



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Betaalbare mobiliteit?

Een verkenning van prijzen van mobiliteit,
huishouduitgaven aan vervoer, en
betaalbaarheidsproblemen

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Lizet Krabbenborg en Anne Durand | augustus 2024

Samenvatting

1 op de 10 Nederlanders geeft aan moeite te hebben om hun mobiliteit te betalen. Dit zijn vaak mensen met een laag inkomen, eenoudergezinnen, en werklozen.

Deze 10% van de volwassen inwoners van Nederland ervaart betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit. Meer dan de overige 90% hebben zij moeite om hun verplaatsingen te betalen, geven ze meer geld uit aan vervoer dan ze zich kunnen veroorloven, of bezuinigen ze op andere dingen om dat vervoer te kunnen betalen. Daarnaast geven zij aan ook in het algemeen moeite te hebben om rond te komen, of te verwachten daar binnen een jaar moeite mee te krijgen.

Betaalbaarheidsproblemen kunnen zich opstapelen. Zo ervaart 2% alle 3 problemen én zij vinden het in het algemeen lastig om rond te komen. Verder geeft tussen 1 en 5,5% van de inwoners van Nederland aan niet of minder deel te nemen aan sommige activiteiten (zoals een familie- of ziekenhuisbezoek) omdat ze het vervoer ernaartoe niet kunnen betalen.

Onderzoek doen naar betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit kan op verschillende manieren. Er is namelijk niet één breed gedragen definitie van wat (on)betaalbare mobiliteit is. De ervaren betaalbaarheidsproblemen is één methode om hiernaar te kijken. Daarnaast bestaan er andere methoden om (de kans op) betaalbaarheidsproblemen te meten. Zo kunnen we verschillende indicatoren gebruiken om groepen die kans hebben op betaalbaarheidsproblemen, te vergelijken en te monitoren. Iedere benadering heeft voor- en nadelen.

Verder worden onder de betaalbaarheid van mobiliteit ook andere aspecten verstaan dan alleen betaalbaarheidsproblemen. We analyseren ook de huishouduitgaven

aan mobiliteit en de prijzen en prijsontwikkelingen van het vervoer in Nederland. Gemiddeld geven huishoudens 14% van hun inkomen uit aan mobiliteit. Vliegen en fossiele brandstof voor voertuigen zijn de laatste jaren in prijs gestegen, terwijl andere prijsontwikkelingen van vervoer meer in lijn liggen met de algemene prijsontwikkelingen.

Het begrip betaalbaarheid

De sterke inflatie en de stijging van de energieprijzen in 2022 hebben eraan bijgedragen dat de aandacht voor betaalbare mobiliteit is toegenomen.

Een breed gedragen definitie van het begrip ontbreekt. Betaalbaarheid wordt op verschillende wijzen geïnterpreteerd, uitgelegd en geoperationaliseerd. De één gebruikt het begrip in één adem met inflatie of koopkracht, waarbij het gaat om prijsveranderingen van vervoer (en inkomen) voor iedereen, de ander gebruikt het begrip in het kader van betaalbaarheidsproblemen en doelt dan op mensen die in de knel komen als gevolg van mobiliteitsuitgaven of die bepaalde verplaatsingen vanwege de reiskosten niet meer maken.

In deze brochure verkennen we de betaalbaarheid van mobiliteit daarom vanuit drie invalshoeken: prijsveranderingen, huishouduitgaven, en betaalbaarheidsproblemen.

In dit onderzoek hebben we de huidige situatie verkend van betaalbaarheid van mobiliteit, en we hebben ons daarom gericht op vervoermiddelen die nu dagelijks gebruikt worden. Bij mogelijk vervolgonderzoek naar betaalbaarheid van het toekomstige mobiliteitssysteem, is het relevant om ook te kijken naar vervoermiddelen die nu nog relatief weinig voorkomen in de huidige bestedingen van huishoudens, zoals deelvervoer en elektrische voertuigen.



Inhoud

1 Prijsveranderingen

2 Huishouduitgaven

3 Betaalbaarheidsproblemen

4 Omgaan met en gevolgen van betaalbaarheidsproblemen

5 Handelingsperspectieven

BETAALBARE MOBILITEIT?

Prijs- veranderingen

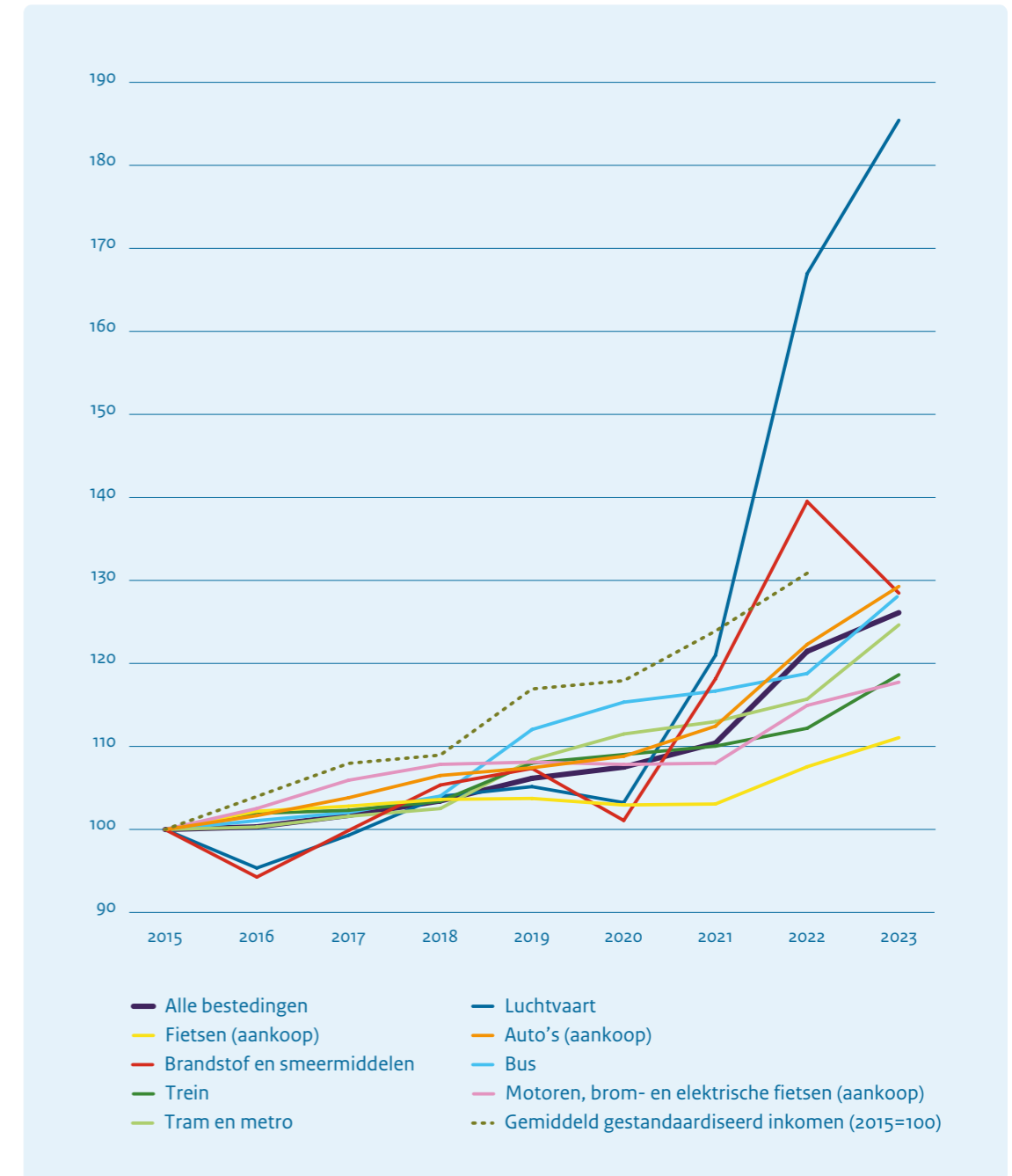
De prijsveranderingen zijn de eerste component van de mobiliteitsbetaalbaarheid.

De prijs van vervoer is in de periode 2015-2023 met bijna 30% gestegen. Een stijging die iets hoger is dan die van alle bestedingen aan producten en diensten in dezelfde periode, ofwel de inflatie, van 26%.

De prijzen van benzine, diesel en LPG stegen in 2022 veel sterker dan de inflatie; een direct gevolg van de Russische inval in Oekraïne. Deze stijging is in 2023 deels teruggezakt, mede door de accijnsverlaging. De luchtvaart is beduidend duurder geworden in de jaren na de COVID-19-pandemie. De gemiddelde prijs van vliegtickets ligt in 2023 85% hoger dan in 2015. De aanschaf van een auto is iets meer in prijs gestegen dan de inflatie; dit heeft te maken met de sterke prijsstijging van nieuwe auto's. Tweedehandsauto's zijn daarentegen minder in prijs gestegen dan de inflatie.

De kosten van het gebruik van trein, tram, metro en de aankoop van motoren en (elektrische) fietsen zijn minder hard gestegen dan de inflatie.

Consumentenprijsindex 2015-2023



Bron: CBS, bewerking KiM

2 Huishoud- uitgaven aan mobiliteit

De huishouduitgaven aan vervoer vormen de tweede component van de mobiliteitsbetaalbaarheid.

Maandelijkse uitgaven aan mobiliteit

Huishoudens gaven in 2015 aan mobiliteit per maand gemiddeld € 434 uit, maar dit bedrag verschilt sterk tussen huishoudens. Hogere inkomens geven gemiddeld beduidend meer uit aan mobiliteit, evenals grotere huishoudens en huishoudens die minder stedelijk wonen.

Een gemiddeld huishouden geeft beduidend meer uit aan privévoertuigen dan aan openbaar vervoer. Voor een vrij groot deel gaat het hierbij om uitgaven voor de aanschaf van een voertuig, wat incidenteel gebeurt. De kostenposten brandstof en overig (waaronder verzekeringen en onderhoud) zijn wel regelmatige uitgaven. Uitgaven aan vervoer die door een ander worden betaald (zoals een ov-studentenreisproduct of een tankpas van de werkgever), zitten niet in deze huishouduitgaven.

De meest recente gegevens over de huishouduitgaven komen uit 2020. Hieruit blijkt dat de uitgaven aan vervoer in dat jaar lager zijn dan in 2015. Deze gegevens zijn naar alle waarschijnlijkheid beïnvloed door de COVID-maatregelen van dat jaar, die minder verplaatsingen (en reiskosten) als gevolg hadden.

Gemiddelde uitgaven (€) aan vervoer in 2015, per maand

	Uitgaven totaal ¹	Uitgaven naar categorie			
		Privévoertuigen			OV
		Aankoop	Overig ²	Brandstof	
Gestandaardiseerd huishoudinkomenskwintiel (van laag naar hoog)					
0 tot 20%	153	28	47	43	20
20 tot 40%	247	60	88	72	16
40 tot 60%	400	116	137	110	17
60 tot 80%	539	156	202	138	21
80 tot 100%	833	277	313	167	26
Huishoudtype					
Eenpersoonshuishouden, tot AOW-leeftijd	232	56	76	60	19
Eenpersoonshuishouden, vanaf AOW-leeftijd	167	40	58	41	16
Paar zonder kinderen, tot AOW-leeftijd	611	211	206	139	23
Paar zonder kinderen, vanaf AOW-leeftijd	442	136	161	108	16
Paar met kinderen	661	194	259	160	21
Eenouderhuishouden	284	53	103	86	23
Stedelijkheidsgraad					
Zeer sterk stedelijk	336	86	116	73	29
Sterk stedelijk	420	118	154	104	21
Matig stedelijk	486	153	177	118	18
Weinig stedelijk	505	163	184	125	14
Niet stedelijk	505	147	189	142	12
Totaal gemiddelde	434	127	157	106	20

Bron CBS Budgetonderzoek.

¹ De totalen in deze kolom zijn niet gelijk aan de som van de andere kolommen want we hebben hier niet alle vervoermiddelen meegenomen.

² Onder overig vallen onderhoud, reparatie, verzekeringen, belastingen, parkeer- en tolgeld.

Uitgaven in relatie tot inkomen

Het aandeel van het inkomen dat huishoudens aan vervoer uitgeven, wordt de quote genoemd.

$$Quote_{\text{mobiliteit}} = \frac{Uitgaven_{\text{mobiliteit}}}{Inkomen}$$

De waarden van de quote laten zien dat de relatieve uitgaven aan mobiliteit minder verschillen tussen inkomensgroepen dan de absolute uitgaven. Het aandeel van het inkomen dat huishoudens uitgeven aan mobiliteit, ligt tussen de 12% en 16% in verschillende inkomensgroepen in 2015. Aangezien het autobezit bij de laagste inkomens relatief laag is, is wel te verwachten dat in die groep tussen huishoudens met en zonder auto grote verschillen bestaan in de (relatieve) vervoeruitgaven. De auto vormt immers een groot deel van de uitgaven voor vervoer.



Aandeel van het inkomen dat aan mobiliteit wordt uitgegeven (quote)

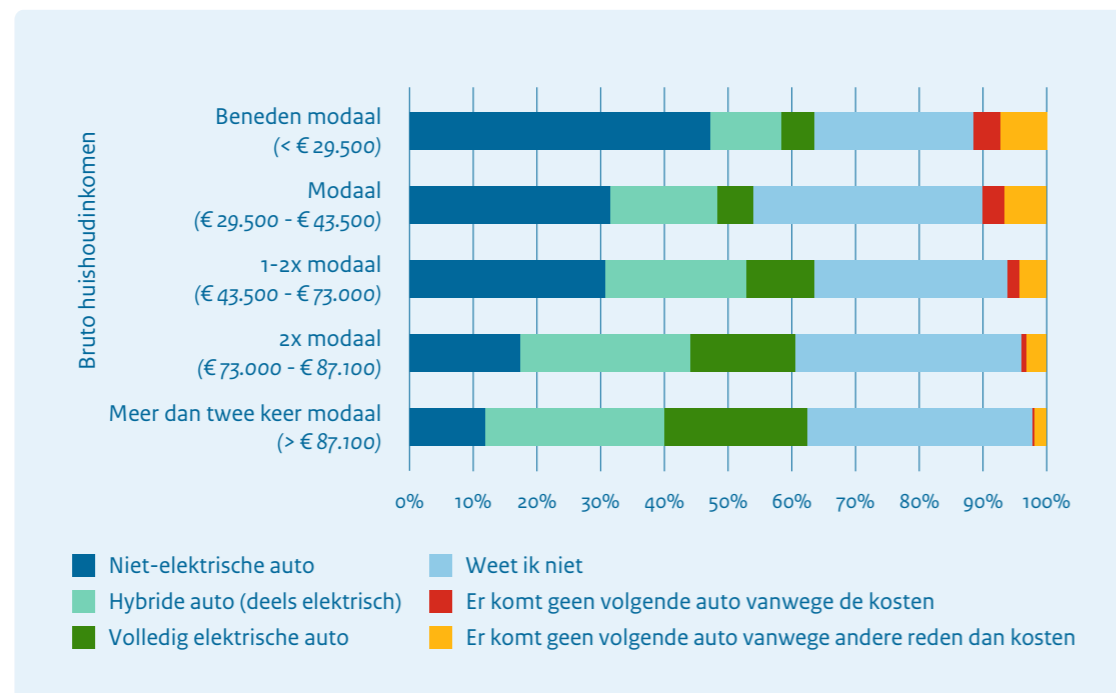
	% 2015	% 2020
Gestandaardiseerd huishoudinkomenskintiel (van laag naar hoog)		
0 tot 20%	12,0	9,0
20 tot 40%	12,4	11,1
40 tot 60%	14,6	11,8
60 tot 80%	15,4	11,4
80 tot 100%	15,7	10,9
Huishoudtype		
Eenpersoonshuishouden, tot AOW-leeftijd	12,6	10,5
Eenpersoonshuishouden, vanaf AOW-leeftijd	8,4	8,1
Paar zonder kinderen, tot AOW-leeftijd	17,4	11,7
Paar zonder kinderen, vanaf AOW-leeftijd	14,5	12,6
Paar met kinderen	15,6	11,3
Eenouderhuishouden	11,6	10,6
Stedelijkheidsgraad		
Zeer sterk stedelijk	12,1	8,3
Sterk stedelijk	13,3	10,9
Matig stedelijk	15,1	12,3
Weinig stedelijk	15,9	13,0
Niet stedelijk	15,6	11,7
Totaal gemiddelde	14,0	10,8

Bron CBS Budgetonderzoek.

Verwachte uitgaven aan de volgende auto en fiets

In 2023 verwacht 2% van de autobezitters geen volgende auto aan te schaffen vanwege de kosten. Onder de huishoudens met een inkomen beneden modaal geldt dat voor 5%. Ook bij het voornemen om na de huidige auto een (deels) elektrische auto te kopen, zijn er duidelijke verschillen tussen de inkomensgroepen. Bij de autobezitters met een huishoudinkomen van meer dan 2x modaal, geeft 51% aan dat de volgende auto een (deels) elektrische auto wordt. Bij de autobezitters met een huishoudinkomen beneden modaal, is dat 17%.

Antwoord van autobezitters op de vraag of hun volgende auto een elektrische of niet-elektrische wordt

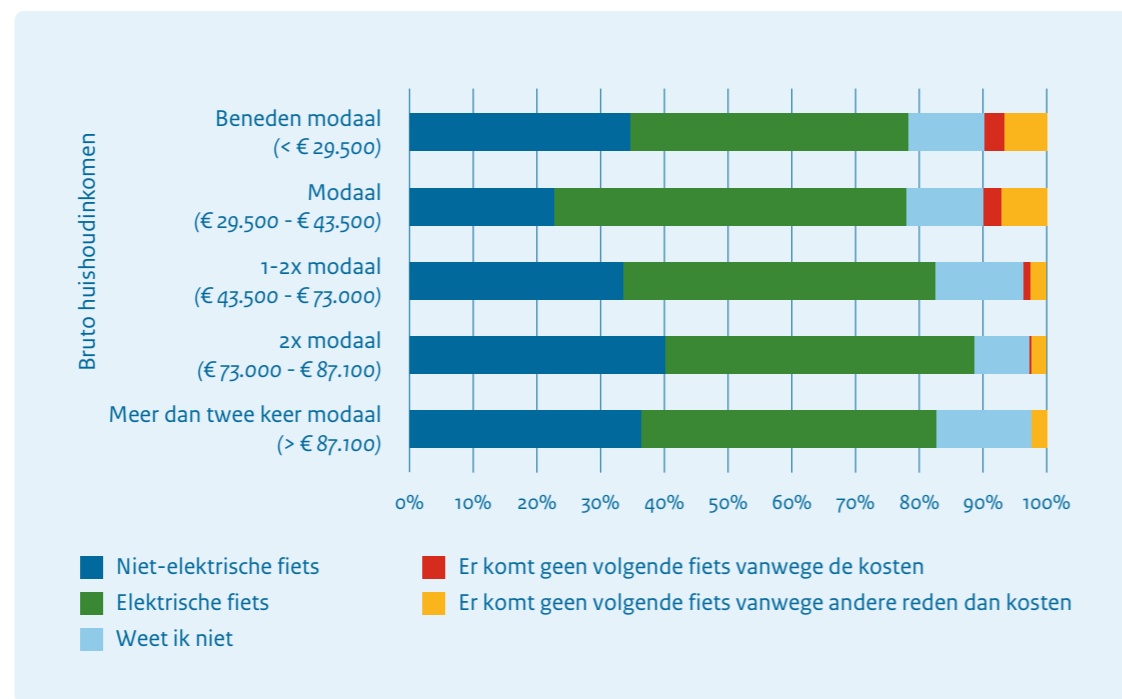


Bron: MPN (2023)



Bij de fietsbezitters geeft 2% aan dat er geen volgende fiets komt vanwege de kosten. Wel zijn de verschillen tussen inkomensgroepen onder hen minder groot dan bij de autobezitters. Lagere inkomens lijken net zo goed het voornemen te hebben een elektrische fiets te kopen als hogere inkomens. Een mogelijke verklaring is dat mensen in deze inkomensgroepen afhankelijker zijn van een goede (elektrische) fiets, als goedkoop alternatief voor de auto.

Antwoord van fietsbezitters op de vraag of hun volgende fiets een elektrische of niet-elektrische wordt



Bron: MPN (2023)



3 Betaalbaarheidsproblemen



De derde component van betaalbaarheid die we verkennen, gaat over betaalbaarheidsproblemen.

Drie manieren om betaalbaarheidsproblemen te meten

Betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit zijn nog maar weinig gemeten. In de literatuur, die geïnspireerd is op onderzoeken over energiearmoede, zijn 3 manieren te vinden om dit te doen.

- A. Uitgaven/inkomen-indicatoren. Deze aanpak werkt met verschillende indicatoren om in te schatten hoe groot de kans van een huishouden op betaalbaarheidsproblemen is. Dat gebeurt door naar de verhoudingen te kijken tussen de uitgaven aan vervoer en het inkomen.
- B. Ervaren betaalbaarheidsproblemen. In deze aanpak worden mensen gevraagd in hoeverre ze betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit ervaren.
- C. De budgetbenadering. Deze wordt gebruikt om te beredeneren welke uitgaven minimaal nodig zijn en vervolgens te meten hoeveel huishoudens niet aan dat bedrag kunnen komen op basis van hun inkomen.

De eerste twee benaderingen hebben we toegepast op de Nederlandse situatie, zij het exploratief vanwege beperkingen van de beschikbare data. De budgetbenadering komt in de literatuur niet naar voren als goede toepassing voor mobiliteit omdat de vervoerbehoefden van mensen te ver uit elkaar liggen.

(A) Uitgaven/inkomen-indicatoren

Eén van de indicatoren, de **2M***, drukt uit welke huishoudens relatief veel uitgeven aan vervoer (hier 2x het mediane³ aandeel aan vervoer of meer) én een relatief laag inkomen hebben (minder dan mediaan).

Een andere indicator is de indicator Lage Inkomen Hoge Mobiliteitsuitgaven (**LIHM**). Deze drukt uit welke huishoudens na aftrek van hun vervoeruitgaven een inkomen overhouden dat ontoereikend is om van te leven (hier minder dan 60% van het mediane inkomen in Nederland) en tegelijkertijd relatief hoge vervoeruitgaven hebben (boven mediaan).

Uit de toegepaste indicator 2M* valt op te maken dat de 40% huishoudens met de laagste inkomens (eerste en tweede kwintielen), eenpersoonshuishoudens tot AOW-leeftijd en eenoudergezinnen, een grotere kans hebben op betaalbaarheidsproblemen dan gemiddeld. De LIHM-indicator laat een vergelijkbaar beeld zien, maar wijst vooral huishoudens met de 20% laagste inkomens aan.

De indicatoren kunnen gebruikt worden om groepen te vergelijken en te monitoren, maar moeten niet als graadmeter gezien worden om de omvang van de betaalbaarheidsproblemen vast te stellen. De uitkomst hangt namelijk sterk af van de door de onderzoeker gekozen indicator(en) en de afkapwaarden daarbij. Een andere belangrijke beperking van deze indicatoren is dat ze puur kijken naar de daadwerkelijke uitgaven en geen rekening houden met de mogelijkheid dat mensen hun (mobiliteits)gedrag kunnen hebben aangepast als gevolg van een beperkte betaalbaarheid.

³ De mediaan is het getal dat in het midden staat als je een rij getallen van laag naar hoog sorteert. De mediaan is minder gevoelig voor uitschieters dan de gemiddelde (zoals een kleine groep mensen met hoge inkomens en hoge uitgaven).

Aandeel van de huishoudens dat kans heeft op betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit

	2015 2M*	2015 LIHM	2020 2M*	2020 LIHM
Gestandaardiseerd huishoudinkomenskintiel (van laag naar hoog)	%	%	%	%
0 tot 20%	19,5	19,3	17,8	16,7
20 tot 40%	14	3,5	19,1	2,1
40 tot 60%	8,6	0,1	9,5	0,2
60 tot 80%	0	0	0	0
80 tot 100%	0	0	0	0
Huishoudtype	%	%	%	%
Eenpersoonshuishouden, tot AOW-leeftijd	12,3	8,4	13,5	7,1
Eenpersoonshuishouden, vanaf AOW-leeftijd	3,6	1,2	7,1	2,7
Paar zonder kinderen, tot AOW-leeftijd	7	4,4	5,8	2,7
Paar zonder kinderen, vanaf AOW-leeftijd	5,6	1,9	9,1	3,4
Paar met kinderen	7,6	3,1	7	2
Eenouderhuishouden	13,7	6,1	14,5	3,7
Stedelijkheidsgraad	%	%	%	%
Zeer sterk stedelijk	8,6	5,9	7,5	3,6
Sterk stedelijk	8,5	3,9	9	3,5
Matig stedelijk	8	4,5	10	5
Weinig stedelijk	8,3	4,1	11,1	3,6
Niet stedelijk	8,8	4,6	10,8	3,9
Totaal	8,4	4,6	9,3	3,8

Bron: CBS Budgetonderzoek.

(B) Ervaren betaalbaarheidsproblemen

22% van de volwassen inwoners van Nederland geeft in 2023 aan moeite te hebben om rond te komen, of verwacht die moeite binnen een jaar te krijgen. Bijna de helft van die groep ervaart problemen bij het betalen van hun mobiliteit.

In totaal geeft 10% van de mensen aan moeite te hebben om rond te komen en geven zij aan minstens 1 van de volgende betaalbaarheidsproblemen te ervaren:

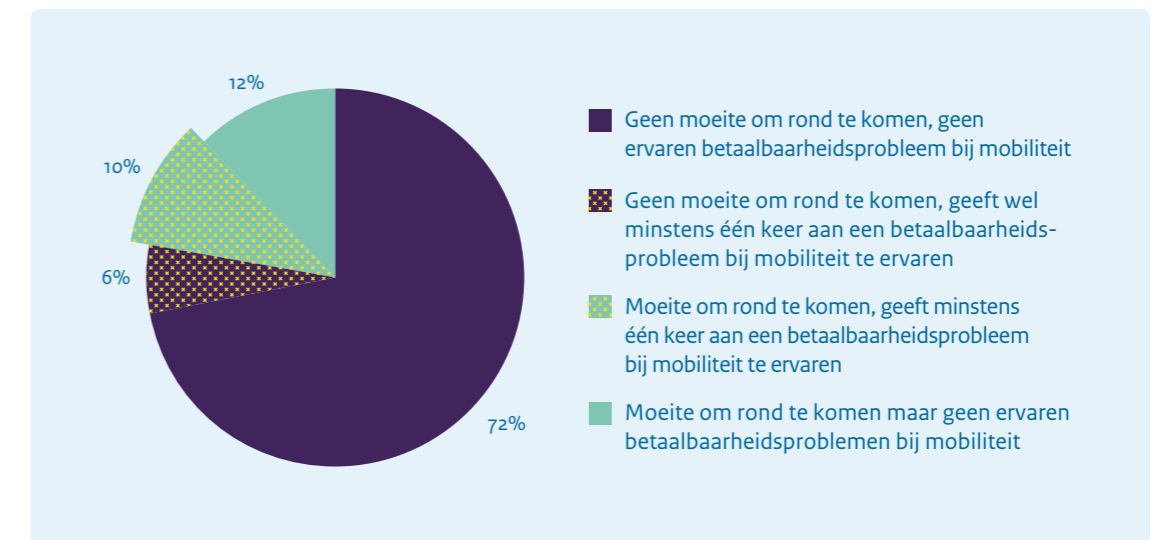
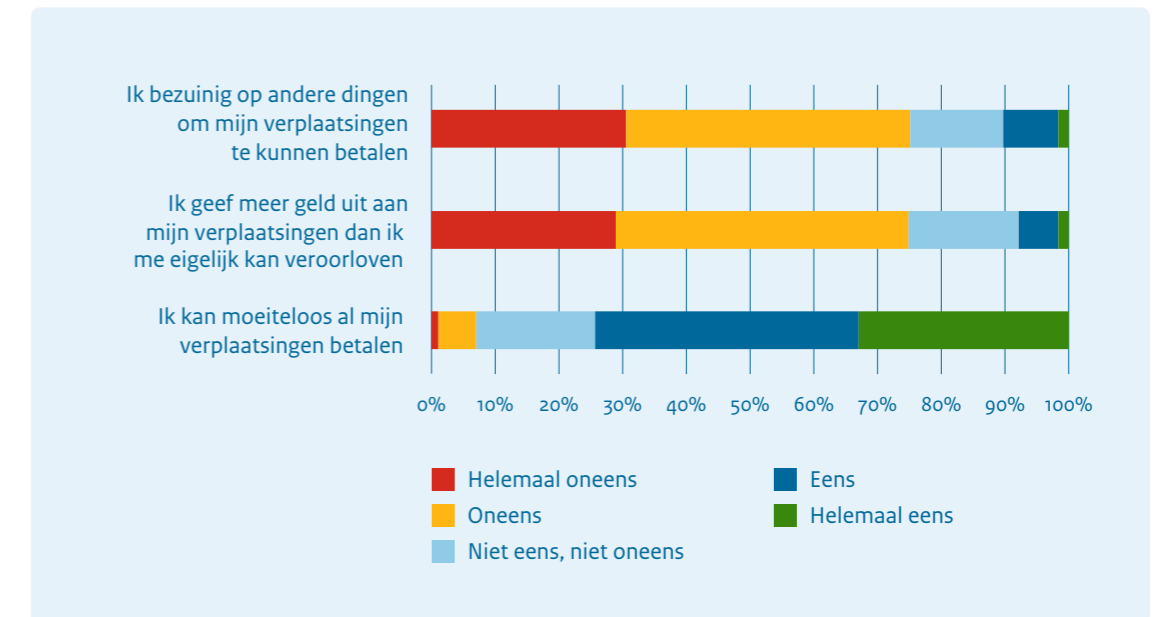
- moeite hebben om alle verplaatsingen te betalen,
- of meer geld uitgeven aan verplaatsingen dan zij zich kunnen veroorloven,
- of bezuinigen op andere dingen om verplaatsingen te kunnen betalen.

Betaalbaarheidsproblemen kunnen zich opstapelen. 2% ervaart alle 3 betaalbaarheidsproblemen, in combinatie met problemen om rond te komen in het algemeen.

Kenmerken van de mensen met problemen

De benadering via ervaren betaalbaarheidsproblemen en die via uitgaven/inkomen-indicatoren wijzen op vergelijkbare groepen met (een kans op) betaalbaarheidsproblemen. Inkomen is de beste voorspeller van ervaren betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit. Daarbij geldt dat mensen in een huishouden met een laag inkomen vaker betaalbaarheidsproblemen ervaren dan anderen. Daarnaast ervaren mensen die werkloos, arbeidsongeschikt of in de bijstand zijn, mensen die praktisch opgeleid zijn of alleen basisonderwijs hebben afgerond, alleenstaande ouders met kinderen en grote gezinnen het vaakst betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit.

Ervaren betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit, onder volwassen inwoners van Nederland



Bron: MPN (2023)

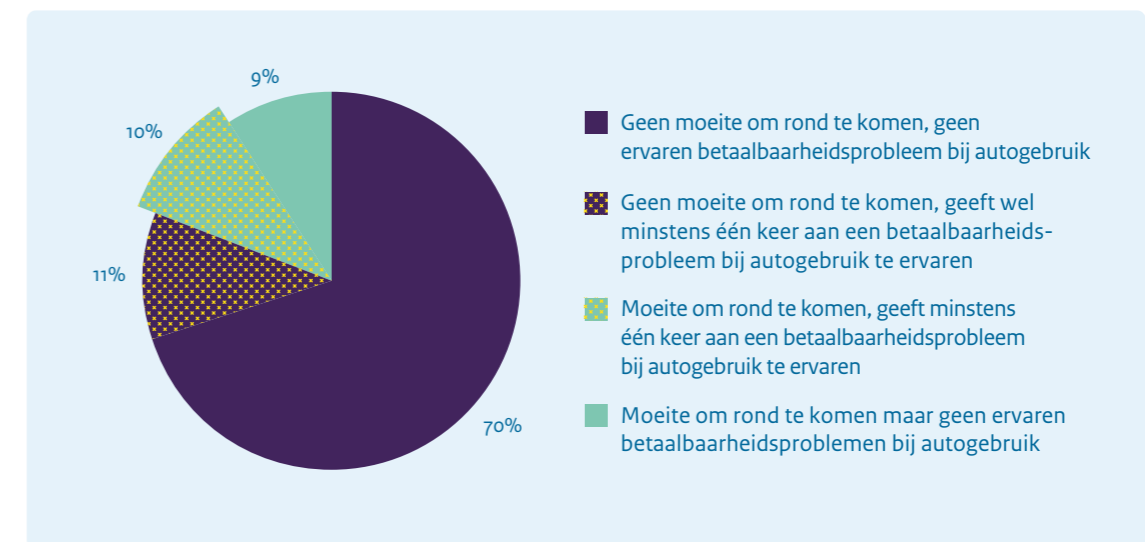
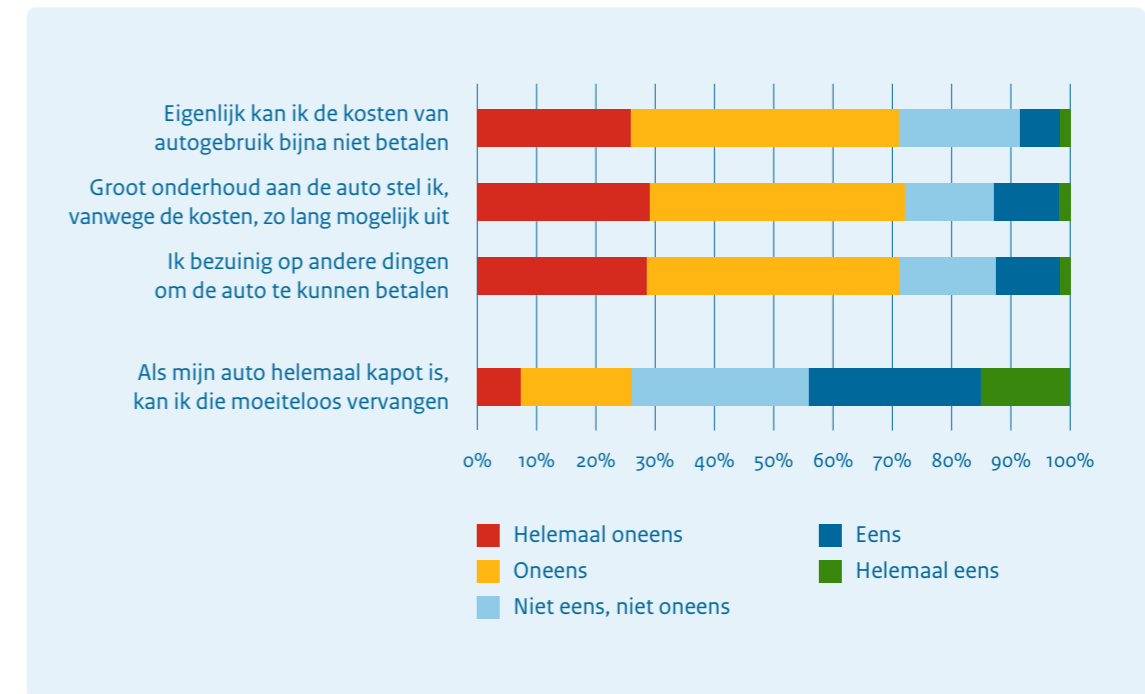
Problemen bij autobezitters, ov-gebruikers en fietsers

Van de autobezitters geeft 10% aan moeite te hebben om rond te komen in het algemeen (of te verwachten dat binnen een jaar te krijgen) en minstens 1 betaalbaarheidsprobleem bij de auto te ervaren. Dat zijn autorijders die aangeven de kosten van autogebruik bijna niet te kunnen betalen, groot onderhoud uit te stellen vanwege de kosten of op andere dingen te bezuinigen om de auto te kunnen betalen. Daarnaast vindt 1/3 van de autobezitters in Nederland het financieel niet haalbaar om in de toekomst elektrisch te rijden. Opvallend is dat 2/3 van deze mensen op dit moment geen betaalbaarheidsproblemen bij het autogebruik ervaart.

Bij het openbaar vervoer vindt 7% van de inwoners van Nederland van 18 jaar en ouder het moeilijk om de bus, trein, tram en metro te gebruiken vanwege de kosten die daarmee gepaard gaan. Daarnaast hebben zij moeite om rond te komen in het algemeen. Er zijn weinig verschillen tussen frequente en niet-frequente ov-gebruikers.

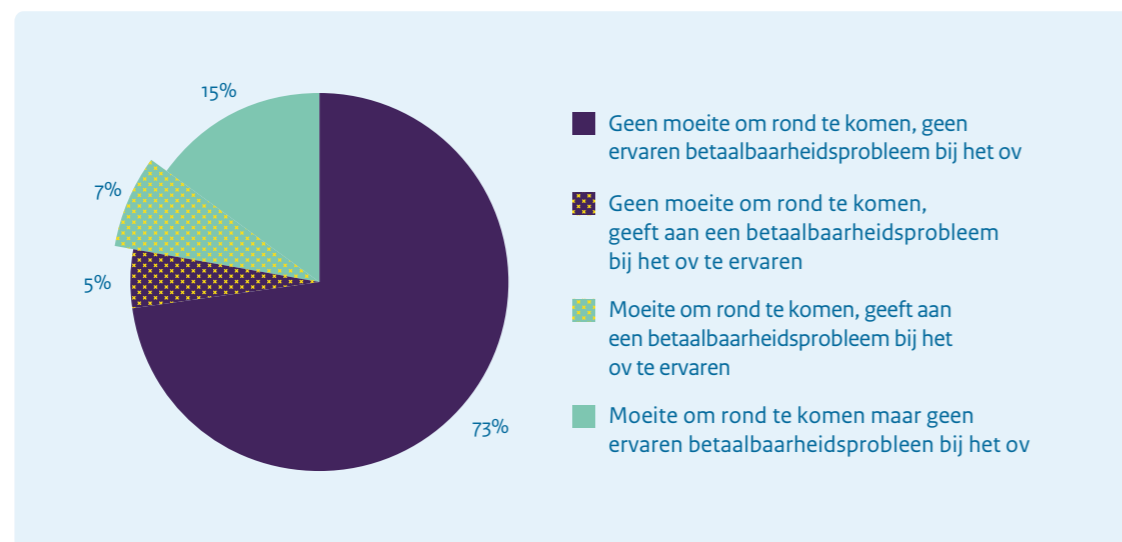
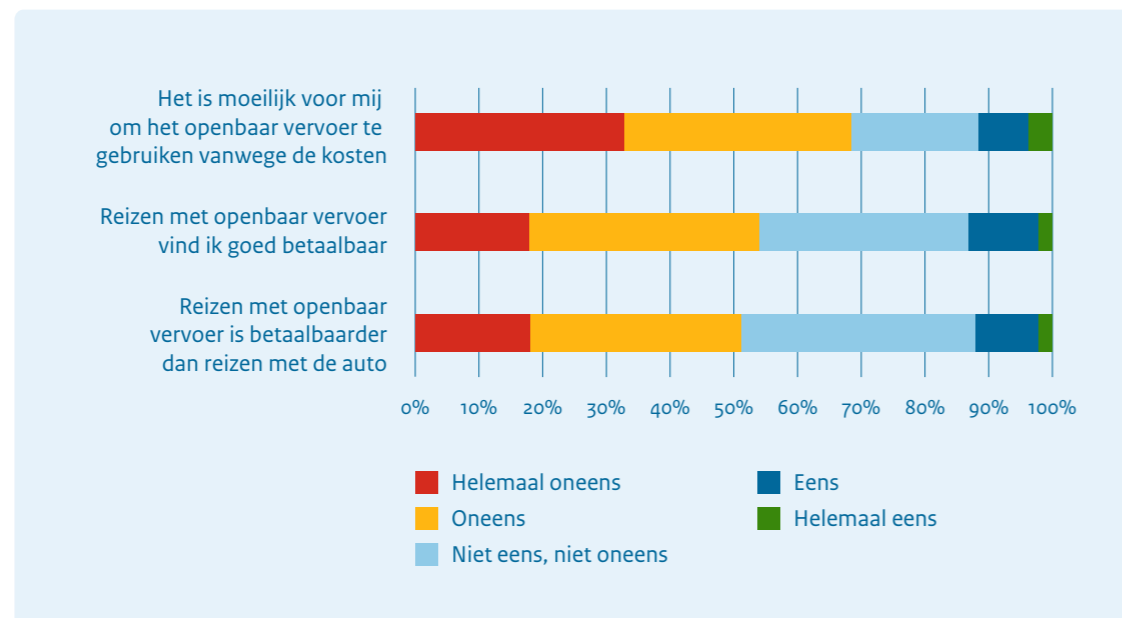
14% van de fietsbezitters geeft aan het onderhoud uit te stellen vanwege de kosten of moeite te hebben om een nieuwe fiets aan te schaffen als de huidige fiets kapot zou gaan. Daarnaast hebben zij moeite om rond te komen in het algemeen.

Ervaren betaalbaarheidsproblemen bij autogebruik, onder autobezitters



Bron: MPN (2023)

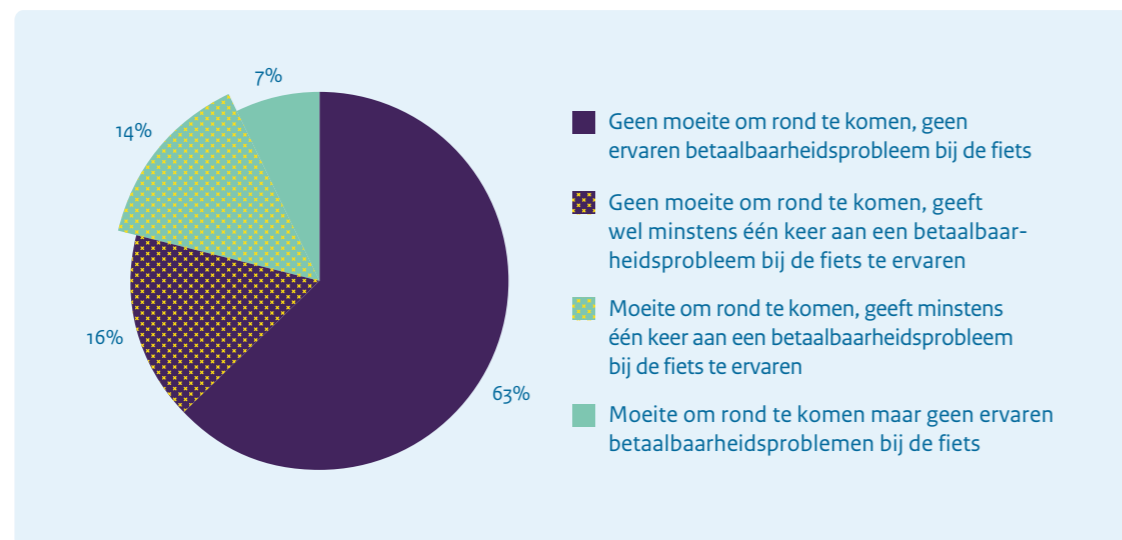
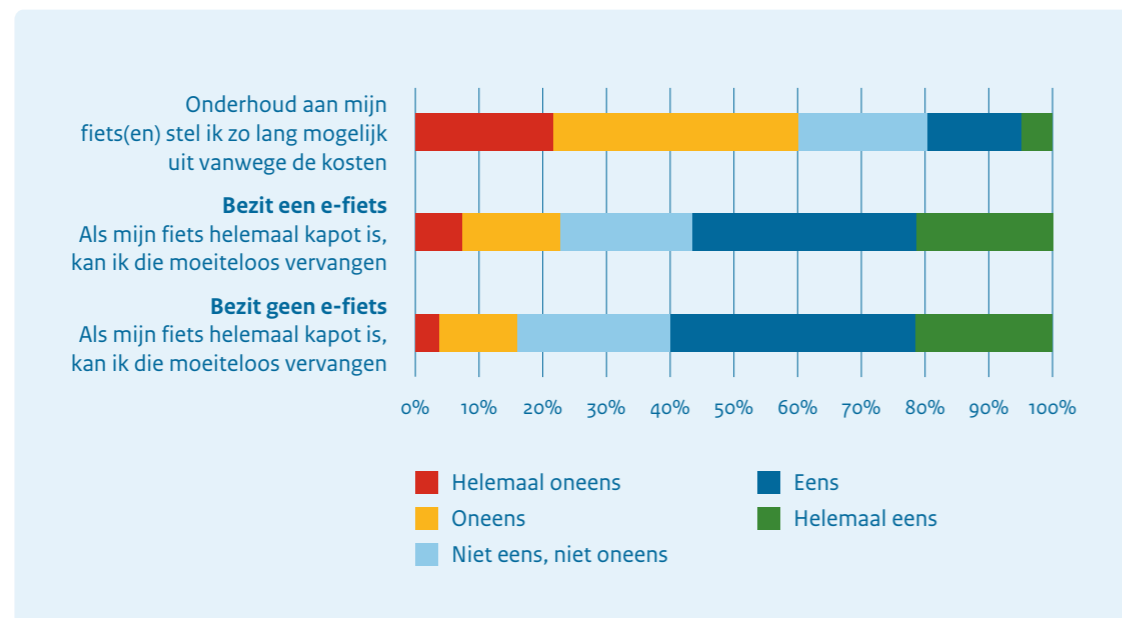
Ervaren betaalbaarheidsproblemen bij het OV onder volwassen inwoners van Nederland



Bron: MPN (2023)



Ervaren betaalbaarheidsproblemen bij fietsen, onder fietsbezitters



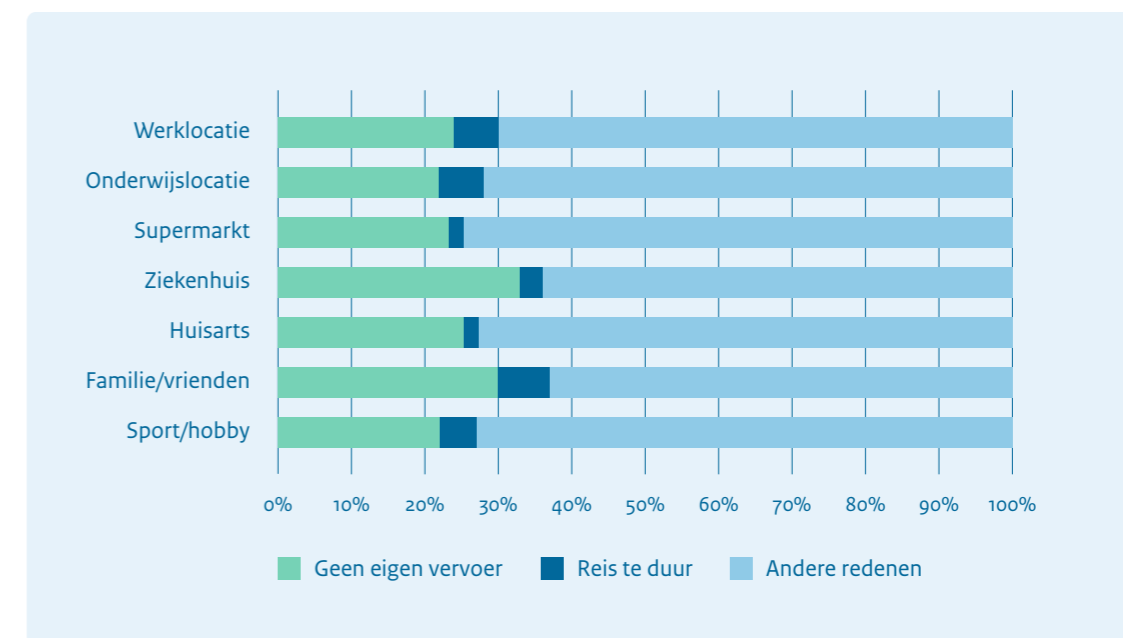
Bron: MPN (2023)



Omgaan met en gevolgen van betaalbaar- heidsproblemen

Iedereen heeft wel strategieën om de uitgaven aan mobiliteit onder controle te houden. Dat geldt nog meer voor mensen die betaalbaarheidsproblemen ervaren. Zo kunnen mensen steun van familie en vrienden zoeken, hoewel zij niet graag over hun financiën praten. Of ze kunnen op andere uitgaven bezuinigen. Uit Nederlandse en buitenlandse studies blijkt dat huishoudens bezuinigen op de boodschappen, hobby's en de energierekening om zich mobiliteitsuitgaven te kunnen veroorloven. Een andere strategie is om het reisgedrag aan te passen, bijvoorbeeld door minder ver of vaak te reizen of door te reizen op een goedkopere wijze (bijvoorbeeld door de fiets te pakken in plaats van de auto, of helemaal geen auto hebben).

De hoofdreden dat mensen soms niet op een bestemming kunnen komen

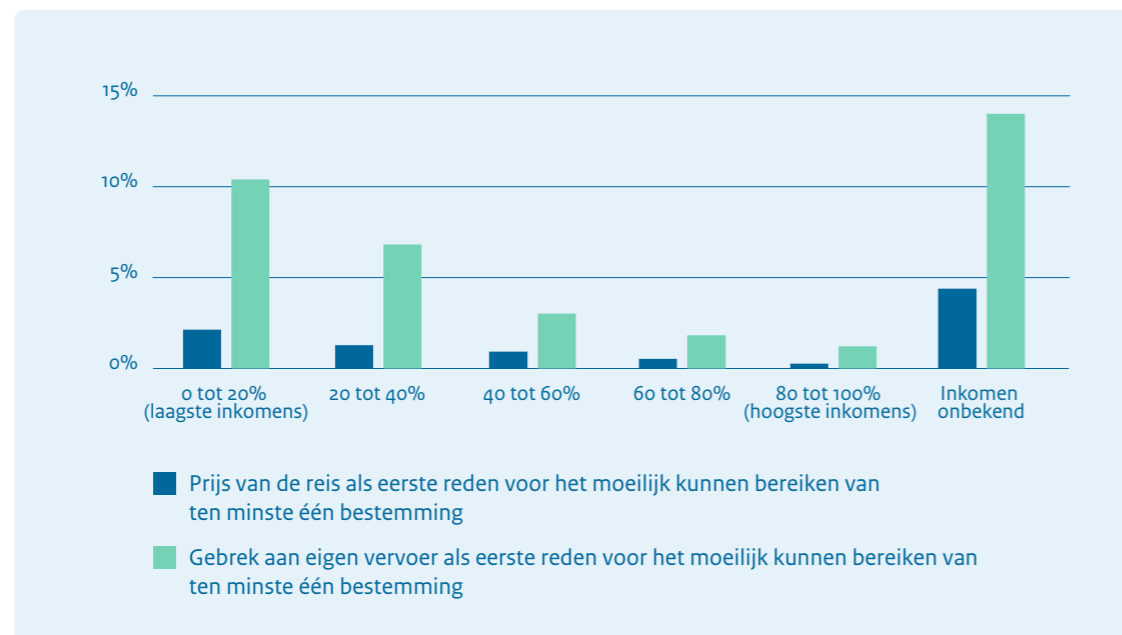


Bron: ODin (2023), CBS, bewerking KiM

Tussen de 1% en 5,5% van de volwassen inwoners van Nederland kan sommige activiteiten soms niet bereiken omdat zij betaalbaarheidsproblemen hebben voor mobiliteit. Hierbij gaat het om tussen de 150.000 en 765.000 mensen. De grote bandbreedte komt doordat we niet altijd kunnen vaststellen in hoeverre betaalbaarheidsproblemen daadwerkelijk de reden zijn waarom mensen een activiteit niet kunnen bereiken. De 2 redenen die we mee hebben genomen, zijn 'Prijs van de reis' en 'Geen vervoer'. Iemand kan er echter ook bewust voor kiezen geen auto te hebben, en niet zozeer vanwege de te hoge aanschafkosten.

Betaalbaarheidsproblemen kunnen dus leiden tot minder mobiliteit. Eerdere studies hebben daarnaast een relatie aangetoond tussen betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit en een lager mentaal welzijn.

Redenen voor bereikbaarheidsproblemen naar huishoudinkomenskwintielen



Bron: ODIN (2023), CBS, bewerking KiM



5 Handlings- perspectieven

Indien de overheid betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit wil verminderen, zijn er verschillende typen maatregelen voorhanden.

Ten eerste kunnen betaalbaarheidsproblemen verminderd worden via algemene inkomenspolitiek. Betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit zijn immers maar 1 vorm van mogelijke betaalbaarheidsproblemen die huishoudens hebben. Als het besteedbare inkomen van de lage inkomens omhoog gaat, krijgen deze huishoudens de beschikking over extra geld dat zij uit kunnen geven aan het voor hen meest nijpende probleem.

Een tweede handelingsperspectief is gericht op het verminderen van specifiek de betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit. Maatregelen die de prijs van het trein- of autogebruik voor iedereen verlagen, zijn doorgaans weinig efficiënt als het erom gaat de betaalbaarheidsproblemen te verlichten. Doelgerichter zijn maatregelen gericht op doelgroepen (zoals gratis of goedkoop openbaar vervoer voor lage inkomens) of op het goedkoper maken van vervoer dat vooral door lage inkomens wordt gebruikt (zoals het goedkoper maken van bus, tram en metro of het goedkoper maken van lichte auto's). Betaalbaarheidsproblemen komen immers vooral voor bij de huishoudens met lage inkomens.

Een derde handelingsperspectief gaat in feite over het voorkómen van betaalbaarheidsproblemen door in te zetten op meer nabijheid voor de huishoudens met lage inkomens tussen woningen en voor hen relevante voorzieningen.

In deze studie laten we zien dat een deel van de huishoudens activiteiten achterwege laat vanwege betaalbaarheidsproblemen bij mobiliteit. Dit is een vorm van bereikbaarheidsarmoede: het moeilijk of verminderd kunnen meedoen aan de samenleving vanwege bereikbaarheidsproblemen. Hoewel betaalbaarheidsproblemen en bereikbaarheidsarmoede overlappen, moeten de twee niet als synoniem van elkaar gezien worden. Bereikbaarheidsarmoede kent meer facetten dan alleen betaalbaarheid.

Verantwoording

Werkwijze

'Betaalbaarheid' is nog een vrij nieuw begrip in het mobiliteitsonderzoek. Daarom heeft deze studie een verkennend karakter. Voor ons onderzoek hebben we verschillende (data)bronnen gebruikt. Voor het overzicht van de aanpakken om betaalbaarheidsproblemen te meten, hebben we internationale literatuur gebruikt die is geïnspireerd op studies over energiearmoede en in beperkte mate is toegepast in de mobiliteitssector. Voor de kwantitatieve analyses zijn gebruikt: het Budgetonderzoek uit 2015 en 2020, om de huishouduitgaven aan mobiliteit in kaart te brengen, en de consumentenprijsindex voor de veranderingen in prijzen (beide van CBS). Voor de ervaren betaalbaarheidsproblemen hebben we gegevens uit 2023 gebruikt van zowel het verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland (ODiN, van CBS) als het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) van het KiM. Zie het bijbehorende achtergrondrapport voor meer informatie en toelichting over de werkwijze.

Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website www.kimnet.nl te downloaden is.

Krabbenborg, L. & Durand, A. (2024), Betaalbare mobiliteit? Een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en betaalbaarheidsproblemen. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.



Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

www.kimnet.nl

info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

ISBN: 978-90-8902-308-7

Augustus 2024

Publicatienummer: KiM-24-A004

Auteurs:

Lizet Krabbenborg

Anne Durand

Vormgeving:

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

DDK.nl, Utrecht

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Krabbenborg, L. & Durand, A. (2024), Betaalbare mobiliteit? Een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en betaalbaarheidsproblemen. Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.