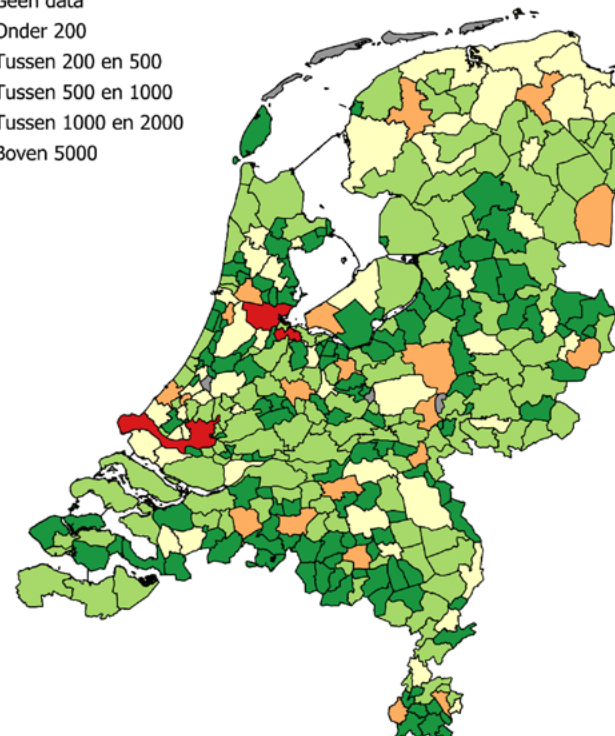
% Huishoudens met laag inkomen en hoge brandstofkosten



Figuur 10 tenslotte toont het absolute aantal huishoudens met een laag inkomen en hoge brandstofkosten per gemeente. Hier domineren juist de grotere steden. Door de hogere bevolkingsdichtheid wonen doorgaans meer kwetsbare huishoudens – ook als hun aandeel op het totaal relatief klein is. Tegelijk laat de kaart zien dat huishoudens met een laag inkomen en hoge brandstofkosten over het hele land verspreid zijn, onder meer in een aantal middelgrote steden (bijvoorbeeld in Brabant). Kwetsbaarheid voor hoge brandstofkosten is dus nadrukkelijk niet alleen of primair een ruraal fenomeen.

**Figuur 10.** Aantal huishoudens met laag inkomen en hoge brandstofkosten, per gemeente

Aantal huishoudens met laag inkomen en hoge brandstofkosten



# 7. Accijnsverlaging

In het beleidsdebat over hoge brandstofprijzen speelt accijnsverlaging als beleids optie een belangrijke rol. We hebben daarom een mogelijke accijnsverlaging doorgerekend voor het totaal en per inkomensgroep, op basis van 2024 gegevens over gereden kilometers en auto- en brandstofkenmerken op huishoudniveau.

Omwille van de eenvoud en omdat er geen concreet voorstel voor een accijnsverlaging is, rekenen we met een accijnsverlaging van 10 cent per liter voor benzine, diesel en LPG. De effecten van een ander niveau van accijnsverlaging kan eventueel naar rato worden berekend. We houden nog geen rekening met mogelijke gedragsreacties op prijsveranderingen als gevolg van een aanpassing van het accijnsniveau. Ook hier geldt dat de analyse is gedaan voor de groep huishoudens met een auto op eigen naam en hun brandstofverbruik en inkomen in 2024.

De analyse is een eenvoudige simulatie en geen exacte beleidsevaluatie. De uitkomsten zijn louter bedoeld om inzicht te geven in de verdeling van de impact van een eventuele accijnsverlaging op verschillende groepen huishoudens, gegeven de verschillen in inkomen, autobezit en autogebruik.

De resultaten van de berekening zijn samengevat in tabel 5.

Tabel 5. Verdeling van effect van een accijnsverlaging van 10 cent per liter over verschillende inkomensgroepen.

	Per huishouden	Totaal (x miljoen)	Verdeling
Laag Inkomen	€ 81	€ 36,8	7,3%
Midden-Laag Inkomen	€ 76	€ 121,6	24,1%
Midden-Hoog Inkomen	€ 104	€ 304,7	60,3%
Hoog Inkomen	€ 121	€ 42,1	8,3%
Totaal	€ 95	€ 505,2	100%

De eerste kolom laat zien dat de gemiddelde impact van een accijnsverlaging per huishouden toeneemt met het inkomen: elke 10 cent per liter accijnsverlaging scheelt huishoudens met een laag inkomen en een auto gemiddeld circa €80 per jaar aan brandstofkosten, en huishoudens met een hoog inkomen circa €120 per jaar. Dit verschil volgt uit het feit dat hogere inkomens gemiddeld meer kilometers rijden (zie figuur 3) en dus meer profiteren van een accijnsverlaging per liter

De tweede kolom toont de budgettaire omvang van een accijnsverlaging, per inkomensgroep en in totaal. De derde kolom geeft de verdeling in procenten weer. De totale budgettaire omvang bedraagt circa €505 miljoen per jaar voor personenauto's op naam van huishoudens.<sup>6</sup> Hiervan komt ruim 68 procent terecht bij de midden-hoge en hoge inkomensgroepen, ongeveer 24% bij de midden-lage inkomensgroep en ruim 7% bij de laagste inkomensgroepen. De daadwerkelijke verdeling is nog schever omdat wij de zakelijke rijders in onze analyse niet meenemen – de meeste zakelijke rijders hebben een bovenmodaal inkomen en rijden relatief veel.

<sup>6</sup> Merk op dat wij in onze analyse brandstofverbruik door zakelijke rijders, bedrijfsauto's, vrachtwagens en overig niet meenemen. Als we dat wel zouden doen verdubbelt de totale budgettaire omvang van de accijnsverlaging ruwweg. Het ministerie van Financiën hanteert als vuistregel dat er ongeveer €1 miljard gemoeid is met elke 10 cent /liter accijnsverlaging.

**Auteurs**

Ingmar Heikens, Peter Mulder

Met bijdragen van:

Francesco Dalla Longa, Sacha den Nijs,  
Richard Smokers, Reinier Sterkenburg



**Contact**

Peter Mulder

Senior onderzoeker  
TNO Energy and Materials Transition

✉ [p.mulder@tno.nl](mailto:p.mulder@tno.nl)

☎ 88 866 1680