

Nibud huishoudens & klimaatbeleid

Impact van klimaatbeleid op huishoudelijke financiën

Op basis van 100 voorbeeld huishoudens beschikbaar gesteld door het Nibud

Sebastiaan Koerhuis, Rob Terwel en Sander Kempkes

9 januari 2025

Inhoudsopgave

<i>De nalatenschap van kabinet Schoof-1</i>	<i>2</i>
<i>Huishoudelijke situaties in 2023 en 2030.....</i>	<i>3</i>
Honderd Nibud Huishoudens	3
Drie scenario's ter analyse	4
Groepsresultaten	5
<i>Drie representatieve huishoudens.....</i>	<i>7</i>
Uiteenzetting huishoudens	7
Resultaten	11
<i>Reflectie.....</i>	<i>7</i>

De nalatenschap van kabinet Schoof-1

Het kabinet Schoof-1 is gevallen en na verkiezingen eind oktober vorig jaar is de formatie van een nieuw kabinet gaande. Nog geen twee maanden na het presenteren van de Voorjaarsnota 2025 ging het kabinet in demissionaire vorm verder. **Met het klimaatpakket uit de Voorjaarsnota 2025 was het bestaande klimaatbeleid aangevuld, dat sindsdien enkele aanpassingen/uitbreidingen heeft ondergaan.** Met dit beleidskader werkt Nederland om aan haar klimaatdoelstellingen te voldoen. Hoewel het nieuwe kabinet dit kader (mogelijk) bijstelt, vormt het voorlopig de gekozen richting voor het Nederlandse klimaatbeleid. Tevens dient de gekozen richting als referentiepunt bij toekomstige politieke besluitvorming.

Klimaatbeleid ¹ beïnvloedt ook de financiële positie van huishoudens. Het Beleid Transitie Model ² (BTM) is ontwikkeld om o.a. deze effecten inzichtelijk te maken. Het BTM biedt kwantitatief inzicht in het gevolg van klimaatbeleid op huishoudelijke financiën en -emissies. Met expliciete doorrekeningen voor huishoudens binnen verschillende inkomensgroepen kan het BTM het politieke debat rondom klimaatbeleid ondersteunen en aanvullen.

Dit document presenteert een doorrekening van de gevolgen van Nederlands klimaatbeleid op representatieve huishoudens in Nederland. Specifiek is er een doorrekening gemaakt met het BTM voor huishouduitgaven in 2023 en 2030. De analyse focust op energie gerelateerde uitgaven voor woningen en auto gebruik. Om met representatieve en kenmerkende huishoudens te kunnen rekenen, heeft het Nibud data verleend van huishoudens naar huishoudsamenstelling, woon-, mobiliteit- en inkomenssituatie. Deze data is aangevuld en doorgerekend in het BTM om tot de resultaten te komen.

De resultaten geven een verwacht beeld van uitgaven voor representatieve huishoudens in 2030, uitgaande van de huidige koers van klimaatbeleid. Dit beeld is extra belangrijk om te analyseren voor de huishoudens waarvan de financiën het meest beïnvloedbaar zijn bij veranderend klimaatbeleid. Aan dit soort huishoudens is daarom het meeste aandacht besteed.

¹ In samenhang met Europees beleid en (verwachte) marktomstandigheden

² <https://beleidtransitiemodel.nl/>

Huishoudelijke situaties in 2023 en 2030

Honderd Nibud Huishoudens

Het Nibud heeft data beschikbaar gesteld van honderd ³ representatieve huishoudens in Nederland die ook gebruikt worden voor koopkracht berekeningen die het Nibud uitvoert. In deze selectie zijn alle Nederlandse huishoudens eerst gesplitst op huishoudsamenstelling (paar/alleenstaand, met/zonder kinderen, vanaf/tot AOW leeftijd), vervolgens op aantal kinderen, inkomstenbron en hoogte inkomen en woonsituatie. Uiteindelijk is de verdeling dusdanig dat elk huishouden 1/100 van alle personen in Nederland weerspiegelt. Zo is iets meer dan 4% van de huishoudens in Nederland een eenoudergezin met 1 kind, en zijn er 4 huishoudens met deze samenstelling in de Nibud huishoudens.

Voor deze huishoudens zijn de energierekening en kosten voor brandstof en belastingen bij autogebruik⁴ doorgerekend.

De focus is daarmee gelegd op kosten die snel kunnen veranderen door marktomstandigheden (prijs van energiedragers) en klimaatbeleid (belastingen en accijnzen op emissies en energiedragers). Kosten voor afschrijving, onderhoud en verzekeringen blijven buiten beschouwing omdat deze minder direct gerelateerd zijn aan klimaatbeleid en de resultaten zouden kunnen vertroebelen.

Voor de honderd Nibud huishoudens zijn de volgende uitgangspunten meegegeven in het BTM:

- Alle huishoudens houden een cv-ketel aan
- Indien in bezit van een auto wordt er in een benzineauto gereden

Het jaar 2030 komt snel dichterbij en de cv-ketel en benzineauto blijven representatief voor het grootste deel van Nederland.⁵ Daarnaast zijn kwetsbare huishoudens vaak huurders zonder overstapmogelijkheid naar een warmtepomp en is elektrisch rijden momenteel duurder dan zij ervoor willen/kunnen betalen.⁶ Tevens maakt deze uniforme keuze de vergelijking tussen huishoudens begrijpelijker.

³ Uiteindelijk zijn dit er 99 geworden.

⁴ Dit omvat benzinekosten (incl. biobrandstof bijmenging), accijns op benzine, CO₂-heffing doorberekend naar de consument en belasting over deze posten geheven. Ook wordt de MRB meegenomen. De BPM en andere aanschafbelastingen worden niet meegenomen.

⁵ https://kalavasta.com/projects/btm_herverdeling_klimaatopgave_huishoudens

⁶ <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2024/08/27/betaalbare-mobiliteit>

Drie scenario's ter analyse

Het klimaatpakket van de Voorjaarsnota 2025 en andere maatregelen later gepresenteerd bevatten een aantal maatregelen waar huishoudens direct door (kunnen) worden beïnvloed. Zo is de teruggaaf energiebelasting verhoogd. Andere maatregelen moeten nog verder uitgewerkt worden en/of zijn aanpassingen van al bestaande maatregelen. Daarnaast blijft de koers van veel eerder vastgesteld beleid bestaan, zoals de prestatieafspraken omtrent isolatie van bijna 675.000 corporatieve huurwoningen.

Het BTM is up-to-date met de Voorjaarsnota 2025 en rekt de verwachting van de huishoudelijke situatie in 2030 door. Hierbij zijn ook verwachtingen gebruikt voor energieprijzen, brandstofprijzen⁷, nettarieven⁸ en de CO₂-heffing van ETS2⁹. Deze kunnen in realiteit afwijken van de verwachting en daarom is een bandbreedte meegegeven voor analyse (Tabel 1). Beleid dat na de Voorjaarsnota 2025 is gepresenteerd door het demissionair kabinet heeft niet tot nauwelijks (direct) effect op de resultaten van het geschrevene.

Tabel 1. Historie prijzen en verwachting (in euro's 2023). De benzineprijs is geschaald naar de verandering in de prijs van een vat Olie North Sea Brent. Voor "2030 hoog" is van de PBL KEV 2024 afgeweken naar een 25% verhoogde benzineprijs t.o.v. 2023.

	Historie	Verwachting		
	2023	2030	2030 hoog	2030 laag
Gasprijs [€/m ³]	0,55	0,23	0,46	0,15
Stroomprijs [€/MWh]	162	68	100	40
Kale benzineprijs [€/L]	0,87	0,97	1,09	0,49
ETS2 [€/ton CO ₂]	n/a	55	110	55
Nettarieven elektra [%]	100	182	189	157

⁷ Verwachtingen voor energieprijzen, brandstofprijzen en de CO₂-heffing ETS 2030 o.b.v. de PBL KEV 2024. Op het moment van schrijven was de PBL KEV 2025 nog niet gepubliceerd.

⁸ Verwachtingen uit <https://www.acm.nl/nl/publicaties/ontwikkeling-netkosten-tot-2050-en-de-kosten-verdeling-over-groepen-gebruikers> & <https://www.berenschot.nl/media/n4bjgbus/eindrapport-verkenning-alternatief-nettarief-kleinverbruik-berenschot-20250221.pdf>

⁹ Toelichting werking ETS2 en effect op huishoudens: <https://www.rabobank.nl/kennis/d011467712-ets2-wat-is-het-en-welke-impact-heeft-het-op-huishoudens-en-bedrijven>

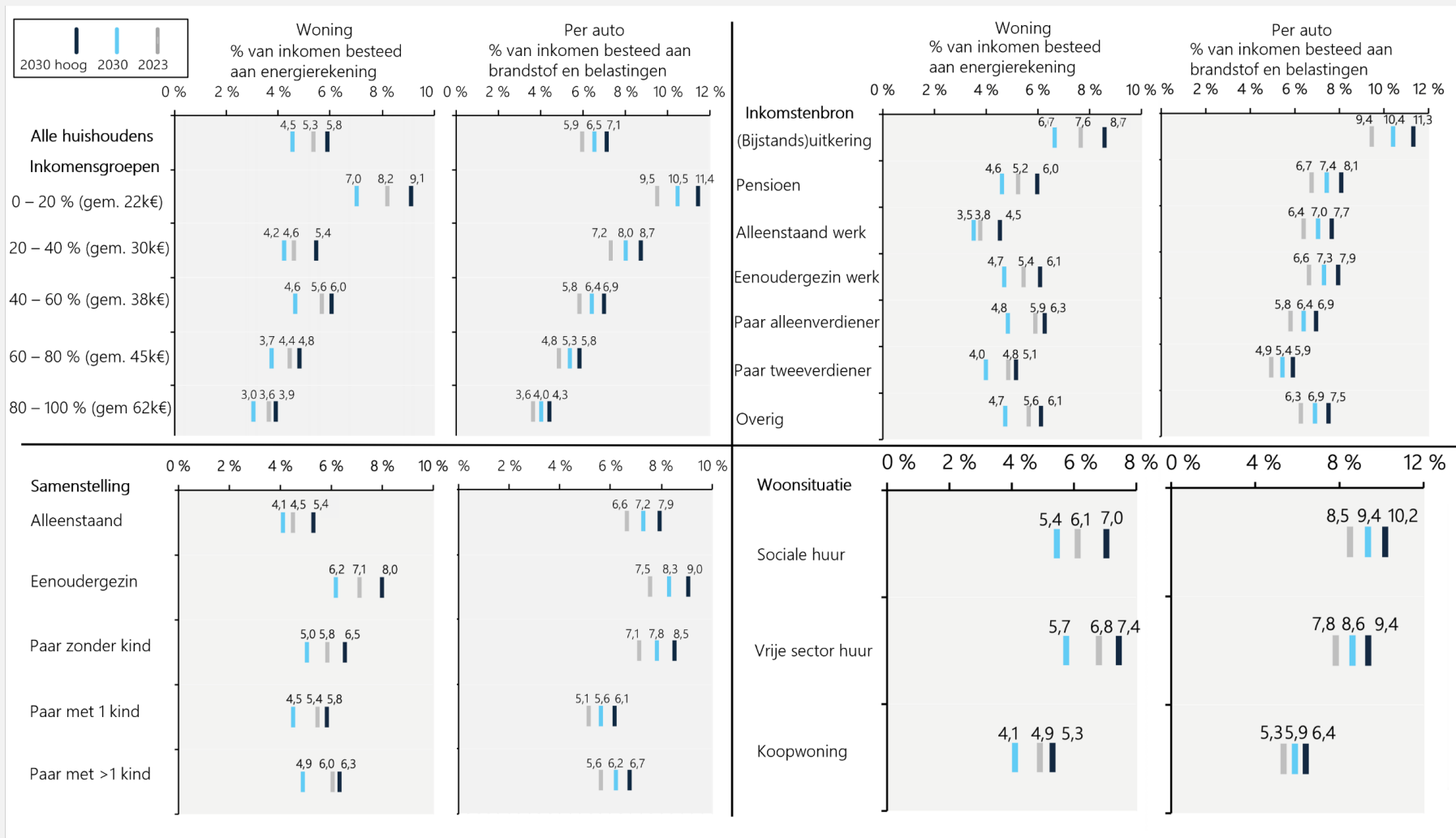
Ter analyse worden 3 scenario's bekeken per huishouden:

1. **2023.** Historisch 2023. Op basis van historische data, het startjaar van het BTM.
2. **2030.** Referentie 2030. Een 2030 scenario van het BTM met klimaatbeleid tot en met de Voorjaarsnota 2025.
3. **2030-hoog.** Hoge nettarieven en hoge energie-, brandstof- en ETS2 prijzen in 2030. Een 2030 scenario van het BTM met klimaatbeleid tot en met de Voorjaarsnota 2025 o.b.v. hoge gasprijs, hoge stroomprijs, hoge benzineprijs, hoge nettarieven en hoge ETS2 prijs voor 2030 (Tabel 1).

Er is geen 2030-laag scenario doorgerekent. Het aandachtspunt van onderstaande analyse ligt op de verwachting van kosten in 2030 en mogelijke tegenvallers, waar in zijn uiterste met het 2030-hoog scenario vorm aan is gegeven. Meevallers in het 2030-laag scenario zouden met name worden veroorzaakt door lagere energie- en brandstofprijzen.

Groepsresultaten

De doorgerekende kosten voor de energierekening en brandstof en belastingen voor autogebruik zijn in verhouding gezet tot het gestandaardiseerd besteedbaar inkomen van de huishoudens (vanaf nu naar verwezen als *inkomen*). Hiermee ontstaat een beeld van relatieve betaalbaarheid, wat voor verschillende huishoudens vergeleken kan worden. De resultaten zijn opgedeeld naar verschillende groepen; inkomensgroepen, huishoudsamenstelling, inkomstenbron en woonsituatie (Figuur 1).



Figuur 1. Overzicht van % van (gestandaardiseerd besteedbaar) inkomen besteed aan de energierekening en brandstof en belastingen per auto voor verschillende groepen. Het percentage is uitgerekend voor drie scenario's; 2023 (grijs), 2030 (lichtblauw) en 2030 hoog (donkerblauw).

Alle huishoudens

Het eerste wat opvalt is dat de energierekening gemiddeld voor alle huishoudens in 2030 goedkoper is dan in 2023. Dit komt door de hoge energieprijzen van het jaar 2023 (Tabel 1). Huishoudens kunnen 0,5-1%-punt meer te besteden hebben door deze verwachte lagere energierekening, wat neerkomt op zo'n €200 - €400. Het scenario 2030-hoog duidt echter op hogere kosten voor de energierekening dan in 2023. Dit terwijl de energieprijzen en energiebelastingen van 2030-hoog lager zijn dan in 2023. De kostenstijging is met name toe te wijzen aan hogere nettarieven en in mindere mate de inwerking van een hoge CO₂-heffing via ETS2. Een preciezere kostenpost verdeling voor een voorbeeldhuishouden wordt in het volgende hoofdstuk uitgewerkt.

De energierekening is sterk afhankelijk van de energieprijzen en stijgende nettarieven. De afhankelijkheid van energieprijzen vermindert als huishoudens minder energie nodig hebben of als er een ruimer aanbod aan energie consistent aanwezig is. Minder energieverbruik kan het gevolg zijn van gedrag, verbeterde isolatie en/of efficiëntere technologieën. Een ruimer aanbod aan energie ontstaat door strategische keuzes voor de opbouw van het energiesysteem en energie-reserves. Maar, met zulke veranderingen ontstaan andere kosten waar de energierekening afhankelijk van wordt. Zo stijgen de nettarieven voor huishoudens wanneer het energiesysteem significant elektrificeert (volgens de huidige manier van verdeling van kosten voor het elektriciteitsnet), maar dalen de stroomprijzen in de huidige elektriciteitsmarkt wanneer zon en wind met nul marginale kosten de stroomvraag invullen. De energierekening van huishoudens wordt dus beïnvloed door de verandering van het energiesysteem, zowel richting potentieel hogere als lagere kosten.

Het tweede wat opvalt is dat de kosten voor brandstof en belastingen voor autogebruik in 2030 gemiddeld omhoog gaan voor alle huishoudens. Huishoudens zullen gemiddeld zo'n 1 – 2%-punt minder te besteden hebben t.o.v. van 2023 door hogere kosten voor brandstof en belastingen voor hun auto. Dit komt met name door een combinatie van verwachte hogere benzineprijs, de nieuwe CO₂-heffing van ETS2 en hogere accijnzen, waarover vervolgens BTW-belasting wordt geheven. Accijnzen en belasting op benzine vormt ongeveer de helft van de brandstofkosten. Ook meer biobrandstofbijmenging in 2030 draagt licht bij aan de kostenverhoging. Daarnaast blijft de MRB voor (niet-bijzondere) benzineauto's hetzelfde.

Kosten voor autogebruik zijn in hoge mate beïnvloed door belastingen en heffingen vanuit de overheid. Deze kosten staan onder druk voor verdere verandering door de ingroei van elektrische auto's. Elektrische auto's hebben met de huidige belastingstructuren subsidies nodig¹⁰ en

¹⁰ <https://www.anwb.nl/over-anwb/nieuws/2024/elektrisch-rijden-monitor-2024> & <https://www.bovag.nl/nieuws/bovag-ev-marktmonitor-meer-elektrische-auto-s-op-de-weg-maarparticulier-haakt-af-door-toenemende-onzekerheid>

ingroei van elektrische auto's zorgt voor afname van overheidsinkomsten doordat er minder accijns wordt geheven. Om de staatskas in balans te houden zullen de wijzen van genereren van overheidsinkomsten verschuiven wanneer het aandeel elektrische auto's significant wordt. Deze fiscale verschuiving zal naar verwachting de komende jaren verder worden uitgewerkt.

Inkomensgroepen

In lijn der verwachting daalt het percentage van inkomen dat besteed moet worden met hoger gemiddeld inkomen. **Een uitzondering hierop is dat het tweede kwintiel relatief minder besteed aan hun energierekening dan het derde kwintiel met een hoger gemiddeld inkomen.** Dit komt doordat het tweede kwintiel met name bestaat uit alleenstaande huishoudens met kleinere woningen en minder energieverbruik.

Het volgende wat opvalt is dat huishoudens met een laag inkomen verhoudingsgewijs evenveel meer van hun inkomen besteden aan zowel energie als aan brandstof- en autobelastingkosten. Het eerste kwintiel geeft bijvoorbeeld ongeveer een 2,5 keer zo groot deel van hun inkomen uit als het vijfde kwintiel voor zowel de energierekening als de kosten voor autogebruik. Dit reflecteert dat de kosten voor de energierekening per woning en voor autogebruik per auto niet dusdanig verschillen tussen inkomensgroepen, maar gemiddelde inkomens wel. Vandaar dat het logisch is dat een huishouden in het vijfde kwintiel gemiddeld ongeveer twee auto's bezit. Met twee auto's in bezit besteed dat huishouden nog steeds een minder groot deel van zijn inkomen aan autogebruik dan een huishouden in het eerste kwintiel met één auto.

Huishoudsamenstelling

Bij de huishoudsamenstelling valt op dat paren met één of meer kinderen minder van hun inkomen hoeven te besteden aan energie en mobiliteit dan huishoudens zonder kinderen. Opnieuw met als uitzondering de energierekening van alleenstaanden, hiervoor benoemd. Nog een uitzondering is het jaar 2023 vergeleken met een paar zonder kinderen. Paren met kinderen binnen de honderd Nibud huishoudens hebben gemiddeld een hoger inkomen dan alleenstaanden, eenoudergezinnen en paren zonder kinderen. 2023 was blijkbaar een jaar met dusdanig hoge energieprijzen dat het gemiddeld hogere inkomen van paren met kinderen niet compenseert voor hun hogere energieverbruik. Huishoudens met een hoger energieverbruik zijn ook meer gebaat bij lagere energieprijzen en manieren om hun energieverbruik te minderen. Andersom zijn huishoudens met lager energieverbruik minder gebaat wanneer energieprijzen dalen maar nettarieven stijgen.

Inkomstenbron

Bij de inkomstenbron opdeling geven huishoudens met een (bijstands)uitkering een significant groter deel van hun inkomsten uit dan andere groepen. Tussen de werkende en gepensioneerde groepen zijn er kleinere verschillen omdat er veel variatie is tussen inkomens binnen deze groepen. Werkende tweeverdieners geven procentueel significant minder uit door gemiddeld hogere inkomsten.

Woonsituatie

Bij de woonsituatie opdeling geven huishoudens in de vrije sector een groter deel van hun inkomen uit aan de energierekening dan huishoudens in sociale huur. Dit komt omdat in de dataset huishoudens in de vrije sector huur een groter woonoppervlak met meer energievraag bewonen dan huishoudens in de sociale huur.

Drie representatieve huishoudens

Uiteenzetting huishoudens

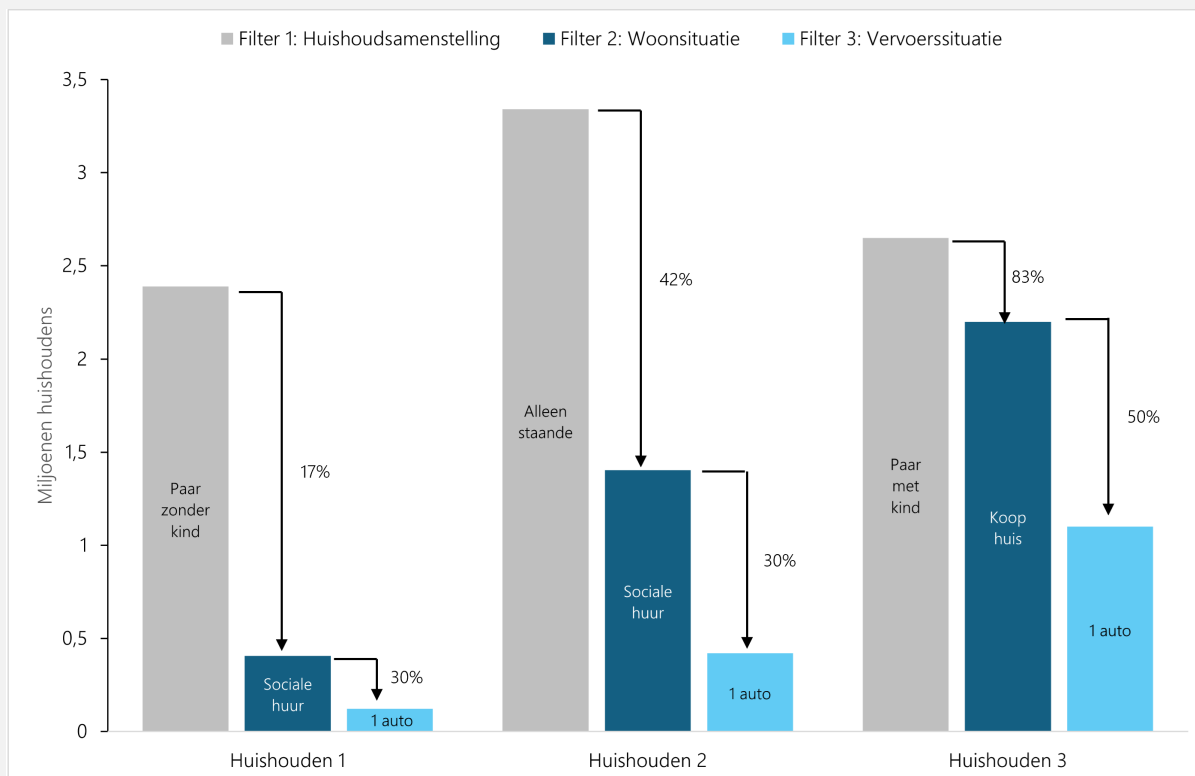
Van de honderd Nibud huishoudens zijn drie huishoudens geselecteerd voor een verdere analyse en verheldering van de resultaten (Tabel 2). Huishoudens 1 en 2 zijn illustratieve huishoudens die potentieel kwetsbaar zijn voor veranderingen in klimaatbeleid. Huishouden 3 is minder kwetsbaar, maar representeert wel een substantieel deel van huishoudens in Nederland. Vanwege deze eigenschappen is huishouden 3 gekozen om huishoudens 1 en 2 in perspectief te plaatsen.

Tabel 2. Huishoudkenmerken van drie geanalyseerde huishoudens. Aangenomen is dat alleen het energieverbruik verandert richting 2030 mocht het energieverbruik van een woning onder de isolatiestandaard zijn.

	Huishouden 1	Huishouden 2	Huishouden 3
Gestandaardiseerd besteedbaar inkomen [€/hh/j]	21.900	30.000	47.900
Huishoudsamenstelling	Paar zonder kinderen	Alleenstaande	Paar met 2 kinderen
Woonsituatie	Sociale huur	Sociale huur	Koopwoning
Autobezit (benzine)	Ja	Ja	Ja
Woonoppervlak [m ²]	102	88	161
Aardgasvraag [m ³ /m ²]	7,2	9,2	7,0
Stroomvraag apparaten [kWh/j]	2355	1782	3849
Aantal autokilometers per jaar	9.900	10.900	11.700

Voor elk huishouden zijn er drie huishoudkenmerken gebruikt waarmee is bepaald hoeveel huishoudens in Nederland zijn gerepresenteerd. Dit zijn kenmerken van huishoudsamenstelling, woonsituatie en autobezit.

Volgens deze huishoudkenmerken representeert huishouden 1 ongeveer 125.000 huishoudens, huishouden 2 ongeveer 420.000 huishoudens en huishouden 3 ongeveer 1,1 miljoen huishoudens (licht blauwe balken in Figuur 2 hieronder¹¹).



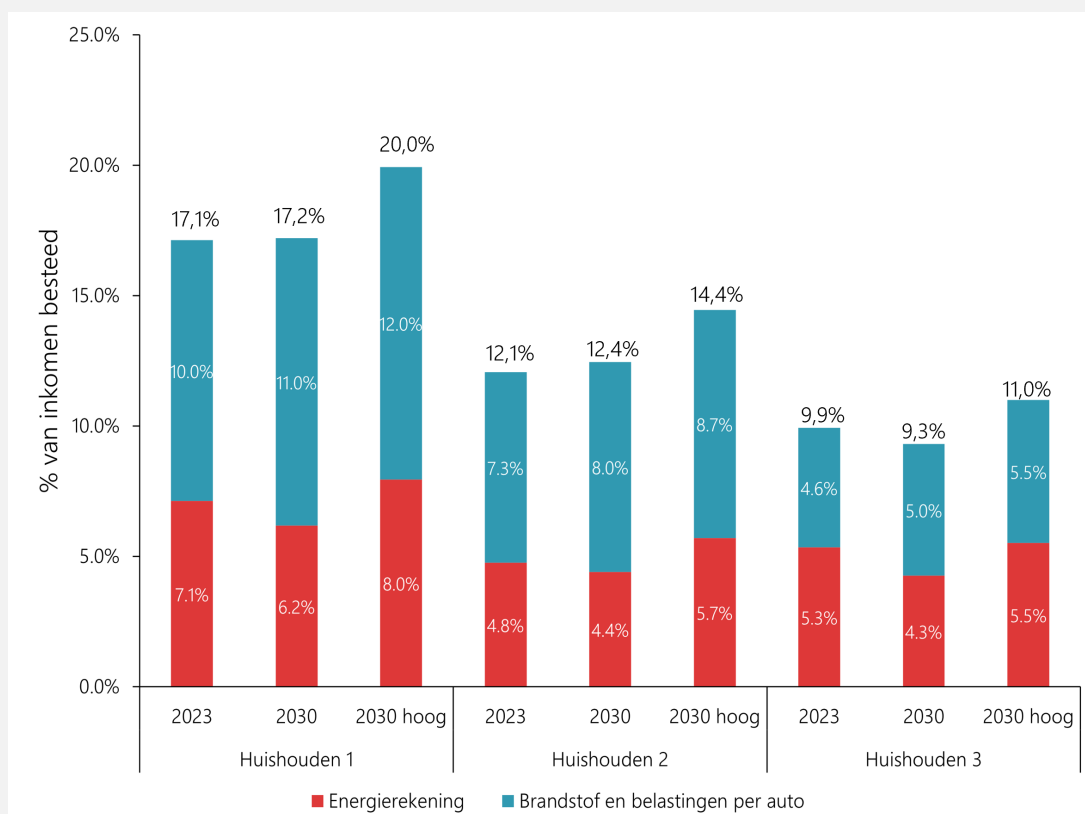
Figuur 2. Aantal huishoudens gerepresenteerd (lichtblauwe balken) door de drie geanalyseerde huishoudens na filtering naar huishoudsamenstelling, woonsituatie en ten slotte, vervoerssituatie.

De representatie per huishouden zegt iets over het aantal huishoudens dat bij veranderende omstandigheden en -klimaatbeleid soortgelijke opties tot handelen hebben. Huishoudens 1 en 2 zijn illustratief voor huishoudens met gemiddeld relatief minder handelingsperspectief (sociale huurders en auto afhankelijk). Huishouden 3 is illustratief voor een huishouden dat gemiddeld relatief meer handelingsperspectief heeft (koophuis).

¹¹ Bronnen gebruikt voor filtering percentages in de figuur: <https://open-data.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/71486ned/table> & <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2023/07/energieverbruik-huishoudens-naar-inkomen-2020> & KiM+brochure+Het+wijdverbreide+autobezit+in+Nederland_def+A%20(3) & <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2023/07/autobezit-en-kilometers-huishoudens-naar-inkomen-2019>

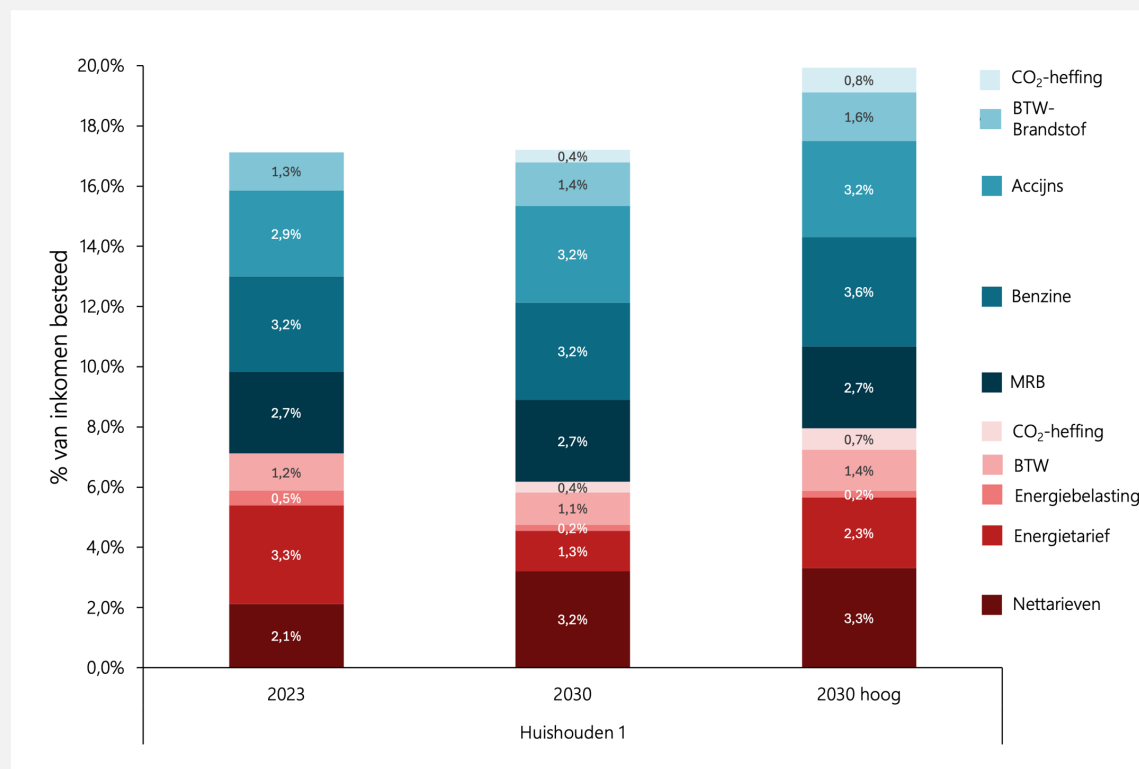
Resultaten

Het percentage van het inkomen dat de huishoudens besteden aan hun energierekening en brandstof en belastingen voor autogebruik is weergegeven in Figuur 3. Wat opvalt is dat de gezamenlijke optelling van kosten voor energie en de auto voor de 2030 scenario's voor huishouden 1 en 2 (net) hoger uitvallen dan de kosten in 2023. Dit is veroorzaakt door een sterkere kostenstijging voor autogebruik t.o.v. een kostendaling bij de energierekening. **Specifiek stijgt het percentage van inkomen dat moet worden besteed met 0,1%-2,9% en 0,3%-2,3% voor huishouden 1 en 2.** In euro's uitgedrukt is dit respectievelijk ongeveer €20-€650 en €90-€700 aan jaarlijkse meerkosten t.o.v. 2023. De grootte van de bandbreedte duidt op de grote onzekerheid in de verschillende kostenposten. De energieprijzen blijven moeilijk te voorspellen. De intrede van een nieuw CO₂-heffing systeem brengt een nieuwe variabele van onzekerheid met zich mee. En over de mate van ontwikkeling en verdeling van hard stijgende nettarieven voor huishoudens is nog geen duidelijke koers aanwezig. Voor huishouden 3 neemt de energierekening dusdanig af, dat voor het 2030 scenario de gezamenlijke optelling van kosten lager uitvallen dan in 2023. Dit huishouden heeft meer profijt van lagere energieprijzen door een hoger energieverbruik.



Figuur 3. Percentages van inkomen besteed aan de energierekening en brandstof en belastingen per auto voor het 2023, 2030 en 2030-hoog scenario.

Om de kostenverdeling verder te illustreren zijn kostenposten gemarkeerd voor huishouden 1 (paar zonder kinderen in sociale huurwoning met een auto) in Figuur 4.



Figuur 4. Verdere opdeling van de kosten voor brandstof en belastingen per auto (blauw) en de energierekening (rood) voor huishouden 1. Benzinekosten omvat ook kosten voor biobrandstofbijmenging en voor de energiebelasting is de energieruggaaf verreken. De totale BTW van de energierekening is apart meegenomen, als ook de BTW die over de benzine, accijns en CO₂-heffing bij de auto wordt gerekend (BTW-brandstof).

In de toekomst lijken nettarieven de energierekening te domineren. De energieprijzen zijn ook nog steeds een belangrijke en volatiele factor. Tegelijkertijd neemt de energiebelasting af door een verhoogde energieruggaaf, maar dit effect is klein. Daarnaast beweegt de BTW mee met alle kostenposten waar belasting over geheven wordt. De intreding van een CO₂-heffing leidt tot een verdere prijsprikkel die in het scenario 2030-hoog bijna 10% van de energierekening opmaakt. Inkomsten van de CO₂-heffing kunnen natuurlijk wel gebruikt worden voor flankerend beleid, waar huishoudens profijt van kunnen hebben.

Voor autogebruik zijn de kosten in 2030 toegenomen door inzet van meerdere beprijzende instrumenten vanuit de overheid. Hogere accijnzen en de inwerking van de CO₂-heffing, waarover vervolgens effectief meer belasting wordt geheven, zorgt voor een groei in kosten. Voor huishouden 1 in het 2030 scenario komt dit neer op zo'n 1%-punt van het inkomen dat extra moet worden besteed. Voor het 2030-hoog scenario komt dit uit op zo'n 2%-punt. In euro's betekent

dat huishouden 1, met een besteedbaar inkomen van €21.900 per jaar, ongeveer €200-€450 euro extra moet betalen t.o.v. 2023 voor autogebruik.

De combinatie van CO₂-heffingen voor energie en brandstof gebruik zorgt ervoor dat huishouden 1 zo'n 0,8 – 1,5% minder inkomen te besteden heeft. Dit is equivalent aan €175-€350 per jaar, en als daar BTW bij wordt opgeteld, komt het effectieve bedrag uit op €210-€425.

Reflectie

Op basis van de uitgevoerde analyse kunnen verschillende conclusies worden getrokken over de kosteneffecten in de 2023- en 2030 scenario's voor Nederlandse huishoudens.

Het 2030 referentiescenario laat een gemengd beeld zien: energiekosten dalen terwijl mobiliteitskosten stijgen t.o.v. 2023. De lagere energiekosten komen vooral door dalende energieprijzen, wat huishoudens financieel ruimte geeft. De hogere mobiliteitskosten ontstaan door een combinatie van hogere accijnzen, verwachte stijging van brandstofprijzen en nieuwe CO₂-heffingen, waar vervolgens ook een hogere BTW-belasting voor geldt.

In het hoge prijsenscenario ontstaat een minder gunstig beeld, waarbij ook de energiekosten toenemen. Deze stijging wordt ingezet door hogere energieprijzen bovenop hoge nettarieven, wat de financiële druk op huishoudens vergroot.

Wanneer de totale kosten voor energie en mobiliteit in samenhang worden beschouwd, blijkt dat voor de meeste huishoudens de som van deze uitgaven relatief stabiel blijft in 2030 (t.o.v. 2023). Deze uitkomst is echter afhankelijk van het specifieke scenario en de gehanteerde ramingen, waardoor variatie tussen verschillende huishoudtypen ontstaat.

Voor (lagere) inkomensgroepen zonder auto lijkt de ontwikkeling positief uit te pakken, aangezien deze groep naar verwachting gemiddeld minder gaat uitgeven aan huishoudelijke energie. Deze groep profiteert dus van de dalende energierekening zonder geconfronteerd te worden met stijgende autokosten.

Problematischer is de situatie voor lagere inkomensgroepen die wel een auto bezitten, aangezien de totale kosten redelijk stabiel blijven t.o.v. 2023. Gezien de ervaring met energiearmoede in het recente verleden, waar een aanzienlijk deel van de huishoudens met betalingsachterstanden kampte, lijkt het verstandig om proactief maatregelen te overwegen ter voorkoming van vergelijkbare problematiek in de mobiliteitssector. Deze groep loopt het risico op hogere kosten voor zowel energie als mobiliteit, zonder voldoende financiële ruimte om deze stijgingen op te vangen. In 2023 waren de kosten voor deze huishoudens al stelselmatig te hoog. Als deze kostenstructuur niet sterk verandert richting 2030, is de verwachting dat de financiële druk voor deze groep hoog blijft.