



Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting

# Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024

Marcel Warnaar, Guus Wieman, Sanne Lamers

# Betaalbaarheid mobiliteitskosten 2024

*Auteurs*

*Marcel Warnaar*

*Guus Wieman*

*Sanne Lamers*

---

Nibud, september 2024

In opdracht van de Mobiliteitsalliantie

## Samenvatting

De Mobiliteitsalliantie (<https://mobiliteitsalliantie.nl/>) maakt zich zorgen over de stijgende prijs van mobiliteit. En daarbij vooral de vraag voor welke groepen huishoudens deze mobiliteit nog wel betaalbaar is en voor welke huishoudens dit niet het geval is.

Met behulp van de methode om betaalbaarheid te meten die het Nibud heeft ontwikkeld, is voor een aantal voorbeeldhuishoudens gekeken of ze een minimale en een gemiddelde vervoersbehoefte kunnen betalen. De methode van betaalbaarheid laat zien hoeveel ruimte huishoudens in hun budget hebben bij een voor hun inkomen passende maximale bezuiniging toepassen op de overige (niet-mobiliteits-)uitgaven.

Bij de keuze van de voorbeeldhuishoudens is gekeken naar samenstelling, inkomen en stedelijkheid. Daarnaast is de vervoersbehoefte op verschillende manieren ingevuld: met fiets en openbaar vervoer, met fiets en auto. Ook is voor sommige huishoudens gekeken naar alternatieven als motor en scooter.

De gemiddelde vervoersbehoefte is bepaald op basis van gegevens van het CBS.

Het blijkt dat er bij een minimale invulling van mobiliteit voor alle voorbeeldhuishoudens ruimte in het budget overblijft, hoewel deze voor de huishoudens met alleen minimumloon krap is. Wanneer deze huishoudens in de praktijk geconfronteerd worden met tegenslagen als persoonlijk onvermijdbare kosten (ziekte, schulden) of niet perfect met geld omgaan, dan zijn minimale uitgaven niet gegarandeerd.

Bij een gemiddelde invulling van mobiliteit ontstaan er bij het minimumloon tekorten. Dat geldt ook voor paren, met en zonder kinderen bij een modaal inkomen (€ 44.000 bruto). Bij een inkomen van anderhalf keer modaal, verdiend door twee werkende partners, is er wel ruimte in het budget voor een gemiddelde invulling van mobiliteit.

In totale kosten is er relatief weinig verschil tussen invulling met openbaar vervoer of met een (tweedehands auto). Een auto is weliswaar duurder en brengt maandelijkse vaste lasten met zich mee, maar heeft als voordeel dat meerdere personen in het gezin er tegelijk mee vervoerd kunnen worden. Een motor (voor de auto) of scooter (voor fiets en kortere OV-afstanden) zijn alternatieven die qua kosten niet veel uitmaken, maar vanwege hun aard eerder geschikt zijn voor huishoudens zonder kinderen.

Huishoudens in minder stedelijke gebieden hebben een hogere mobiliteitsbehoefte dan huishoudens in meer stedelijke gebieden en zijn dan ook meer geld kwijt aan mobiliteit. Door lagere beschikbaarheid van het openbaar vervoer zullen zij eerder aangewezen zijn op een auto.

# Inhoud

Samenvatting .....	3
1. Inleiding .....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Leeswijzer.....	3
2. Hoe wordt betaalbaarheid bepaald?.....	4
2.1 Nibud-referentiebedragen .....	4
2.1.1 Basisbedragen .....	4
2.1.2 Voorbeeldbedragen .....	4
2.1.3 Normbedragen .....	5
2.2 Niet betaalbaar.....	5
2.3 Voorwaarden bij de methode.....	6
2.3.1 Goed met hun geld omgaan .....	6
2.3.2 Alle inkomensondersteuning aanvragen waarop je recht hebt .....	6
2.3.3 Weinig persoonlijk onvermijdbare uitgaven .....	6
2.4 Onbetaalbaarheid en dan? .....	7
2.4.1 Overlevingstechnieken.....	8
3. Keuze van de voorbeelden .....	9
3.1 Huishoudens .....	9
3.2 Vervoersbehoefte.....	11
3.2.1 Minimale vervoersbehoefte .....	11
3.2.2 Voorbeeldbehoefte aan vervoer .....	11
3.3 Invulling van de vervoersbehoefte .....	14
3.3.1 Fiets.....	14
3.3.2 Schaalfactoren.....	14
3.3.3 Vakantie .....	15
3.3.4 Woon-werkverkeer.....	15
4. Kosten van de vervoersbehoefte .....	16
4.1 Kosten van verschillende vervoersmiddelen.....	16
4.2 Kosten van het minimale vervoerspakket.....	17
4.3 Kosten van het gemiddelde vervoerspakket fiets/auto.....	18
4.4 Kosten van het vervoerspakket fiets/openbaar vervoer.....	18
4.5 Kosten van het vervoerspakket fiets/motor .....	18
4.6 Kosten van het vervoerspakket scooter/trein.....	19
5. Resultaten betaalbaarheid.....	20
5.1 Ruimte voor vervoerskosten.....	20
5.2 Invulling van de ruimte.....	20
5.2.1 Invulling van de ruimte met minimale behoefte .....	20
5.2.2 Invulling van de ruimte met gemiddelde behoefte .....	21
5.3 Conclusies.....	23
Bijlage 1   Toelichting uitgavencijfers.....	25
Bijlage 2: Competenties voor financiële redzaamheid.....	29

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De Mobiliteitsalliantie (<https://mobiliteitsalliantie.nl/>) maakt zich zorgen over de stijgende prijs van mobiliteit. En daarbij vooral de vraag voor welke groepen huishoudens deze mobiliteit nog wel betaalbaar is en voor welke huishoudens dit niet het geval is. Ze wil graag inzicht in de kenmerken die deze (on)betaalbaarheid bepalen en wat daarvan de risico's zijn. Geldt dit bijvoorbeeld ook voor de huishoudens met een wat hoger inkomen dan het minimum?

Het Nibud kijkt al tientallen jaren naar de betaalbaarheid van allerlei uitgaven van huishoudens. De kennis over noodzakelijke en gemiddelde bestedingen van huishoudens waar het Nibud over beschikt, stelt ons in staat om inzicht te geven in de betaalbaarheid van bepaalde zaken voor groepen huishoudens. Die maximale betaalbaarheid van een uitgavepost wordt vastgesteld door rekening te houden met verschillende niveaus van bestedingen van huishoudens, bijvoorbeeld een minimaal bestedingspatroon, een gemiddeld bestedingspatroon, of daar tussenin.

In dit rapport geven we kleuring aan de type huishoudens waarvoor dit geldt en wat het voor een huishouden betekent om voor hoge vervoerskosten te staan. Voor welke uitdagingen staan mensen financieel, welke afwegingen maken zij en welke (financiële) problemen komen zij daarbij tegen? We geven inzicht in deze vragen op een aantal onderdelen, die samenhangen met de drie voorbehouden die we geven bij het hanteren van de methode:

1. huishoudens moeten alles aanvragen waar ze recht op hebben;
2. mensen moeten heel goed met geld omgaan;
3. mensen moeten niet te maken hebben met persoonlijk onvermijdbare uitgaven.

Het rapport bevat een theoretische onderbouwing van betaalbaarheid, wat de risico's zijn van onbetaalbaarheid en op welke manier vervoerskosten voor diverse typen huishoudens betaalbaar of onbetaalbaar zijn.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de methode waarmee we bepalen of een huishouden te maken heeft met een betaalrisico vanwege de vervoerskosten. Daarbij beschrijven we ook wat zo'n betaalrisico in de praktijk kan inhouden. In hoofdstuk 3 beschrijven we in detail de voorbeeldhuishoudens: hun samenstelling, inkomen en vervoersbehoefte.

Hoofdstuk 4 gaat over de kosten van de diverse vervoersmiddelen waarmee de behoefte ingevuld kan worden.

Hoofdstuk 5 bevat de resultaten: welke ruimte hebben huishoudens in hun budget om uit te geven aan mobiliteit en is die ruimte toereikend om aan hun vervoersbehoefte te voldoen?

## 2. Hoe wordt betaalbaarheid bepaald?

### 2.1 Nibud-referentiebedragen

Huishoudens besteden hun besteedbaar inkomen aan een groot aantal uitgavenposten. Voor dit onderzoek splitsen we die uitgavenposten in twee onderdelen: de vervoerskosten en de *overige uitgaven*.

Bij de Nibud-methode om de betaalbaarheid van de vervoerskosten te beoordelen zetten we het totale besteedbare inkomen af tegen de kosten van alle *overige uitgaven*. Door de kosten van de overige uitgaven af te trekken van het totale besteedbare inkomen, bepalen we de ruimte in het budget voor vervoerskosten. Naast vervoer zijn er tal van andere uitgavenposten die in een huishouden gedaan moeten worden, zoals verzekeringen, kleding, voeding en inboedel. Deze andere uitgaven moeten ook betaalbaar zijn.

Die kosten voor *overige uitgaven* kunnen op verschillende bestedingsniveaus worden ingevuld. Het Nibud kent drie soorten niveaus die we hanteren bij het bepalen van de hoogte van de bestedingen aan de *overige uitgaven*: de basisbedragen, de voorbeeldbedragen en de normbedragen. Deze drie soorten referentiebedragen lichten we hieronder toe.

#### 2.1.1 Basisbedragen

Het laagste niveau van bestedingen zijn de basisbedragen. De basisbedragen zijn de bedragen die een huishouden minimaal beschikbaar moet hebben voor de overige uitgaven. De basisbedragen zijn de kosten van een basispakket. Het basispakket omvat een pakket aan goederen en diensten die voor elk huishouden vrijwel onvermijdbaar zijn, zoals een door het Voedingscentrum gespecificeerd dieet voor gezonde voeding, het hebben van een adequate zorgverzekering, et cetera. Het Nibud heeft dit basispakket samengesteld en bekijkt jaarlijks of het pakket nog alle goederen en diensten bevat die voor een huishouden moeilijk vermijdbaar zijn. Daarnaast laten we ook regelmatig focusgroepen de pakketten beoordelen. Zo nodig past het Nibud de samenstelling van het basispakket aan. Een beschrijving van de basisbedragen staat in bijlage 1. De basisbedragen zijn afhankelijk van de huishoudsamenstelling, maar onafhankelijk van het inkomen. De basisbedragen vormen de grondslag van de nieuwe armoedegrens.

#### 2.1.2 Voorbeeldbedragen

De voorbeeldbedragen zijn de bestedingen die een vergelijkbaar huishouden met een vergelijkbaar inkomen gemiddeld doet aan de verschillende uitgavenposten. Een deel van de voorbeeldbedragen wordt afgeleid uit het Budgetonderzoek van het CBS. Deze bedragen zijn dus afhankelijk van zowel de huishoudsamenstelling als van het inkomen. Bij hogere inkomens is er meer vrijheid om uitgaven te kiezen, en huishoudens vullen dat op hun eigen manier in. We werken daarom bij de voorbeeldbedragen ook niet met pakketten aan goederen en diensten, maar alleen met bedragen per uitgavenpost. Bij dit onderzoek is dit het hoogste bestedingsniveau. Feitelijk zijn er ook huishoudens die meer uitgeven dan de voorbeeldbedragen: voorbeeldbedragen geven immers het gemiddelde weer, en individuele huishoudens kunnen meer of minder uitgeven.

### 2.1.3 Normbedragen

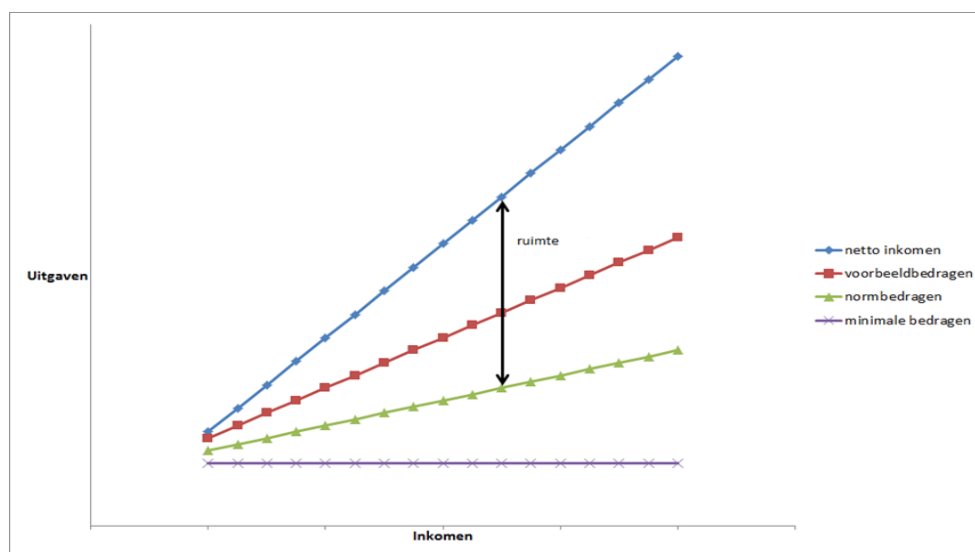
De normbedragen liggen precies tussen de basisbedragen en de voorbeeldbedragen in. Deze normbedragen vormen de grondslag voor het beoordelen van de betaalbaarheid.

Huishoudens die een maximale uitgave moeten of willen hebben voor vervoer, moeten bezuinigen op hun overige uitgaven ten opzichte van de voorbeeldbedragen, maar houden meer over dan alleen de basisbedragen. Met andere woorden: als mensen extra inkomen krijgen, is de helft beschikbaar voor hogere vervoerslasten, en de andere helft voor overige uitgaven. In principe zijn andere verdelingen ook mogelijk, maar dat heeft uiteraard consequenties voor zowel de hoogte van de maximaal betaalbare vervoerslasten als de mogelijkheid aan overige uitgaven geld te spenderen. Door de normbedragen van het besteedbaar inkomen af te halen, kunnen we kijken welk niveau van bestedingen aan de vervoerslasten haalbaar is voor het huishouden.

In de volgende figuur is schematisch weergegeven hoe de methode van betaalbaarheid werkt. De bovenste blauwe lijn geeft het besteedbaar inkomen weer. De drie andere lijnen (rood, groen en paars) geven de drie verschillende niveaus voor de overige uitgaven weer.

De onderste paarse lijn zijn de minimaal noodzakelijke overige uitgaven (basisuitgaven). De rode lijn zijn de overige uitgaven die huishoudens doen bij dat inkomen (voorbeeldbedragen).

Tenslotte is de groene lijn die van de normbedragen, de overige uitgaven precies tussen de basisbedragen en de voorbeeldbedragen in.



Aan de hand van daadwerkelijke kosten van vervoersmogelijkheden kijken we of die ruimte in het budget toereikend is.

## 2.2 Niet betaalbaar

Sommige huishoudens hebben niet voldoende inkomen om alle noodzakelijke uitgaven (basisbedragen) te kunnen doen. Bepaalde uitgaven zijn dan niet betaalbaar. Maar het is meestal niet mogelijk om aan te geven welke uitgavenpost dan niet betaalbaar is. Alle gespecificeerde uitgaven zijn immers noodzakelijk. Met evenveel reden kan gezegd worden dat de vervoerslast voor het huishouden niet betaalbaar is, als dat gezonde voeding voor het huishouden niet betaalbaar is of dat het de energiekosten betreft.

Ook bij het zoeken naar oplossingen voor deze huishoudens is het belangrijk dit onderscheid in het achterhoofd te houden. De betaalbaarheid van vervoer voor huishoudens kan grofweg op drie manieren verbeterd worden: door een hoger inkomen, door lagere vervoerslasten of door lagere overige uitgaven.

### **2.3 Voorwaarden bij de methode**

De basisbedragen van het Nibud zijn in principe gewaarborgd. In principe, omdat aan drie voorwaarden moeten worden voldaan:

1. Het huishouden moet heel goed met geld omgaan;
2. Alle inkomensondersteuning waar recht op is moeten zijn aangevraagd;
3. Er moeten weinig persoonlijk onvermijdbare uitgaven zijn.

Deze voorwaarden lichten we hieronder toe.

#### **2.3.1 Goed met hun geld omgaan**

Het Nibud heeft hiervoor de zogenaamde competenties voor financiële redzaamheid opgesteld. Zie bijlage 2. Mensen zijn financieel redzaam als zij voldoende inkomsten weten te verwerven, hun geld verantwoord besteden, hun geldzaken organiseren en voorbereid zijn op onvoorziene gebeurtenissen. Niet iedereen laat dit 'verstandige financiële gedrag' zien of is in staat dit te doen. We weten bijvoorbeeld dat mensen met een lage taal- en/of rekenvaardigheid of met een licht verstandelijke beperking hier meer moeite mee hebben dan anderen. Het is dus zaak om hier bij de discussie rond betaalbaarheid rekening mee te houden.

#### **2.3.2 Alle inkomensondersteuning aanvragen waarop je recht hebt**

De referentiebedragen van het Nibud gaan uit van een situatie waarin huishoudens alle (inkomens)ondersteuning krijgen waar ze recht op hebben. We weten echter ook dat niet alle huishoudens overal gebruik van maken.

De achtergronden van niet-gebruik zijn divers. Onder andere door de complexiteit van de aanvraagprocedures of de angst om later geld terug te moeten betalen zien mensen soms af van een aanvraag. Ook kan het zo zijn dat mensen helemaal niet op de hoogte zijn van de mogelijkheden of denken dat zij geen recht hebben op bepaalde tegemoetkomingen. Het is belangrijk hier rekenschap van te geven in de discussie over betaalbaarheid.

Voor huishoudens die moeilijk kunnen inschatten hoeveel ze in een kalenderjaar gaan verdienen, is het moeilijker om toeslagen aan te vragen. De onzekerheid en angst bestaat dat men geld moet terugbetalen. Dit kan ertoe leiden dat deze mensen een toeslag helemaal niet aanvragen.<sup>1</sup>

#### **2.3.3 Weinig persoonlijk onvermijdbare uitgaven**

Het basispakket bevat uitgaven die voor elk huishouden noodzakelijk zijn, zoals een bedrag voor voeding, noodzakelijke verzekeringen, et cetera. Daarnaast kunnen mensen nog te maken met persoonlijk onvermijdbare uitgaven. Dit zijn uitgaven die niet voor iedereen noodzakelijk zijn, maar wel voor het individuele huishouden.

---

<sup>1</sup> Nibud (2019) Geldzaken in de praktijk



Voorbeelden ervan zijn:

- afbetalingen van leningen;
- arbeidsgelateerde uitgaven;
- extra kosten van chronische ziekte of handicap;
- een zeer energie-onzuinige of onderhoudsgevoelige woning;
- bovengemiddelde pensioenverplichtingen;
- ondersteuning familieleden.

Deze uitgaven zitten niet in het basispakket en worden dus niet meegenomen bij het bepalen of een huishouden een betaalrisico loopt. Het is niet mogelijk om hier een passend bedrag voor te vinden. Dit is vanuit zijn aard sterk individueel bepaald en kan variëren van nihil tot honderden euro's per maand.

Zo geldt dat werkenden te maken hebben met werkgerelateerde kosten, zoals bijvoorbeeld de kosten voor woon-werkverkeer die soms niet worden vergoed. Ook dit is belangrijk in de discussie over betaalbaarheid.

Een hoger uitgavenpatroon door persoonlijk onvermijdbare uitgaven hoeft op zich geen probleem te zijn, als men wel flexibel is. De flexibiliteit in het huishoudbudget wordt gevormd door de zogenaamde reserveringsuitgaven.

We zien echter een tendens dat huishoudens steeds minder flexibel worden en steeds meer aankopen doen via abonnementen. Abonnementen zijn immers wel vaste lasten, waarop bezuinigen moeilijk is. Abonnementen worden inmiddels ook afgesloten op onderdelen van het budget waar dat in het verleden niet voorkwam, zoals voedselboxen, kledingabonnementen of muziekstreamingsdiensten. Ook het leasen van vervoersmiddelen is onderdeel van deze trend.

## 2.4 Onbetaalbaarheid en dan?

Wanneer er sprake is van onbetaalbaarheid gaan mensen een bepaald gedrag vertonen, zoals besparen, niet betalen, lenen et cetera. De belangrijkste voorspeller van het bestedingsgedrag van consumenten blijkt het consumentenvertrouwen. Met name hoe men aankijkt tegen de eigen huidige en toekomstige financiële situatie houdt sterk verband met de consumptieve bestedingen (DNB, 2007).

In tijden van laag consumentenvertrouwen gaan mensen meer bezuinigingen op uitgaven. Dat verloopt volgens een redelijk vast patroon. Van Raaij en Eilander (in: van Raaij, 2009) onderscheiden vier opeenvolgende fasen voor het aanpassen van uitgaven:

- Op zoek gaan naar lagere prijzen voor dezelfde producten, bijvoorbeeld via aanbiedingen of goedkopere aanbieders.
- Het kopen van minder producten en diensten. Mensen gaan bijvoorbeeld minder vaak uit eten, kopen minder kleding of zeggen abonnementen op.
- Verminderen op kwaliteit om zo op korte termijn te bezuinigen, zoals op voeding en warmte (douche, verwarming).
- Stoppen met uitgaven met een bepaalde maatschappelijke status, zoals bijvoorbeeld het wegdoen van de auto of niet meer op vakantie gaan.

Uit onderzoek van het Nibud blijkt dat huishoudens die aangeven beslist niet rond te kunnen komen, minder bezuinigen dan huishoudens die aangeven net niet rond te kunnen komen. Als mogelijke verklaring wordt hiervoor gegeven dat mensen die beslist niet rond

kunnen komen, het gevoel hebben dat bezuinigen in hun situatie niet zal helpen en dat het geen nut meer heeft.<sup>2</sup>

### **2.4.1 Overlevingstechnieken**

Wanneer het inkomen te weinig is om de noodzakelijke uitgaven te kunnen doen, gaan huishoudens allerlei dingen doen om toch het hoofd boven water te houden. Door de bovengenoemde stress kunnen sommige dingen irrationeel overkomen, terwijl ze op de (ultra-)korte termijn wel degelijk enige lucht bieden. Enkele voorbeelden van overlevingstechnieken:

- Ontsparen.
- Lenen. Met als risico dat het huishouden het ene gat met het andere vult, tegen steeds slechtere voorwaarden (hogere rente).
- Rekeningen niet meer betalen. Dit kan tijdelijk soelaas bieden, maar leidt uiteindelijk tot extra (incasso-)kosten of allerlei invorderingsmaatregelen.
- Bezuinigen op uitgaven tot een niveau waar dat niet meer verantwoord is. Zoals aan voeding minder uitgeven dan wat het Voedingscentrum verantwoord vindt. Of op benodigde zorg met gezondheidsrisico's. Of op sociale participatie, wat kan leiden tot een sociaal isolement.
- Afhankelijk worden van anderen, via giften of hulp in natura. Bijvoorbeeld van familie of kennissen, maar ook van kerken of liefdadigheidsinstellingen. Het gebruik maken van de voedselbank is hier een uiting van.
- Ophouden een zelfstandig huishouden te zijn en intrekken bij vrienden of ouders.
- Illegale inkomensverwerving.

---

<sup>2</sup> Nibud (2013), Nederland bezuinigt

### 3. Keuze van de voorbeelden

Voor een aantal voorbeeldhuishoudens hebben we de betaalbaarheid van mobiliteit berekend. Deze voorbeelden zijn in overleg met de Mobiliteitsalliantie bepaald. In de volgende paragrafen bespreken we deze voorbeelden.

#### 3.1 Huishoudens

##### Huishoudtypen

Er is gekozen voor de volgende vier huishoudtypen:

- Alleenstaande;
- Paar zonder kinderen;
- Paar met twee kinderen (8 en 13 jaar);
- Paar met drie kinderen (11, 13 en 15 jaar).

De leeftijden van de huishoudleden liggen allemaal onder de AOW-leeftijd.

##### Inkomens

De inkomens zijn relatief laag gehouden. Het is aannemelijk dat hoge inkomens minder last hebben van betaalbaarheidsproblemen en dat deze relatief makkelijk oplosbaar zijn, als dat toch het geval is. Als inkomens zijn gekozen het minimumloon, een modaal inkomen (€ 44.000 bruto) en anderhalf keer modaal inkomen (€ 66.000 bruto). Ter vergelijking: volgens schattingen van het CPB ligt het mediane bruto huishoudinkomen in 2024 rond de € 70.000.<sup>3</sup> Tussen de 30 en de 40 % van de huishoudens hebben een inkomen gelijk aan of lager dan modaal.

We gaan ervan uit dat al het inkomen verdiend wordt uit arbeid. Wanneer er sprake is van een stel, is dit bij het minimumloon en modaal inkomen een eenverdiener. Bij anderhalf keer modaal verdient één partner een modaal inkomen. De andere partner verdient een half modaal inkomen (in een parttime functie).

Bij het berekenen van het besteedbaar inkomen is rekening gehouden met alle landelijke toeslagen en subsidies. Gemeentelijke ondersteuning is niet meegenomen bij deze berekeningen vanwege de verschillen tussen gemeenten. In tabel 1 staan de besteedbare inkomens van de voorbeeldhuishoudens.

Tabel 1: Besteedbare inkomens in euro's per maand

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Minimumloon	€ 2.400	€ 2.684	€ 3.452	€ 3.847
Modaal	€ 2.817	€ 3.011	€ 3.722	€ 4.117
1,5 modaal	€ 3.646	€ 4.508	€ 5.107	€ 5.502

Te zien is dat het huishouden met 1,5 x modaal een duidelijk hoger besteedbaar inkomen heeft dan het huishouden van 1 x modaal. Dit heeft deels te maken met het hogere bruto

<sup>3</sup> 'StatLine - Inkomen van huishoudens; inkomensbestanddelen, huishoudenskenmerken', geraadpleegd 4 september 2024, <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84493NED/table?ts=1725450468953>. 'Concept Macro Economische Verkenning 2024' (Den Haag: Centraal Planbureau, augustus 2024), <https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Raming-Concept-Macro-Economische-Verkenning-2024-augustus-2023.pdf>.

inkomen, maar ook met de fiscale bevoordeling van de tweeverdiener ten opzichte van de eenverdiener.

## Woonlasten

Bij de woonlasten zijn we uitgegaan van gemiddelde bedragen naar inkomen. De lasten betreffen huurlasten. Eigen woningbezit bij inkomens tot 1,5 x modaal is minder voorkomend. Bovendien is de variatie in hypotheeklasten groot: mensen die al lang een eigen woning hebben, hebben een relatief lage hypotheek afgesloten die ze grotendeels al hebben afbetaald, terwijl starters hoge hypotheek en dito lasten hebben.

Bij de invulling hebben we gekozen voor passende huren volgens de systematiek van de huurtoeslag. Deze staan in tabel 2. In sommige gevallen is er sprake van huurtoeslag. Deze nemen we bij de berekeningen.

Tabel 2: Gekozen bruto huren in euro's per maand

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Minimumloon	€ 524	€ 596	€ 682	€ 682
Modaal	€ 540	€ 841	€ 872	€ 872
1,5 modaal	€ 880	€ 880	€ 880	€ 880

## Stedelijkheid

Voor het invullen van het pakket aan vervoersopties wordt onderscheid gemaakt in de stedelijkheid. Deze indeling is afkomstig van het CBS en is een maatstaf van de omgevingsadressendichtheid van een gebied. Met andere woorden: het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres gedeeld door de oppervlakte van deze cirkel. Het CBS onderscheidt 5 categorieën:

1. zeer sterk stedelijk: meer dan 2500 adressen;
2. sterk stedelijk: tussen de 1500 en 2500 adressen;
3. matig stedelijk: tussen de 1000 en 1500 adressen;
4. weinig stedelijk: tussen de 500 en de 1000 adressen;
5. niet stedelijk: minder dan 500 adressen.

Van de totale Nederlandse bevolking woont iets meer dan de helft (meer dan 9 miljoen mensen) in zeer sterk stedelijke en sterk stedelijke regio's. De andere helft (iets minder dan 9 miljoen mensen) woont tamelijk gelijk verdeeld over matig, weinig en niet stedelijke regio's.<sup>4</sup>

Omwille van de beperkte hoeveelheid data over 'niet stedelijke huishoudens' in het CBS-onderzoek, maken wij in dit rapport onderscheid naar de eerste 4 categorieën. De verwachting is dat bij de niet-stedelijke huishoudens de vervoersvraag zeker gelijk en mogelijk meer is dan bij de weinig stedelijke huishoudens.

We gebruiken deze data bij het opstellen van de vervoerpakketten (uitgavenkant). Het is dus niet zo dat de berekende ruimte voor vervoer (inkomenskant) afhangt van de stedelijkheid. We gaan er verder van uit dat de *overige uitgaven* geen verband kennen met de stedelijkheid. Inkomen, huishoudsamenstelling en woonlasten zijn van veel grotere invloed op het uitgavenpatroon dan regionale verschillen. Verschillen in uitgavenpatronen naar stedelijkheid spitsen zich vooral toe op de woonuitgaven en de

<sup>4</sup> 'StatLine - Regionale kerncijfers Nederland', geraadpleegd 4 september 2024, <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/70072ned/table?searchKeywords=stedelijkheid>.

mobiliteitsuitgaven. Bij de woonuitgaven gaan we uit van de landelijke opvattingen van passende huurbedragen.

Bij het specificeren van de vervoersbehoefte en de manier waarop deze wordt ingevuld, maken we gebruik van de onderscheid naar stedelijkheid juist wel. Zie hiervoor de volgende paragrafen.

## **3.2 Vervoersbehoefte**

Net als bij de *overige uitgaven* specificeren we de vervoersbehoefte van een huishouden op twee niveaus: een minimale behoefte en een voorbeeldbehoefte. We bespreken de keuzen voor deze behoefte in deze paragraaf.

### **3.2.1 Minimale vervoersbehoefte**

De minimale vervoersbehoefte is onderdeel van het basispakket dat het Nibud heeft opgesteld, wat gebruikt is voor het advies aan de Commissie sociaal minimum<sup>5</sup> en de nieuwe armoedegrens. Dit is dus een behoefte die voor vrijwel iedereen onvermijdbaar is. Daarnaast kunnen huishoudens te maken hebben met persoonlijke omstandigheden waardoor meer vervoer nodig is (bijvoorbeeld als er sprake is van woon-werkverkeer, zie 2.3.3).

De minimale vervoersbehoefte bestaat uit:

- vervoersbewegingen binnen dorp of wijk om boodschappen te doen en sociale activiteiten te kunnen doen;
- een beperkt aantal kilometers (20 kilometer per maand) voor vervoer naar de (binnen)stad voor bezoek aan warenhuis, ziekenhuis e.d.;
- een beperkt aantal kilometers (35 kilometer per maand) voor bezoek aan familie, hobby's/uitgaan en vakantie.

### **3.2.2 Voorbeeldbehoefte aan vervoer**

Om het vervoerspakket op te bouwen houden we rekening met de vervoersbehoeften van de verschillende leden van een huishouden. Deze vervoersbehoeften zullen verschillen per inkomensniveau en woonplaats. Bij het opstellen van de vervoersbehoeften zijn de data van het CBS-mobiliteitsonderzoek als uitgangspunt genomen. Dit onderzoek bevat gemiddelden over het aantal vervoersbewegingen en de afstand per dag, uitgesplitst naar motivatie, persoonskenmerken en regio. Hieronder lichten we de aannames over de vervoersbehoefte per motivatie toe. We volgen hierbij de CBS-indeling.

#### **Van en naar het werk**

We veronderstellen dat alle huishoudens hun inkomen verwerven uit loondienst. Voor huishoudens op het minimumloon en met een modaal inkomen veronderstellen we het kostwinnermodel waarbij één volwassene voltijd werkt. Bij de huishoudens op 1,5 modaal veronderstellen we dat (met uitzondering van de alleenstaande) beide volwassenen werken. Om de vervoersbeweging per werkdag te bepalen delen we het aantal jaarkilometers door het aantal vervoersbewegingen en houden we rekening met 2 vervoersbewegingen per werkdag. Dit leidt tot de volgende gemiddelde vervoersbehoefte in kilometers per jaar per volwassene, per regio.

---

<sup>5</sup> <https://www.nibud.nl/nieuws/nibud-minimumvoorbeeldbegrotingen-herijkt-voor-vaststellen-armoedegrens/>

Tabel 3: Gemiddelde kilometerbehoefte van en naar werk per persoon naar stedelijkheid

	Volwassene van en naar werk per jaar	Volwassene van en naar werk per vervoersbeweging	Volwassene van en naar werk per werkdag
Zeer sterk stedelijk	3.512 km	18,10 km	36,20 km
Sterk stedelijk	4.349 km	19,59 km	39,18 km
Matig stedelijk	4.817 km	20,07 km	40,14 km
Weinig stedelijk	5.255 km	20,94 km	41,88 km

### Zakelijk-beroepsmatig

Sommige mensen moeten naast het reizen van en naar werk ook andere vervoersbewegingen maken ten behoeve van hun werk. Omdat dit werkgerelateerde kosten zijn veronderstellen we dat deze door de werkgever volledig vergoed worden. Daarom nemen we deze kosten niet mee in onze berekening

### Winkelen/boodschappen doen

Tabel 4 laat duidelijk zien dat de kilometerbehoefte in deze categorie toeneemt met de grootte van het huishouden. Ook laat het zien dat men in weinig stedelijke gebieden meer kilometers nodig zijn dan in (zeer) sterk stedelijke gebieden.

Tabel 4: Gemiddelde kilometerbehoefte per jaar winkelen/boodschappen naar huishoudtype en stedelijkheid

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Zeer sterk stedelijk	952 km	1.904 km	2.519 km	3.134 km
Sterk stedelijk	1.127 km	2.254 km	2.672 km	3.090 km
Matig stedelijk	1.250 km	2.500 km	3.103 km	3.706 km
Weinig stedelijk	1.501 km	3.002 km	3.644 km	4.286 km

### Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang

We veronderstellen dat alle kinderen in het huishouden naar school gaan. Voor kinderen op het basisonderwijs is deze in de wijk. Deze kilometerbehoefte varieert dan ook nauwelijks naar stedelijkheid.

Voor kinderen in het voortgezet onderwijs is de afstand tot school groter. Hier zien we wel verschillen naar stedelijkheid. Net als bij de kilometerbehoefte voor woon-werkverkeer gaan we uit van twee vervoersbewegingen per schooldag.

Tabel 5: Gemiddelde kilometerbehoefte onderwijs naar leeftijd kind

	Kind < 12 jaar totaal per jaar	Kind > 12 jaar totaal per jaar	Kind <12 per schooldag	Kind > 12 per schooldag
Zeer sterk stedelijk	699 km	1.540 km	3,97 km	9,57 km
Sterk stedelijk	802 km	2.061 km	3,85 km	12,38 km
Matig stedelijk	734 km	2.310 km	3,76 km	14,57 km
Weinig stedelijk	909 km	2.918 km	4,60 km	17,74 km

Tabel 6: Gemiddelde kilometerbehoefte per jaar onderwijs naar huishoudtype en stedelijkheid

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Zeer sterk stedelijk	0 km	0 km	2.239 km	3.779 km
Sterk stedelijk	0 km	0 km	2.863 km	4.924 km
Matig stedelijk	0 km	0 km	3.044 km	5.354 km
Weinig stedelijk	0 km	0 km	3.827 km	6.745 km

### Visite, logeren

Bij deze reismotivatie zien we wel verschillen naar huishoudgrootte, maar niet naar stedelijkheid.

Tabel 7: Gemiddelde kilometerbehoefte per jaar visite logeren naar huishoudtype en stedelijkheid

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Zeer sterk stedelijk	1.828 km	3.656 km	5.903 km	6.779 km
Sterk stedelijk	1.767 km	3.534 km	6.059 km	7.403 km
Matig stedelijk	1.709 km	3.418 km	6.675 km	8.320 km
Weinig stedelijk	1.623 km	3.246 km	5.962 km	7.607 km

### Uitgaan, sport, hobby

Bij de vervoersbehoefte bij dit reisdoel zien we dat de huishoudsamenstelling er duidelijk toe doet. Naar stedelijkheid is het beeld wisselend. Alleen bij de zeer sterk stedelijke gebieden zien we een iets lagere behoefte, vooral bij de huishoudens met kinderen.

Tabel 8: Gemiddelde kilometerbehoefte per jaar uitgaan/sport/hobby naar huishoudtype en stedelijkheid

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Zeer sterk stedelijk	2.051 km	4.102 km	7.986 km	9.831 km
Sterk stedelijk	2.583 km	5.166 km	10.717 km	13.538 km
Matig stedelijk	2.221 km	4.442 km	9.631 km	12.461 km
Weinig stedelijk	2.544 km	5.088 km	11.451 km	14.172 km

### Overig (inclusief diensten/persoonlijke verzorging/toeren/wandelen)

Deze categorie bevat een groot aantal overige motieven voor verplaatsingen. Er is een samenhang met huishoudsamenstelling en stedelijkheid.

Tabel 9: Gemiddelde kilometerbehoefte per jaar overig naar huishoudtype en stedelijkheid

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Zeer sterk stedelijk	3.108 km	6.216 km	8.223 km	9.228 km
Sterk stedelijk	3.714 km	7.428 km	9.542 km	10.575 km
Matig stedelijk	4.490 km	8.980 km	11.551 km	12.794 km
Weinig stedelijk	4.510 km	9.020 km	12.206 km	13.744 km

### Vakantie

Hierbij gaan we uit van de meest voorkomende vakantieduur en -bestemming. Eén keer in het jaar naar Frankrijk of Duitsland. We specificeren hier een kilometerbudget van 2.000 kilometer per persoon. Dit is ongeacht de stedelijkheid.

### 3.3 Invulling van de vervoersbehoefte

Alleen weten hoeveel reizigerskilometers huishoudens jaarlijks afleggen is niet genoeg om de vervoersbehoefte te bepalen. Reizigerskilometers kunnen met verschillende vervoersmiddelen ingevuld worden. Daarnaast kunnen huishoudens met een auto schaalvoordelen halen omdat er tegelijkertijd meer personen in één auto reizen.

Bij het bepalen van de vervoersbehoefte is een mix van de fiets met openbaar vervoer en fiets met een auto als uitgangspunt gebruikt. Niet iedereen kan of wil zich verplaatsen met de fiets openbaar vervoer en of een auto. Voor deze huishoudens kan een gemotoriseerde tweewieler (motor of scooter) een passend alternatief zijn binnen het vervoerssysteem. Bij het uitwerken van de vervoerskosten voor alleenstaande en eenverdienende paren werken wij deze optie verder uit (zie paragraaf 4.1). In deze paragraaf vullen we de vervoersbehoefte op basis van fiets en OV of fiets en auto verder in.

#### 3.3.1 Fiets

Een deel van de vervoersbehoefte bedraagt korte afstanden. We gaan ervan uit dat de meeste hiervan op de fiets gebeuren, zeker bij de kinderen.

Op basis van de gegevens van het CBS kunnen we naar leeftijd en stedelijkheid zien hoeveel een bepaald vervoersmiddel gebruikt wordt.

Daaruit kunnen we halen hoeveel procent van de reiskilometers per fiets wordt afgelegd. Deze percentages variëren van 6 tot 10 % voor een volwassene, van 26 tot 32 % voor een kind tussen de 12 en 18 jaar en van 12 tot 15 % voor een kind jonger dan 12 jaar.

Voor de kilometers die volgen uit deze percentages hanteren we de kosten per fiets.

Voor de overige kilometers halen we de fietskilometers af voor winkelen en boodschappen doen, visite en logeren, sport en hobby, en overige vervoersbewegingen.

Voor onderwijs is de fiets een uitstekend vervoersmiddel voor korte afstanden. Zeker voor kinderen onder 12 jaar waarvoor de school dicht in de buurt is, veronderstellen we dat alleen de fiets gebruikt wordt voor het vervoer van en naar school.

De afstanden naar voortgezet onderwijs zijn groter. We veronderstellen dat meer dan 15 kilometer heen en terug fietsen niet gedaan wordt op een reguliere fiets. Dit betekent dat, met uitzondering van kinderen boven de 12 jaar in 'weinig stedelijke regio's', al het vervoer voor onderwijs en cursussen in principe met een reguliere stadsfiets afgelegd wordt.

Voor nu gaan we ervan uit dat deze scholieren met het openbaar vervoer naar het voortgezet onderwijs gaan.

#### 3.3.2 Schaalfactoren

Voor langere afstanden wordt de fiets steeds minder een optie. Deze zullen met een auto gedaan worden (indien aanwezig) of met openbaar vervoer.

Bij invulling van de kilometers met een auto is er sprake van schaalvoordelen. Er kunnen immers meerdere personen tegelijk in een auto. Het CBS heeft gegevens over de afgelegde kilometers als passagier en als bestuurder van een auto. Op basis hiervan hebben we schaalvoordelen uitgerekend. Deze bedragen tussen de 25 en 30 % afhankelijk van de stedelijkheid. Het overgebleven aantal reizigerskilometers kunnen we corrigeren



met deze percentages om op de hoeveelheid afgelegde kilometers met de auto uit te komen.

Stel bijvoorbeeld dat een volwassene een verkeersbehoefte heeft van 2.000 kilometer die hij niet met de fiets zal vervullen. Als alleenstaande zal hij die 2.000 kilometer met de auto rijden. Bij twee volwassenen is de totale verkeersbehoefte 4.000 kilometer. Een deel van die afstand zullen zij samen in één auto rijden. Stel dat dat volgens de CBS-gegevens 25% is (de schaalfactor). In totaal zullen zij dan  $75\% \times 4.000 = 3.000$  kilometer met de auto rijden.

Bij invulling van de overige kilometers met openbaar vervoer gaan we niet uit van schaalvoordelen. Elk gezinslid moet de eigen kilometers betalen.

### **3.3.3 Vakantie**

Een passende vakantie voor deze inkomens- en huishoudsituaties is ingevuld als een reis en verblijf naar Frankrijk of Duitsland. Hiervoor is de auto (indien aanwezig) het meest logische vervoermiddel. Dit is ook het vervoermiddel dat de meeste mensen kiezen voor een vakantie naar Frankrijk of Duitsland.

Als alternatief voor de auto hanteren we het openbaar vervoer (trein of busreis). Er zijn enorme verschillen in de kosten van openbaar vervoer naar en in het buitenland. Dat is onder andere afhankelijk van de soort trein en het tijdstip van boeken. De kosten kunnen variëren van € 0,09 per kilometer bij een vroeg geboekte rit met een gewone trein tot meer dan € 0,50 per kilometer bij laat boeken met een hogesnelheidstrein.

We hanteren voor het openbaar vervoer een tarief van € 0,20 per kilometer. We gaan er van uit dat huishoudens goed met geld omgaan en bij het doen van een dergelijke grote uitgave moeite doen om op zoek te gaan naar een "goede deal".

De optie van het vliegtuig nemen we hier niet mee.

### **3.3.4 Woon-werkverkeer**

Een belangrijk aspect van de vervoersbehoefte is woon-werkverkeer. Veel werknemers krijgen hun woon-werkverkeer geheel of gedeeltelijk vergoed. Daar is veel variatie in (bijvoorbeeld verschil in OV- en autokosten, verschil naar afstanden). We hebben er voor gekozen dat de kosten van woon-werkverkeer met OV helemaal worden vergoed; voor woon-werkverkeer met de auto, motor of scooter wordt € 0,23 per kilometer vergoed.

## 4. Kosten van de vervoersbehoefte

In dit hoofdstuk beschrijven we de kosten van de verschillende vervoersmiddelen. In paragraaf 4.1 doen we dat afzonderlijk en in de paragrafen daarna staan de totale kosten van de vervoersbehoefte bij invulling met verschillende vervoersmiddelen.

### 4.1 Kosten van verschillende vervoersmiddelen

#### Fiets

In de Nibud-minimumvoorbeeldbegrotingen wordt standaard rekening gehouden met de kosten voor afschrijving en onderhoud van een degelijke stadsfiets. Voor een volwassene en kind ouder dan 12 bedragen deze kosten € 10,55 per maand en voor een kind jonger dan 12 jaar € 7,50 per maand.

#### Openbaar vervoer

De kosten van het OV kunnen onderverdeeld worden in kosten voor treinvervoer en voor overig openbaar vervoer (bus/tram/metro). Voor de trein is gerekend met een bedrag per kilometer van € 0,26.

Voor bus/tram en metro is gerekend met een opstaptarief van € 1,08 en een mediaan tarief van € 0,187 per kilometer.

De kosten van beide opties zijn gemiddeld. Dat wil zeggen dat we veronderstellen dat de helft van de vervoersbewegingen met bus/tram/metro gaan en de andere helft met de trein.

Bij intensief gebruik van openbaar vervoer zijn er diverse kortingsmogelijkheden. Bijvoorbeeld voor goedkoper reizen in daluren en/of weekenden. Daarmee is hier geen rekening gehouden. Ook is geen rekening gehouden met samenreiskorting.

#### Auto

De kosten voor de auto zijn afhankelijk van het type auto. Grotere auto's brengen hogere kosten met zich mee dan kleinere auto's.

Deze kosten zijn in te delen in vaste en variabele kosten. Bij vaste kosten valt te denken aan de reguliere afschrijving, regulier onderhoud, verzekeringen en wegenbelasting. Bij variabele kosten moet gedacht worden aan brandstofkosten, extra onderhoud naar gebruik en afschrijving op basis van het gebruik. Ook is een bedrag voor overige kosten (parkeren, boetes, wassen) opgenomen.

De autokosten en verdeling naar type zijn afkomstig van de ANWB.

Tabel 10: type auto per huishoudtype

Huishoudtype	Type auto
Alleenstaande	A (bijv. KIA Picanto, Toyota Aygo)
Paar zonder kinderen *	B (bijv. Renault Captur, Peugeot 2008).
Paar met twee kinderen*	C (bijv. KIA Niro, Nissan Qashqai).
Paar met drie kinderen*	D (bijv. Peugeot 5008, Skoda Kodiaq).

\* Bij de tweeverdienende paren (met een inkomen van anderhalf keer modaal) gaan we uit van twee auto's, waarbij de tweede auto in de A-categorie valt.

Gezien de inkomens van de voorbeeldhuishoudens is het niet te verwachten dat zij het bedrag bijeen kunnen krijgen om een nieuwe auto kopen. We gaan uit van een

tweedehandsauto. De kosten van de auto's zijn gebaseerd op een auto die 8 jaar oud is bij aanschaf. Dit heeft betrekking op zowel de aanschafwaarde en de inruilwaarde als op het onderhoud.

### **Motor**

Een motorfiets kan een alternatief voor een auto zijn, ook voor grotere afstanden. Het is een snel en wendbaar vervoermiddel dat minder ruimte in beslag neemt dan een auto. Net als bij auto's zijn motoren er in allerlei soorten en maten, nieuw en tweedehands. We gaan er bij deze berekeningen van uit, dat de motor intensief wordt gebruikt, waaronder voor het woon-werkverkeer. We hebben gekozen voor een tweedehands-motor met een aanschafwaarde van € 14.500. De afschrijving is 10 % per jaar. Dat betekent een vaste kosten (afschrijving, verzekering en belasting) van € 176 per maand en variabele kosten (banden, onderhoud, benzine) van € 0,19 per kilometer. Daarmee is de motor iets goedkoper dan een auto.

We laten de kosten voor de motor alleen zien voor alleenstaanden en eenverdienende paren. Voor de huishoudens met kinderen of een tweeverdiener is alleen een motor geen alternatief voor de auto.

### **Scooter/bromfiets**

Een scooter of bromfiets is geschikt voor korte en middellange afstanden, bijvoorbeeld tot 30 kilometer. We denken dat een brommer of scooter vooral in zeer sterk stedelijke gebieden een alternatief kan zijn voor de auto. Net als de motor is een scooter een wendbaar vervoersmiddel dat minder ruimte in beslag neemt dan bijvoorbeeld een auto.

In de berekeningen gaan we uit van een scooter in plaats van een auto. Daarbij gaan we er van uit dat de scooter een vervanging is van de fiets en van de reizen met bus, tram en metro. Voor de langere afstanden en de vakantie nemen we de kosten van de trein over.

We laten de kosten voor de scooter alleen zien voor alleenstaanden en eenverdienende paren. Voor de huishoudens met kinderen of een tweeverdiener is alleen een scooter of bromfiets geen alternatief voor de auto.

Bij de paren gaan we er van uit dat er 1 scooter in het huishouden is en dat er geen sprake is van schaalvoordelen.

De totale kosten van een elektrische scooter zijn bij een gebruik van 4.750 kilometer per jaar ongeveer € 0,18 per kilometer. Een benzinescooter kost bij datzelfde gebruik ongeveer € 0,22 per kilometer (bron: Raivereniging).

## **4.2 Kosten van het minimale vervoerspakket**

Het Nibud specificeert een minimumvoorbeeldbegroting. Daarin wordt een minimale invulling gegeven van de zaken die in Nederland noodzakelijk worden geacht om de rollen te kunnen spelen die de maatschappij van iemand verwacht. Bij deze invulling hoort ook een minimale vervoersbehoefte. Zie paragraaf 2.1.1 en 3.2.1. Deze wordt alleen ingevuld via fiets en openbaar vervoer en is niet afhankelijk van de stedelijkheid.

De kosten hiervan staan in tabel 11.

Tabel 11: Kosten van minimaal vervoerspakket (excl. kosten van woon-werkverkeer)

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Kosten vervoer per maand	€ 38	€ 75	€ 138	€ 175

### 4.3 Kosten van het gemiddelde vervoerspakket fiets/auto

Naast het minimale pakket aan vervoer is er het "gemiddelde" vervoerspakket, zoals beschreven in hoofdstuk 3.

Als eerste laten we zien wat de kosten zijn van het gemiddelde vervoerspakket wanneer we dat invullen met een fiets en een bij het huishoudtype passende auto.

Bij paren gaat het hier om de eenverdieners. Bij tweeverdieners (1,5 x modaal) komt er nog een bedrag bij voor de kosten van de tweede auto.

Tabel 12: Kosten van gemiddeld vervoerspakket met fiets en auto

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Zeer sterk stedelijk	€ 330	€ 464	€ 669	€ 893
Sterk stedelijk	€ 353	€ 508	€ 748	€ 1.017
Matig stedelijk	€ 360	€ 525	€ 784	€ 1.075
Weinig stedelijk	€ 369	€ 548	€ 903	€ 1.279

### 4.4 Kosten van het vervoerspakket fiets/openbaar vervoer

In tabel 12 is de vervoersbehoefte voor een groot deel vervuld via een auto. In tabel 13 staan de kosten als dezelfde behoefte volledig gevuld wordt met openbaar vervoer.

Tabel 13: Kosten van gemiddeld vervoerspakket met fiets en openbaar vervoer

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Zeer sterk stedelijk	€ 205	€ 409	€ 650	€ 766
Sterk stedelijk	€ 236	€ 473	€ 744	€ 879
Matig stedelijk	€ 247	€ 494	€ 779	€ 924
Weinig stedelijk	€ 258	€ 516	€ 886	€ 1.097

### 4.5 Kosten van het vervoerspakket fiets/motor

In tabel 14 staan de kosten van het gemiddeld vervoerspakket als we dat invullen met een fiets en een motor. In vergelijking met een auto is deze optie iets betaalbaarder zeker voor paren.

Tabel 14: Kosten van gemiddeld vervoerspakket met fiets en motor

	Alleenstaand	Paar
Zeer sterk stedelijk	€ 320	€ 380
Sterk stedelijk	€ 340	€ 416
Matig stedelijk	€ 345	€ 430
Weinig stedelijk	€ 353	€ 448

#### 4.6 Kosten van het vervoerspakket scooter/trein

Tabel 15 bevat tenslotte de kosten als we het gemiddelde vervoerspakket invullen met elektrische scooter en trein. De kosten van een benzinescooter liggen per maand ongeveer € 20 hoger dan bij een elektrische scooter. De kosten zijn iets lager dan die voor fiets en openbaar vervoer.

Tabel 15: Kosten van gemiddeld vervoerspakket met elektrische scooter en trein

	Alleenstaand	Paar
Zeer sterk stedelijk	€ 192	€ 372
Sterk stedelijk	€ 215	€ 419
Matig stedelijk	€ 224	€ 439
Weinig stedelijk	€ 233	€ 456

## 5. Resultaten betaalbaarheid

### 5.1 Ruimte voor vervoerskosten

In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten over de betaalbaarheid. Daarbij brengen we alle gegevens uit de voorgaande hoofdstukken bij elkaar.

In eerste instantie bekijken we welke ruimte er in het budget is voor mobiliteitsuitgaven. Daarvoor halen we de normbedragen voor de overige uitgaven af van het besteedbaar inkomen. De normuitgaven geven het gemiddelde weer van minimale bedragen en voorbeeldbedragen. Dat wil zeggen dat we er al van uitgaan dat huishoudens bezuinigen op de overige uitgaven om ruimte te scheppen voor hun mobiliteitsvraag.

Uit de berekeningen op basis van de Nibud-methode voor betaalbaarheid (zie paragraaf 2.1) zien we in tabel 16 de bedragen als ruimte op de begroting voor mobiliteitsuitgaven.

Tabel 16: Ruimte voor mobiliteitsuitgaven bij normbedragen voor overige uitgaven in euro's per maand

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Minimumloon	€ 601	€ 316	€ 411	€ 391
Modaal	€ 878	€ 338	€ 428	€ 426
1,5 x modaal	€ 1.270	€ 1.418	€ 1.389	€ 1.331

Te zien is dat de ruimte voor mobiliteit toeneemt met het inkomen van het huishouden. Dat is uiteraard een logische uitkomst. Wel is het zo dat de toename verschilt. De toename is groot bij de overgang van modaal naar anderhalf keer modaal. Dit heeft onder andere te maken met het tweeverdienerschap dat fiscaal sterk bevoordeeld wordt.

We zien verder dat alleenstaanden meer ruimte hebben dan paren zonder kinderen. Alleenstaanden hebben – bij hetzelfde inkomen- minder uitgaven en daardoor meer ruimte dan paren. Bij de huishoudens met kinderen is het beeld gemengd. Bij de lagere inkomens hebben paren met kinderen iets meer ruimte dan paren zonder kinderen. Deze gezinnen hebben weliswaar meer kosten, maar de kinderbijslag en het kindgebonden budget vergoeden een groot deel van deze kosten. Bij anderhalf keer modaal wordt het kindgebonden budget afgebouwd en is de ruimte voor paren met kinderen lager dan voor paren zonder kinderen.

### 5.2 Invulling van de ruimte

De vraag is nu of deze ruimte voldoende is om daarmee de mobiliteitsbehoefte te kunnen betalen. Om die vraag te beantwoorden vullen we besteedbare ruimte met de verschillende vervoerspakketten, zoals deze zijn besproken in hoofdstuk 4.

#### 5.2.1 Invulling van de ruimte met minimale behoefte

Als eerste vullen we de ruimte in met de minimale behoefte. Deze is niet afhankelijk van de stedelijkheid. De resultaten staan in tabel 17. Deze bedragen geven weer of er na invulling van de minimale vervoersbehoefte nog ruimte in het budget overblijft. Dat is voor alleenstaanden duidelijk het geval, op alle inkomensniveaus. Bij paren zonder en met kinderen resteert er een lager positief saldo. Gezien de veronderstellingen (goed omgaan met geld, geen persoonlijk onvermijdbare kosten en alles aanvragen waar men recht op

heeft) is ook een minimale invulling van het vervoer een grote opgave bij het minimumloon. Zeker als woon-werkverkeer niet volledig vergoed wordt.

Bij huishoudens met hogere inkomens is er meer ruimte na invulling van het minimale budget.

Tabel 17: Ruimte na invulling minimale vervoersbehoefte in euro's per maand

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
Minimumloon	€ 563	€ 241	€ 263	€ 216
Modaal	€ 840	€ 263	€ 290	€ 251
1,5 modaal	€ 1.232	€ 1.343	€ 1.251	€ 1.156

### 5.2.2 Invulling van de ruimte met gemiddelde behoefte

Een minimale invulling van de vervoersbehoefte is voor hogere inkomens niet reëel. Daarvoor kijken we naar een gemiddelde invulling van de vervoersbehoefte.

De onderstaande tabellen zijn een weergave van de berekende ruimte voor mobiliteitsuitgaven na invulling van de kosten van de gemiddelde vervoersbehoefte voor verschillende huishoudtypen. Deze zijn ook uitgesplitst naar stedelijkheid en naar wel (tabel 18) of geen auto (tabel 19) en naar alternatieven als een motorfiets (tabel 20) en een scooter (tabel 21).

Tabel 18: Ruimte in budget na invulling gemiddelde vervoersbehoefte met fiets/auto('s) in euro's per maand

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
<b>Minimumloon</b>				
Zeer sterk stedelijk	€ 271	-€ 148	-€ 325	-€ 502
Sterk stedelijk	€ 248	-€ 192	-€ 421	-€ 626
Matig stedelijk	€ 241	-€ 209	-€ 465	-€ 684
Weinig stedelijk	€ 232	-€ 232	-€ 684	-€ 888
<b>Modaal</b>				
Zeer sterk stedelijk	€ 548	-€ 126	-€ 241	-€ 467
Sterk stedelijk	€ 525	-€ 170	-€ 320	-€ 591
Matig stedelijk	€ 518	-€ 187	-€ 356	-€ 649
Weinig stedelijk	€ 509	-€ 210	-€ 475	-€ 853
<b>1,5 modaal</b>				
Zeer sterk stedelijk	€ 940	€ 788	€ 549	€ 258
Sterk stedelijk	€ 917	€ 745	€ 469	€ 132
Matig stedelijk	€ 910	€ 728	€ 434	€ 72
Weinig stedelijk	€ 901	€ 706	€ 313	-€ 133

Tabel 19: Ruimte in budget na invulling gemiddelde vervoersbehoefte met fiets/OV in euro's per maand

	Alleenstaand	Paar	Paar met 2 kinderen	Paar met 3 kinderen
<b>Minimumloon</b>				
Zeer sterk stedelijk	€ 396	-€ 93	-€ 239	-€ 375
Sterk stedelijk	€ 365	-€ 157	-€ 333	-€ 488
Matig stedelijk	€ 354	-€ 178	-€ 368	-€ 533
Weinig stedelijk	€ 343	-€ 200	-€ 475	-€ 706
<b>Modaal</b>				
Zeer sterk stedelijk	€ 673	-€ 71	-€ 222	-€ 340
Sterk stedelijk	€ 642	-€ 135	-€ 316	-€ 453
Matig stedelijk	€ 631	-€ 156	-€ 351	-€ 498
Weinig stedelijk	€ 620	-€ 178	-€ 458	-€ 671
<b>1,5 modaal</b>				
Zeer sterk stedelijk	€ 1.065	€ 1.010	€ 739	€ 565
Sterk stedelijk	€ 1.034	€ 946	€ 645	€ 452
Matig stedelijk	€ 1.023	€ 925	€ 610	€ 407
Weinig stedelijk	€ 1.012	€ 903	€ 503	€ 234

Tabel 20: Ruimte in budget na invulling gemiddelde vervoersbehoefte met fiets/motor in euro's per maand

	Alleenstaand	Paar
<b>Minimumloon</b>		
Zeer sterk stedelijk	€ 281	-€ 64
Sterk stedelijk	€ 261	-€ 100
Matig stedelijk	€ 256	-€ 114
Weinig stedelijk	€ 248	-€ 132
<b>Modaal</b>		
Zeer sterk stedelijk	€ 558	- € 42
Sterk stedelijk	€ 538	-€ 78
Matig stedelijk	€ 533	- € 92
Weinig stedelijk	€ 525	- € 110



Tabel 21: Ruimte in budget na invulling gemiddelde vervoersbehoefte met elektrische scooter/trein in euro's per maand

	Alleenstaand	Paar
<b>Minimumloon</b>		
Zeer sterk stedelijk	€ 409	- € 56
Sterk stedelijk	€ 386	- € 103
Matig stedelijk	€ 377	- € 123
Weinig stedelijk	€ 368	- € 140
<b>Modaal</b>		
Zeer sterk stedelijk	€ 686	- € 34
Sterk stedelijk	€ 663	- € 81
Matig stedelijk	€ 654	- € 101
Weinig stedelijk	€ 645	- € 118

Bij een benzinescooter is de ruimte in het budget ongeveer € 20 per maand lager dan in tabel 21.

Ondanks lichte verschillen laten de bovenstaande tabellen allemaal hetzelfde beeld zien. Op de alleenstaanden na hebben vrijwel alle huishoudens met een inkomen tot en met modaal niet genoeg inkomen om te voldoen aan de gemiddelde vervoersbehoefte, ook wanneer rekening gehouden wordt met vergoedingen voor de kosten van woon-werkverkeer. Wanneer de kosten van vervoer ingevuld worden met openbaar vervoer zijn bijna alle huishoudens beter af dan wanneer gebruik gemaakt wordt van een passende auto. Dit komt grotendeels door de vaste kosten die verbonden zijn aan autogebruik zoals onderhoud en afschrijvingen.

Huishoudens met kinderen hebben over de hele linie hogere tekorten of lagere saldi dan huishoudens zonder kinderen. Dit komt door de bijkomende vervoersbehoefte van kinderen die niet volledig wordt vergoed uit kinderbijslag of kindgebonden budget.

Huishoudens in zeer sterk stedelijke regio's hebben over de hele linie kleinere tekorten en hogere saldi dan dezelfde huishoudens in weinig stedelijke regio's. Dit komt doordat de afstanden die zij afleggen beduidend kleiner zijn. Hierdoor is de vervoersbehoefte ook kleiner.

### 5.3 Conclusies

#### Minimale invulling vervoersbehoefte

Bij een inkomen op het minimumloon is er theoretisch in het ideale geval voldoende ruimte voor een minimale invulling van de vervoersbehoefte, met de fiets en beperkt gebruik van openbaar vervoer als vervoermiddel.

In de praktijk zullen veel huishoudens op dat inkomensniveau moeite hebben met rondkomen, omdat ze naast de minimale kosten voor levensonderhoud te maken hebben met bijkomende kosten, niet alles aanvragen waar ze recht op hebben of niet perfect met geld omgaan. Ze zullen dan teruggrijpen op overlevingstechnieken (zie paragraaf 2.4.1).

Bij de middeninkomens is een dergelijke minimale invulling van de vervoersbehoefte wel haalbaar maar niet altijd reëel. Huishoudens krijgen dan meer wensen, ook op het gebied van mobiliteit. Om de betaalbaarheid voor mobiliteit te bepalen gaan we er van uit dat

huishoudens al bezuinigen op overige uitgaven ten opzichte van de bij hun inkomen passende voorbeeldbedragen. Dit om meer ruimte in hun budget te scheppen voor mobiliteit. Ze bezuinigen niet zo ver dat ze helemaal op hun minimum gaan leven, maar leveren dus wel in om de gemiddelde mobiliteitsbehoefte te kunnen betalen.

### **Gemiddelde vervoersbehoefte**

Een gemiddelde vervoersbehoefte is voor de eenpersoonshuishoudens op het minimumloon te betalen voor de meerpersoonshuishoudens niet. Bij de voorbeeldhuishoudens met een modaal inkomen zien we ook dat voor alleenstaanden de gemiddelde vervoersbehoefte goed te betalen is en dit voor de meerpersoonshuishoudens niet het geval. Zij hebben na invulling van de gemiddelde vervoersbehoefte een duidelijk tekort.

Bij anderhalf keer modaal ontstaat er wel ruimte om de gemiddelde vervoersbehoefte te kunnen betalen, ook voor de grotere huishoudens. Alleen het paar met 3 kinderen in een weinig stedelijke omgeving houdt een tekort.

Te zien is dat de mobiliteitskosten in weinig stedelijke gebieden hoger zijn (en het resulterende saldo dus lager is). Naarmate er meer personen in het huishouden zijn wordt dat verschil in euro's groter, omdat alle leden van het huishouden immers vervoerswensen hebben.

Invulling van de verkeersbehoefte met een auto of met openbaar vervoer verschilt niet veel. De vaste kosten van een (tweedehands) auto zijn weliswaar hoger, maar daarmee kunnen veel kilometers gezamenlijk worden gereden.

Deze uitkomsten zijn theoretisch. De meeste huishoudens die in de praktijk met een (dreigend) tekort geconfronteerd worden, zullen daarnaar handelen. Dat kan aan de ene kant door te proberen meer inkomen te verkrijgen. Aan de andere kant zullen ze proberen hun uitgaven te beperken. Dat kan zich richten op nog verder bezuinigen op de overige uitgaven dan we hier verondersteld hebben. Het kan zich ook richten op de mobiliteit zelf door ook daarop te bezuinigen: door minder kilometers af te leggen, door te kijken naar goedkopere alternatieven en/of door in te leveren op kwaliteit: door te rijden in oudere, goedkopere auto's en/of door geen geld opzij leggen om deze te kunnen vervangen.

Een aantal kanttekeningen hierbij:

- Voor het opstellen van de vervoerspakketten zijn we uit gegaan van gemiddelde afstanden van alle Nederlanders. Waarschijnlijk vertekent dat de vervoersbehoefte iets omdat mensen met een hoger inkomen zichzelf meer verplaatsen en mensen met een lager inkomen minder. Met als maximum huishoudinkomen 1,5 x modaal hebben de huishoudens in dit onderzoek een relatief laag huishoudinkomen.
- De openbaar vervoerskosten zouden lager kunnen liggen bij gebruik van kortingsmogelijkheden.
- Er is gekozen voor een tweedehandsauto van 8 jaar oud bij aanschaf. Bij nieuwere auto's zijn kosten hoger zijn en het resultaat dus lager. Financieringskosten (rentes op leningen, private lease) zijn niet meegenomen.
- Secundaire arbeidsvoorwaarden als een lease auto en 'tankpassen' zijn niet meegenomen.

## Bijlage 1 | Toelichting uitgavencijfers

In het rapport staat beschreven hoe het basispakket en de voorbeeldbedragen in de methodiek worden toegepast. Hieronder volgt een korte uitleg van de posten waaruit de overige uitgaven bestaan. De Prijzengids en het Budget Handboek zijn publicaties van het Nibud waarin de pakketten, inclusief de overige uitgaven, uitgebreid staan beschreven.

De hoogte van de overige uitgaven wordt berekend aan de hand van referentiecijfers die het Nibud verkrijgt uit verschillende bronnen. Een belangrijke informatiebron is het Budgetonderzoek van het CBS, en daarnaast instanties als het Voedingscentrum en RVO.

### Basispakket

#### Woonlasten

Landelijke passende huurlasten naar huishoudsituatie en inkomensniveau.

#### Energie en water

Dit is de prijs van gemiddeld verbruik naar huishoudtype met een gemiddeld tarief.

#### Lokale lasten

Dit zijn de gemeentelijke- en waterschapshoeffingen.

#### Telefoon, televisie, internet

Dit bestaat uit de kosten van een maandelijks abonnement voor een mobiele telefoon voor elk huishoudlid boven de 12 jaar en voor elk huishouden een tv- en internetaansluiting.

#### Zorgverzekering

Dit is een basisverzekering met een gemiddelde aanvullende verzekering en een goedkope tandartsverzekering.

#### Aansprakelijkheidsverzekering

De premie is afhankelijk van de grootte van het huishouden. De premie voor de verzekering is zonder eigen risico.

#### Inboedelverzekering

De waarde van de inboedel is vastgesteld op basis van de inboedelmeter. Er is rekening gehouden met regionale verschillen en het glas is mee verzekerd. De premie voor de verzekering is zonder eigen risico.

#### Uitvaartverzekering

Voor huishoudens onder de AOW-leeftijd is een uitvaartverzekering opgenomen.

#### Onderwijs

Alleen school- en studiekosten voor kinderen worden gespecificeerd.

#### Contributies en abonnementen

Voor elke meerderjarig gezinslid is een bedrag opgenomen voor bankkosten. Daarnaast is voor ieder lid van het huishouden een bedrag opgenomen voor contributie van een sport- of hobbyclub of een abonnement op een tijdschrift. Dit laatste valt onder het pakket voor sociale participatie.

## **Vervoer**

Nader te berekenen.

## **Kleding**

Het bedrag aan kleding wordt gebaseerd op de gemiddelde aankopen van diverse kledingstukken.

## **Inboedel**

Deze bedragen zijn gebaseerd op het Nibud-basispakket voor inventaris en onderhoud daarvan. Dit betreft o.a. de stoffering, keukeninventaris en huishoudelijk apparaat.

## **Onderhoud huis en tuin**

In de berekeningen is rekening gehouden met een bedrag voor onderhoud huis en tuin ter hoogte van het minimaal moeilijk vermijdbare bedrag van € 23 per maand en een hoger bedrag al naar gelang het inkomen toeneemt.

## **Niet-vergoede ziektekosten**

We gaan er vanuit dat elk meerderjarig gezinslid het volledige verplichte eigen risico apart zet. In het basispakket is verder een bedrag opgenomen voor verbandmiddelen, aspirines e.d.

## **Vrijtijdsuitgaven**

In het basispakket voor sociale participatie zijn de kosten opgenomen van één week vakantie.

## **Voeding**

De bedragen zijn gebaseerd op het dieet van het Voedingscentrum en op de eerste kwartelprijzen van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De hoeveelheden zijn gebaseerd op de voedingsgewoonten van de Nederlandse bevolking.

## **Was- en schoonmaakartikelen**

Een bedrag per huishouden en een bedrag per persoon op basis van Nibud-onderzoek.

## **Persoonlijke verzorging**

Een bedrag per persoon op basis van Nibud-onderzoek.

## **Diversen**

Hieronder vallen bijvoorbeeld kosten voor een identiteitskaart, postzegels, speelgoed.

## **Sociale participatie**

Deelnemen aan de maatschappij is voor iedereen belangrijk, dus ook voor huishoudens met een minimum inkomen. Dit is ook één van de conclusies van het onderzoek *Op weg naar een nieuwe armoedegrens* (CBS/SCP/Nibud 2023).

Op basis van dit onderzoek heeft het SCP (Sociaal en Cultureel Planbureau) een pakket samengesteld voor activiteiten in het kader van sociale participatie en ontspanning. Voor deze activiteiten zijn bedragen vastgesteld die een alleenstaande hiervoor minimaal nodig zou hebben.

De uitgaven aan de activiteiten in het kader van sociale participatie en ontspanning vallen eigenlijk onder andere posten zoals vervoer, contributies en abonnementen en huishoudelijke uitgaven.

De bedragen voor vervoer zijn in dit onderzoek uit de sociale participatie gehaald en meegenomen in de vervoersbehoefte.

## **Voorbeeldbedragen**

Naast het basispakket stelt het Nibud ook voorbeeldbedragen vast. In tegenstelling tot de basisbedragen, zijn de voorbeeldbedragen wel afhankelijk van het inkomen. De inkomensafhankelijkheid wordt voornamelijk afgeleid uit de Budgetonderzoeken van het CBS. Omdat de inkomensafhankelijkheid per uitgavenpost kan verschillen is er geen lineair verband tussen het inkomen en het totaal van de voorbeeldbedragen, maar kan die op verschillende inkomensintervallen een verschillende hellingshoek hebben.

Er is geen pakket aan goederen voor hogere inkomens, maar we kijken per uitgavenpost hoe het bedrag zich ontwikkelt bij een hoger inkomen. Bij hogere inkomens is er een ruime mate van keuzevrijheid en is het "voorschrijven" van pakketten op detailniveau weinig zinvol.

## **Begroting**

In volgende tabel laten we de begrotingen (uitgaven) zien van een alleenstaande. In de eerste kolom staan de basisbedragen, dus wat een alleenstaande minimaal kwijt is aan het basispakket.

De andere kolommen bevatten de voorbeeldbedragen. Deze zijn dus passend bij het desbetreffende inkomen.

Het gemiddelde van de voorbeelduitgaven en de minimale uitgaven zijn de normuitgaven, de voorlaatste rij van de tabel. Waar huishoudens bezuinigen ten opzichte van de voorbeelduitgaven om op het totaal van de normuitgaven te komen is hun vrije keus. Dat kan met de kaasschaaf (overall een zelfde bedrag af) of door op een of meerdere posten veel meer te bezuinigen dan op andere.

De maximale ruimte voor mobiliteit bedraagt het besteedbaar inkomen minus het totaal van de normuitgaven. Dit staat in de laatste rij.

Tabel 22: Voorbeeldbegrotingen alleenstaande in euro's per maand

	Minimaal	Voorbeeld loon WML	Voorbeeld loon modaal	Voorbeeld loon 1,5x modaal
<b>Besteedbaar inkomen</b>		<b>2400</b>	<b>2817</b>	<b>3646</b>
huur	= voorbeeld	524	540	880
energie	153	156	158	160
water	16	16	16	16
lokale lasten	55	55	55	55
telecom	64	71	76	77
verzekeringen	193	206	217	225
onderwijs	0	0	0	0
contributies en abonnementen	26	54	76	91
kleding	62	84	107	128
inboedel	86	92	103	116
onderhoud	31	31	36	42
niet vergoede ziektekosten	38	38	38	38
vrijetijdsuitgaven	47	234	372	472
voeding	265	265	265	283
overige huishoudelijke uitgaven	71	141	172	182
<b>Totaal voorbeelduitgaven</b>		<b>1967</b>	<b>2231</b>	<b>2765</b>
<b>Totaal minimale uitgaven</b>		<b>1631</b>	<b>1647</b>	<b>1987</b>
<b>Totaal normuitgaven (is gemiddelde van minimaal en voorbeeld)</b>		<b>1799</b>	<b>1939</b>	<b>2198</b>
<b>Ruimte voor mobiliteit (is besteedbaar inkomen min totaal normuitgaven)</b>		<b>600</b>	<b>878</b>	<b>1270</b>

## Bijlage 2: Competenties voor financiële redzaamheid

### Competentie 1: Voldoende inkomsten verwerven om van te leven

De persoon verwerft voldoende inkomsten zodat hij/zij in eigen levensonderhoud kan voorzien. De persoon houdt daarbij rekening met zijn/haar rechten, plichten en verantwoordelijkheden.

### Competentie 2: De geldzaken organiseren

De persoon beheert en monitort de betalingen, houdt de administratie bij en brengt de inkomsten en uitgaven in kaart, zodat er overzicht is dat inzicht geeft in de mogelijkheden om de inkomsten en uitgaven in balans te houden.

### Competentie 3: Verantwoord besteden

De persoon besteedt de inkomsten zodanig dat de bestedingen van de persoon passen bij de persoonlijke voorkeuren en het beschikbare budget, zodat de inkomsten en uitgaven op de korte termijn in balans zijn.

### Competentie 4: Voorbereid zijn op (on)voorziene gebeurtenissen

De persoon houdt er rekening mee dat (on)voorziene gebeurtenissen op de (middel)lange termijn gevolgen kunnen hebben voor zijn/haar financiële situatie. De persoon stemt de huidige bestedingen hierop af en kiest bewust financiële producten, zodat de inkomsten en uitgaven ook in de toekomst in balans zijn.

### Basisvaardigheden

Personen beschikken over algemene rekenvaardigheden, lees- en schrijfvaardigheden, digitale vaardigheden of kunnen hulp inschakelen en het netwerk raadplegen indien nodig.

