

---

# Herijking normbedragen voorzieningen UWV

---

*voor mensen met een structurele functionele beperking*



Auteurs:

art 5.1 lid 2 e

18808

**Eindrapport**

Cebeon, juni 2019

# I Inhoudsopgave

<b>1 Doelstelling onderzoek .....</b>	<b>5</b>
1.1 Achtergrond .....	5
1.2 De onderzoeksvraag .....	5
1.3 Het onderzoek .....	5
<b>2 Uitgangspunten onderzoek .....</b>	<b>7</b>
2.1 Uitgangspunten vanuit kostenonderzoek in het algemeen .....	7
2.2 Uitgangspunten vanuit wet- en regelgeving .....	8
<b>3 Bepalen normbedragen .....</b>	<b>10</b>
3.1 Drempelbedrag – B11 .....	10
3.2 Referentieauto – C18-II .....	10
3.3 Eigen bijdrage voor verzekeringskosten (per maand) – C18-III .....	12
3.4 Eigen bijdrage voor motorrijtuigenbelasting (per maand) – C18-IV .....	14
3.5 Inkomensgrens bij één vervoersvoorziening – C20-I .....	14
3.6 Inkomensgrens bij meerdere vervoersvoorziening – C20-III .....	15
3.7 Kilometervergoeding voor een bruikleenauto – C22 .....	16
3.8 Kilometervergoeding voor een personenauto of bestelauto in eigen bezit – C25-I .....	17
3.9 Kilometervergoeding voor een busje in eigen bezit – C25-V .....	19
3.10 Eigen bijdrage kilometervergoeding, gezinnen ónder de inkomensgrens – C26-I .....	21
3.11 Eigen bijdrage kilometervergoeding, gezinnen bóven de inkomensgrens – C26-II .....	22
3.12 Taxikostenvergoeding – C31 .....	23
3.13 Taxikostenvergoeding voor mensen met een visuele beperking – C32 .....	24
3.14 Rolstoeltaxikostenvergoeding – C33 .....	24
3.15 Combinatievergoeding (taxi + overig vervoer) – C34 .....	25
3.16 Vergoeding reiskosten voor OV-begeleider (per jaar) – C71 .....	26
3.17 Vergoeding voor computervoorziening (eenmaal per 4 jaar - incl. btw) – G22-I .....	27
3.18 Grensbedrag voor bruikleenverstrekking – G22-I .....	28
3.19 Uurvergoeding voor jobcoaching / persoonlijke ondersteuning – Q1 .....	28
3.20 Subsidiebedrag voor interne jobcoaching – Q2 .....	36
3.21 Inkomensgrens voor startende zelfstandige 3 jaar na start – Z1 .....	39
3.22 Vergoeding voor kosten begeleiding van startende zelfstandigen, vóór en ná de start (incl. btw) – Z2 .....	40
3.23 Voorbereidingskrediet voor startende zelfstandige (incl. btw) – Z3 .....	41
<b>4 Indexeren van normbedragen .....</b>	<b>42</b>
<b>Bijlagen .....</b>	<b>43</b>
<b>A Lijst referentieauto's .....</b>	<b>45</b>
<b>B Waarde referentieauto o.b.v. normbudgetten Nibud .....</b>	<b>46</b>
<b>C Huidige normbedragen en nieuwe bedragen .....</b>	<b>49</b>
<b>D Kostensoort en index per normbedrag .....</b>	<b>51</b>





---

# 1 Doelstelling onderzoek

---

## 1.1 Achtergrond

UWV wil de normbedragen van de voorzieningen voor mensen met een structureel functionele beperking opnieuw bepalen. Mensen met een structurele functionele beperking maken gebruik van deze voorzieningen om hun werk te kunnen doen of om onderwijs te kunnen volgen.

---

## 1.2 De onderzoeksvraag

### *de onderzoeksvraag*

De centrale onderzoeksvraag luidt: Bepaal opnieuw en zo objectief mogelijk de normbedragen en beschrijf helder de uitgangspunten, de grondslag en de waardebeoordeling die hierbij worden gehanteerd. Kijk daarbij naar mogelijkheden om zaken te vereenvoudigen (door bijvoorbeeld bepaalde opslagen of normbedragen samen te voegen).

Het is niet de bedoeling om een nieuw normbedragensysteem te ontwikkelen waarin bepaalde bezuinigingen of prikkels kunnen worden ingebouwd.

De normbedragen voor de tolkvoorzieningen zullen in een afzonderlijk onderzoek worden bepaald.

---

## 1.3 Het onderzoek

Basis voor het onderzoek vormen de normbedragen uit het huidige besluit, zoals neergelegd in de Beleidsregel UWV normbedragen voorzieningen 2018.

In het onderzoek worden eerst de uitgangspunten benoemd die zullen worden gevolgd bij het bepalen van de normbedragen. Daarna wordt per normbedrag de achtergrond beschreven. Van daaruit wordt de grondslag voor het normbedrag beargumenteerd. De grondslag is een specifiek product of dienst waarvan de waarde kan worden bepaald. Vervolgens wordt zo goed mogelijk de huidige marktprijs bepaald.

In dit proces wordt onder meer gebruik gemaakt van de beschrijvingen van deze voorzieningen en normbedragen, zoals die zijn vastgelegd in wetten, besluiten, protocollen en instructies.

### *geen beschrijving van de voorwaarden waaronder iemand voor een voorziening in aanmerking komt*

In de wet- en regelgeving wordt uitvoerig beschreven wat de voorwaarden zijn waaronder mensen in aanmerking komen voor een voorziening. Dit onderzoek heeft slechts betrekking op de normbedragen die gelden vanaf het moment dat iemand in aanmerking komt voor een voorziening. Het onderzoek staat daarmee buiten dit beoordelingsproces. Er worden daarom in dit rapport geen beschrijvingen opgenomen van de voorwaarden waaronder mensen zich kwalificeren voor voorzieningen.

***geen beschrijving van alle feitelijke toepassingsmogelijkheden van de normbedragen***

De normbedragen gaan uit van een standaard situatie. In de praktijk is in veel gevallen maatwerk nodig. Hierbij worden voorzieningen afgestemd op de persoonlijke situatie van de aanvrager. In die gevallen kunnen normbedragen als handvat functioneren, van waaruit een passende vergoeding wordt bepaald. Het feitelijke gebruik van het normbedrag wijkt dan af van de standaardsituatie waarop een normbedrag is bepaald.

De beschrijvingen van de normbedragen in dit onderzoek zijn alleen bedoeld om het nieuwe normbedrag te bepalen. Daarbij wordt uitgegaan van de standaardsituatie waarvoor het normbedrag is bedoeld. Dit correspondeert meestal met de wijze waarop het normbedrag het vaakst wordt gebruikt. Het onderzoek geeft geen uitputtende beschrijving van alle mogelijke andere situaties waarin de normbedragen kunnen worden toegepast.

---

## 2 Uitgangspunten onderzoek

Dit onderzoek maakt gebruik van vooraf gedefinieerde uitgangspunten. De normbedragen worden bepaald aan de hand van deze uitgangspunten.

De uitgangspunten kunnen worden gegroepeerd naar herkomst:

- *uitgangspunten vanuit kostenonderzoek in het algemeen*  
Dit zijn algemene uitgangspunten die op basis van ervaring met het herijken van kostennormen in de publieke sector zijn geformuleerd;
- *uitgangspunten vanuit wet- en regelgeving*  
Dit zijn uitgangspunten die voortkomen uit de wet- en regelgeving die betrekking hebben op de (grondslagen) van de normbedragen, waaronder de beleidsregels van het UWV.

---

### 2.1 Uitgangspunten vanuit kostenonderzoek in het algemeen

In deze paragraaf formuleren we de uitgangspunten die van toepassing zijn bij het herijken van kostenstelsels. Deze uitgangspunten vormen handvatten bij het herzien van publieke bekostigingssystemen en vormen eveneens nuttige houvast bij het opnieuw bepalen van de normbedragen.

#### ***uitgangspunt A: benader normen vanuit kostenoriëntatie***

Kostennormen dienen primair te worden opgesteld vanuit het doel waarvoor ze worden verstrekt. Een voorziening wordt verstrekt om de drempel weg te nemen die iemand met een structureel functionele beperking ervaart om zijn werk te kunnen doen, dan wel om onderwijs te kunnen volgen. Hier geldt het adagium “geld volgt wegnemen van de beperking” (binnen de vastgestelde kaders). De vergoeding dient zodanig te zijn vormgegeven dat deze de (plausibele) kosten dekt die gemaakt moeten worden om de voorziening te realiseren.

#### ***uitgangspunt B: normen moeten transparant en uitlegbaar zijn***

De opbouw van de nieuwe normen moet transparant en uitlegbaar zijn. Dit betekent dat de wijze waarop een prijs of kosten zijn bepaald, een plausibele en duidelijke opbouw volgt. Dit kan door te werken met duidelijke aannames over de opbouw van een prijs (met een opsplitsing in vaste kosten, variabele kosten, of piofach<sup>1</sup>). Dit kan ook door ‘kostenreferenties’ te bepalen (wat betalen anderen voor een vergelijkbare dienst?). In alle gevallen moet duidelijk zijn hoe de normbedragen tot stand zijn gekomen en zo goed mogelijk worden onderbouwd waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt.

#### ***uitgangspunt C: werk aan vereenvoudiging (globaliteit)***

Bij bekostigingssystemen is er altijd een spanning tussen de eenvoud van het systeem en de mate waarin binnen het systeem specifieke kosten in specifieke situaties worden vergoed. Ten behoeve van de eenvoud is een bekostigingssysteem in de eerste plaats globaal. Dat wil zeggen dat zoveel mogelijk situaties met één vergoeding worden afgedekt. Hiervan wordt afgeweken met een specifieke inrichting wanneer een kostenverschil dusdanig groot wordt voor een dusdanig grote groep, dat dit redelijkerwijze niet meer kan worden gedekt door één globale regel.

---

<sup>1</sup> De kosten voor de (indirecte) ondersteunende afdelingen: Personeel, Informatievoorziening, Organisatie, Financiën, Administratieve organisatie, Communicatie en Huisvesting

***uitgangspunt D: zorg voor minimale administratieve lasten***

Voor UWV en voor de ontvangers van een voorziening levert het systeem van normbedragen administratieve lasten op. Vanuit dit oogpunt is het wenselijk om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden. Hierbij geldt over het algemeen dat eenvoud van het bekostigingssysteem leidt tot minder administratieve lasten (binnen de wettelijke kaders en belastingregels).

***uitgangspunt E: leg basis voor monitoring en periodiek onderhoud***

De nieuwe normbedragen moeten worden gemonitord en indien nodig worden bijgesteld op basis van de nieuwe realiteit. Een systeem voor periodiek onderhoud maakt idealiter onderdeel uit van het nieuwe normbedragensysteem. De normen dienen zodanig te zijn vormgegeven dat zij gemonitord en periodiek geïndexeerd kunnen worden. Mede op deze basis moet kunnen worden besloten of het wenselijk is om, na verloop van tijd, bijvoorbeeld na 5 jaar, een herijking uit te voeren.

---

## 2.2 Uitgangspunten vanuit wet- en regelgeving

De Tweede Kamer heeft bepaald dat mensen met een structurele functionele beperking ook (volledig) moeten kunnen participeren in de woon-, werk- of leeromgeving. Dit is vastgelegd in de Wajong<sup>2</sup>, WIA<sup>3</sup> en WAZ<sup>4</sup>. Deze wetten zijn uitgewerkt met nadere regels in het Reintegratiebesluit.

UWV heeft vanuit deze wettelijke basis protocollen opgesteld met beleidsregels waarin de specifieke toekenning van de voorzieningen staat beschreven. Ook worden algemene uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van het vergoeden van de kosten hiervan. Omdat de normbedragen zijn bepaald op basis van deze algemene uitgangspunten, worden deze hieronder opgenoemd:

***uitgangspunt 1: alleen kosten die het drempelbedrag overstijgen worden vergoed***

Voorzieningen worden alleen vergoed als de kosten hoger zijn dan een bepaald minimum bedrag. Voorzieningen die minder kosten dan dit minimum bedrag worden geacht binnen de reguliere uitgavenpatroon van mensen te passen. Een dergelijke voorziening kan dan worden bekostigd uit de lopende uitgaven.

Proportionaliteit (uitgangspunt 4) speelt hier een rol. De (administratieve) kosten van de voorziening of vergoeding moeten in verhouding staan tot de omvang van de vergoeding. En (zeer) kleine vergoedingen staan niet in verhouding tot de administratieve kosten die hiermee gepaard gaan.

---

<sup>2</sup> Wet arbeidsongeschiktheidsvoorzieningen jonggehandicapten (Wajong)

<sup>3</sup> Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen (WIA)

<sup>4</sup> Wet arbeidsongeschiktheidsverzekering zelfstandigen (WAZ)

***uitgangspunt 2: alleen de méérkosten ten opzichte van de algemeen gebruikelijke kosten worden vergoed***

Het dagelijkse leven van elke burger vereist bepaalde bestedingen op een bepaald kostenniveau. Dit kan worden aangeduid als het gangbare gebruiks- of bestedingspatroon. Wanneer voorzieningen zich tot het gangbare gebruiks- of bestedingspatroon behoren, dan worden deze niet vergoed. Dit zijn immers kosten die burgers zonder structurele functionele beperking ook moeten maken.

Van voorzieningen die duurder zijn dan het normale bestedingspatroon worden alleen de méérkosten vergoed. De gangbare kosten worden dan in de vorm van een eigen bijdrage afgetrokken van de kosten van de voorziening. De omvang van deze eigen bijdrage is afhankelijk van het gezinsinkomen.

***uitgangspunt 3: als voorziening wordt de goedkoopste adequate oplossing gekozen***

Een voorziening dient om een drempel tot participatie weg te nemen. In de praktijk kunnen verschillende voorzieningen dezelfde drempel wegnemen. In die gevallen wordt gekeken naar de goedkoopste adequate voorziening. Onder adequaat wordt verstaan een functionele en veilige oplossing. Dit hoeft dus niet de meest optimale voorziening te zijn. Wanneer een goedkopere variant goed genoeg is om een functionele en veilige oplossing te bieden, dan wordt voor deze variant gekozen. De oplossing kan één middel betreffen, maar ook een combinatie van middelen (bijvoorbeeld een combinatie van vervoersmiddelen).

***uitgangspunt 4: proportionaliteit - de kosten dienen in redelijke verhouding te staan tot de oplossing***

De kosten van een voorziening dienen in redelijke verhouding te staan tot de mogelijkheid die deze voorziening genereert voor de gebruiker. Daarbij wordt onder andere gekeken naar:

- de kosten van de (werk)voorziening in relatie tot de besparing op de uitkeringslast;
- de mate waarin de voorziening bijdraagt aan de arbeidscapaciteit van de persoon en;
- de omvang (en de duur) van de loonvormende arbeid.

Gelet op het maatschappelijke belang van het deelnemen van personen met een (arbeids)beperking aan het maatschappelijke (economische) verkeer, betekent dit niet automatisch dat de inzet van een werkvoorziening altijd een besparing op de uitkeringslasten zou moeten opleveren.

***uitgangspunt 5: niet-gebruik wordt niet vergoed***

Wanneer een voorziening niet het hele jaar wordt gebruikt, dan wordt de vergoeding alleen afgestemd op de periode waarin de voorziening wel wordt gebruikt. De periode van niet-gebruik wordt niet vergoed. Bij perioden van niet-gebruik kan worden gedacht aan:

- vakantie en feestdagen;
- arbeidsduurverkorting en/of arbeidstijdverkorting;
- kortdurend ziekteverzuim (maximaal 10 werkdagen).

Vergoedingen voor werkvoorzieningen zijn daarom gebaseerd op 48 werkweken per jaar (bij voltijd).

Vergoedingen voor onderwijsvoorzieningen zijn gebaseerd op 40 onderwijsweken per jaar (een volledig schooljaar).

---

## 3 Bepalen normbedragen

In dit hoofdstuk worden de normbedragen opnieuw bepaald. Daarbij wordt zo goed mogelijk aangegeven welke uitgangspunten zijn toegepast, wat de grondslag is en hoe de waardebepaling tot stand is gekomen.

---

### 3.1 Drempelbedrag – B11

Het drempelbedrag bepaalt welke uitgaven aan voorzieningen zo laag zijn dat ze niet voor vergoeding in aanmerking komen.

#### *achtergrond*

Het drempelbedrag komt voort uit uitgangspunt 1. Voorzieningen met (zeer) lage kosten worden geacht binnen de normale leefuitgaven van mensen te passen en komen daarom niet voor vergoeding in aanmerking.

Het niet vergoeden van lage kosten heeft ook een relatie met proportionaliteit (uitgangspunt 4). Het vergoeden van voorzieningen zorgt voor administratieve lasten voor UWV en bij (zeer) kleine vergoedingen staan deze administratieve lasten niet meer in verhouding tot de omvang van de vergoeding.

#### *grondslag*

Het drempelbedrag is van toepassing op alle voorzieningen. Het dient aan te geven tot welk bedrag uitgaven binnen het normale bestedingspatroon passen. Deze grens is afhankelijk van het gezinsinkomen. Voor mensen met een laag inkomen ligt de grens lager dan voor mensen met een hoog inkomen. Om ervoor te zorgen dat het drempelbedrag voor de hele doelgroep van toepassing is, is het bedrag gerelateerd aan een minimum inkomen.

#### *waarde*

De waarde van het drempelbedrag is vastgelegd in het Reïntegratiebesluit. Het bedraagt 1,85 maal het wettelijk minimum dagloon. Het wettelijk minimum dagloon (22 jaar en ouder) per 1 januari 2018 bedraagt 72,83 euro. Het drempelbedrag per 1 januari 2018 bedraagt derhalve **134,74 euro**.

---

### 3.2 Referentieauto – C18-II

De referentieauto wordt gebruikt om een bepaald kostenniveau aan te ontlenen.

#### *achtergrond*

Bij sommige personen bestaat de vervoersvoorziening uit een bruikleenauto of een autovergoeding. Van deze voorzieningen worden alleen de méérkosten vergoed ten opzicht van de gangbare uitgaven van een gezin (uitgangspunt 2).

Om te bepalen of een auto tot de gangbare uitgaven van een gezin behoort, wordt gebruik gemaakt van een inkomensgrens (zie paragraaf 3.5). Bóven deze inkomensgrens wordt een auto als een gangbare voorziening

beschouwd en worden de kosten hiervoor niet vergoed. Onder deze inkomensgrens wordt een auto niet als gangbare voorziening gezien en worden de kosten wel vergoed.

De omvang van dit grensinkomen is vastgelegd in het Reïntegratiebesluit<sup>5</sup> en bedraagt 70% van het ‘maximumjaarloon’<sup>6</sup>. Het maximumjaarloon per 1 januari 2018 bedraagt 54.616,54. De inkomensgrens bedraagt per 1 januari 2018 derhalve 38.231,80 euro per jaar. Dit is ongeveer het modale inkomen.<sup>7</sup>

Om vervolgens het niveau van de autokosten te bepalen wordt gebruik gemaakt van het begrip referentieauto. De referentieauto staat voor de auto en de autokosten die gebruikelijk zijn vanaf de inkomensgrens.

### **grondslag**

De grondslag voor de referentieauto is derhalve de auto die wordt gebruikt door gezinnen rond de inkomensgrens.

### **waarde**

Om de waarde van de referentieauto vast te stellen, dient bepaald te worden wat de waarde is van de auto die wordt gebruikt door gezinnen op de inkomensgrens.

Om deze waarde te bepalen is gebruik gemaakt van een dataset van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) uit 2016<sup>8</sup>. Deze dataset bevat aan de ene kant gegevens over het inkomen van gezinnen (afkomstig van de belastingdienst) en aan de andere kant gegevens over het autobezit van gezinnen (afkomstig van de Rijksdienst voor het wegverkeer).

Aan het CBS is gevraagd om in deze dataset de gezinnen te selecteren met een inkomen rond de inkomensgrens en vervolgens van deze gezinnen te bepalen welke auto het vaakste voorkomt. Dit levert een lijst op van de meest gebruikte auto’s van gezinnen rond de inkomensgrens. Deze referentie-autolijst is opgenomen in bijlage A.

Van elke auto op deze lijst is vervolgens de waarde bepaald aan de hand van de verkoopprijs. Dit is gedaan op basis van merk, type en leeftijd<sup>9</sup> van de auto. Hiervoor is een veelgebruikte website voor tweedehands auto’s<sup>10</sup> geraadpleegd. De waarde van de auto is bepaald aan de hand van de middelste waarneming (de mediaan) van de aangeboden auto’s.

Bij de referentieauto gaat het om de aanschafwaarde. De auto wordt immers aangeschaft om gebruikt te worden als vervoersvoorziening. De dataset geeft echter niet de leeftijd van de auto bij aanschaf, maar op het moment dat de dataset is samengesteld. Dat is voor deze gezinnen op een willekeurig moment tijdens de gebruiksduur. In 2016 bedroeg de gemiddelde gebruiksduur van auto’s 4,1 jaar<sup>11</sup>. Om de aanschafwaarde

<sup>5</sup> Reïntegratiebesluit artikel 5 eerste lid.

<sup>6</sup> Het maximumjaarloon komt voort uit het ‘maximum premieloon’, zoals opgenomen in artikel 17, lid 1 van de Wet financiering sociale verzekeringen (Wfsv). Dit is het maximale loon voor de berekening van uitkeringen, zoals de Ziektewet of de Werkloosheidswet. De omvang van dit maximum premieloon wordt jaarlijks vastgesteld door UWV. Het kan worden uitgedrukt als een dagloon, maandloon of jaarloon. Om tot het maximale maandloon te komen dient het dagloon te worden vermenigvuldigd met 21,75 (het gemiddelde aantal uitkeringsdagen per maand). Om tot het maximale jaarloon te komen dient het maandloon te worden vermenigvuldigd met 12.

<sup>7</sup> Het modale inkomen in 2018 bedraagt 37.500 euro: CPB: Macro economische verkenningen (MEV) 2018, bijlage 18.

<sup>8</sup> Het meest recente jaar.

<sup>9</sup> In de dataset wordt het bouwjaar van de auto’s vermeld. De dataset stamt uit 2016. Een auto met het bouwjaar 2006 had op dat moment een leeftijd van 10 jaar. Voor een auto met een leeftijd van 10 jaar dient in 2018 te worden gekeken naar auto’s met het bouwjaar 2008. Daarom is niet gezocht naar auto’s met hetzelfde bouwjaar als in de dataset (2006) maar met dezelfde leeftijd (10 jaar).

<sup>10</sup> [www.autoscout24.nl](http://www.autoscout24.nl)

<sup>11</sup> CBS Bevolkingstrens: “Nederlanders en hun auto – een overzicht van de afgelopen tien jaar”, februari 2017, p.8.

te bepalen is daarom de waarde bepaald bij een autoleeftijd die 2 jaar jonger is dan de leeftijd op de referentieauto-lijst.

De waarde van de auto's is opgenomen in bijlage A. De gemiddelde<sup>12</sup> aanschafwaarde van de auto's van gezinnen rond de inkomensgrens bedraagt **4.947 euro**.

#### **Referentieauto o.b.v. normbudgetten van het Nibud**

De waarde van de referentieauto kan ook worden afgeleid aan de hand van normbudgetten. Deze methode is globaler en minder betrouwbaar, omdat minder gebruik wordt gemaakt van feitelijke gegevens. Niettemin genereert deze exercitie een nuttige alternatieve waardebepaling voor de referentieauto.

De toepassing van deze methode is opgenomen in bijlage B. Met deze methode is de waarde van de referentieauto bepaald op 5.562 euro.

#### **Verskil waarde oude en nieuwe referentieauto**

Het normbedrag voor de referentieauto is per 1 januari 2018 vastgesteld op 28.816 euro. Hierboven is de waarde van de referentieauto vastgesteld op 4.947 euro. Een verschil van bijna 24.000 euro. Wat verklaart dit grote verschil?

Voorheen is bij het bepalen van de waarde van de referentieauto uitgegaan van de gemiddelde verkoopprijs van nieuwe auto's in Nederland. Deze werkwijze was ingegeven door de zoektocht naar de waarde van 'een gemiddeld type auto'.

In de praktijk kopen gezinnen rond het modale inkomen echter een gebruikte auto. Deze zijn (veel) goedkoper dan een nieuwe auto. Het bedrag waarmee modale gezinnen daadwerkelijkheid een auto kopen is daarom veel lager dan de gemiddelde verkoopprijs van nieuwe auto's.

### **3.3 Eigen bijdrage voor verzekeringskosten (per maand) – C18-III**

De eigen bijdrage voor verzekeringskosten is het deel van de verzekeringskosten dat gezinnen boven de inkomensgrens zelf moeten bijdragen.

#### ***achtergrond***

Bij sommige personen bestaat de vervoersvoorziening uit een (bruikleen)auto. Van deze voorziening worden alleen de kosten vergoed die boven de gangbare kosten uitstijgen (uitgangspunt 2). Voor gezinnen boven de inkomensgrens wordt er vanuit gegaan dat zij een bepaalde omvang van verzekeringskosten zelf kunnen betalen.

<sup>12</sup> Gewogen naar het aandeel van deze auto in het totaal

### grondslag

De grondslag voor deze eigen bijdrage wordt gevormd door de referentieauto. Dit is immers de auto die door gezinnen rond de inkomensgrens wordt gebruikt. De eigen bijdrage bestaat uit de verzekeringskosten van deze referentieauto. Dit zijn de gangbare verzekeringskosten van deze gezinnen.

De schadefrequentie en de schadeomvang verschilt per merk en model. Daarom stemmen verzekeringsmaatschappijen hun premie's af op specifieke auto's. Bij het opvragen van de premie dient daarom een specifieke auto te worden ingevuld.

Op de referentie-autolijst staan veel verschillende auto's. Deze zijn globaal te groeperen in drie autotypen:

- A. kleine auto's, zoals de Peugeot 107, 206 en de Renault Twingo;
- B. gezinsauto's, zoals de Peugeot 307, Ford Focus en Opel Corsa en Astra;
- C. duurdere auto's, zoals de Volkswagen Golf en Polo.

Om voor elk autotype één specifieke auto te vinden, is de referentie-autolijst ingedeeld naar type auto. Daarna zijn de auto's gesorteerd op basis van waarde en leeftijd. Vervolgens is per type auto de middelste auto geselecteerd. Van deze specifieke auto zijn de verzekeringskosten bepaald. Het gaat respectievelijk om de Peugeot 206 van 11 jaar oud, de Peugeot 307 van 10 jaar oud en de Volkswagen Golf van 9 jaar oud.

### waarde

Om de verzekeringskosten te bepalen is gebruik gemaakt van de vergelijkingswebsite [www.independ.nl](http://www.independ.nl).

Om de verzekeringskosten te bepalen dienen per auto enkele variabelen te worden ingevuld. Omdat de waarde van de auto's substantieel is afgenomen ten opzichte van de cataloguswaarde, wordt voor deze auto's op de site een WA-verzekering aanbevolen. Daarom is uitgegaan van een WA-verzekering. Voor het aantal kilometers per jaar is uitgegaan van het gemiddelde aantal kilometers van particuliere auto's per jaar in 2016, namelijk 11.774 kilometer<sup>13</sup>. Dit betreft op de site de categorie 10.000 tot 12.000 kilometer per jaar. Daarmee is de premie bepaald voor de leeftijden 20 jaar tot 60 jaar (per tien jaar). Het aantal schadevrije jaren laten we per cohort met negen jaar toenemen.<sup>14</sup>

Wanneer deze variabelen worden ingevuld, toont de website een lijst met beschikbare verzekeringen met bijbehorende voorwaarden en (oplopende) premie's. Van deze verzekeringen is telkens de middelste waarneming (mediaan) geselecteerd. De uitkomsten zijn opgenomen in onderstaande tabel.

**Tabel 3.1: Verzekeringskosten per maand per auto, leeftijd en aantal schadevrije jaren**

<i>leeftijd</i>		<i>20 jaar</i>	<i>30 jaar</i>	<i>40 jaar</i>	<i>50 jaar</i>	<i>60 jaar</i>	
<i>schadevrije jaren</i>		<i>0 jaar</i>	<i>9 jaar</i>	<i>18 jaar</i>	<i>27 jaar</i>	<i>36 jaar</i>	
<i>km per jaar</i>		<i>10k-12k</i>	<i>10k-12k</i>	<i>10k-12k</i>	<i>10k-12k</i>	<i>10k-12k</i>	
<i>auto</i>	<i>leeftijd</i>	<i>premie (euro per maand)</i>					<i>gemiddeld</i>
Peugeot 206	11 jaar oud	131	27	24	25	23	45,80
Peugeot 307	10 jaar oud	148	32	28	29	28	52,99
Volkswagen Golf	9 jaar oud	163	36	32	33	29	58,75
<b>Gemiddeld</b>		<b>147</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>27</b>	<b>52,51</b>

De verzekeringskosten van de referentieauto bedraagt derhalve gemiddeld **52,51 euro** per maand.

<sup>13</sup> RDW/CBS 2017: "Totaal kilometers, gemiddeld jaarkilometrage en aantal voertuigen in gebruik Nederlandse personenauto's naar soort eigenaar"

<sup>14</sup> Om er rekening mee te houden dat het aantal schadevrije jaren niet (altijd) gelijke tred houdt met de leeftijd van de bestuurder.

### 3.4 Eigen bijdrage voor motorrijtuigenbelasting (per maand) – C18-IV

De eigen bijdrage voor de motorrijtuigenbelasting is het deel van de motorrijtuigenbelasting dat gezinnen boven de inkomensgrens zelf moeten bijdragen.

#### *achtergrond*

Bij sommige personen bestaat de vervoersvoorziening uit een (bruikleen)auto. Wanneer het inkomen hoger is dan de inkomensgrens, dan worden alleen de kosten vergoed die boven de gangbare kosten uitstijgen (uitgangspunt 2). Voor gezinnen boven de inkomensgrens wordt er vanuit gegaan dat zij een bepaalde omvang van de motorrijtuigenbelasting zelf kunnen betalen.

#### *grondslag*

De grondslag voor deze eigen bijdrage wordt gevormd door de referentieauto. Dit is immers de auto die door gezinnen rond de inkomensgrens wordt gebruikt. De eigen bijdrage bestaat uit de motorrijtuigenbelasting van de referentieauto. Dit is het gangbare kostenniveau van gezinnen rond de inkomensgrens.

De motorrijtuigenbelasting varieert per gewichtsklasse. Bij het bepalen van de motorrijtuigenbelasting dient te worden uitgegaan van een specifieke auto. Daarom zijn voor het bepalen van de motorrijtuigenbelasting dezelfde drie auto's gebruikt als bij de verzekeringskosten (zie vorige paragraaf).

#### *waarde*

De omvang van de motorrijtuigenbelasting varieert per provincie. Daarom is de motorrijtuigenbelasting per provincie bepaald. Vervolgens is het gemiddelde van deze kosten bepaald. De uitkomsten zijn opgenomen in onderstaande tabel.

**Tabel 3.2: Motorrijtuigenbelasting per maand per auto (gemiddelde over alle provincies)**

<i>auto</i>	<i>leeftijd</i>	<i>motorrijtuigenbelasting per maand</i>
Peugeot 206	11 jaar oud	25,61
Peugeot 307	10 jaar oud	56,08
Volkswagen Golf	9 jaar oud	56,08
<b>Gemiddeld</b>		<b>45,93</b>

De motorrijtuigenbelasting van de referentieauto's bedraagt gemiddeld **45,93 euro** per maand.

### 3.5 Inkomensgrens bij één vervoersvoorziening – C20-I

Deze inkomensgrens bepaalt vanaf welk inkomen de vervoersvoorziening niet meer wordt vergoed voor gezinnen met één vervoersvoorziening.

#### *achtergrond*

In de werkomgeving<sup>15</sup> wordt een vervoersvoorziening alleen toegekend wanneer het inkomen van het gezin zich beneden de inkomensgrens bevindt. Dit komt voort uit uitgangspunt 2: Wanneer de vervoersvoorziening tot de gangbare voorzieningen van een persoon behoort, dan worden deze kosten niet vergoed. Boven

<sup>15</sup> In de onderwijsomgeving geldt geen inkomensgrens. Voor het vervoer van en naar school is de school of de gemeente verantwoordelijk.

de inkomensgrens wordt de vervoersvoorziening als onderdeel van het normale bestedingspatroon beschouwd.

#### **grondslag**

De omvang van dit grensinkomen is vastgelegd in het Reïntegratiebesluit<sup>16</sup> en bedraagt 70% van het ‘maximumjaarloon’<sup>17</sup>.

#### **waarde**

Het maximumjaarloon is 54.616,54 vanaf 1 januari 2018. De inkomensgrens bedraagt 70% van dit inkomen en komt derhalve uit op **38.231,80 euro** per maand. Dit grensinkomen ligt in de buurt van het modale inkomen, 37.500 euro in 2018.<sup>18</sup>

---

### **3.6 Inkomensgrens bij meerdere vervoersvoorziening – C20-III**

Deze inkomensgrens bepaalt vanaf welk inkomen de vervoersvoorziening niet meer wordt vergoed voor gezinnen met meerdere vervoersvoorziening.

#### **achtergrond**

In de werkomgeving worden meerdere vervoersvoorzieningen per gezin alleen toegekend wanneer het inkomen van het gezin zich beneden een bepaalde inkomensgrens bevindt. Dit komt voort uit uitgangspunt 2: Wanneer de vervoersvoorziening tot de gangbare voorzieningen van een gezin behoort, dan worden deze kosten niet vergoed. Boven deze inkomensgrens wordt de vervoersvoorziening als onderdeel van het normale bestedingspatroon beschouwd.

De hoogte van de inkomensgrens is afgestemd op de hoogte van de vergoeding bij meerdere vervoersvoorzieningen. De hoogte van de vergoeding verdubbeld niet wanneer een gezin van één naar twee toegekende vervoersvoorzieningen gaat. Wanneer meerdere personen in een gezin zijn aangewezen op een vervoersvoorziening, dan wordt er namelijk van uitgegaan dat deze personen zich deels gelijktijdig naar dezelfde locatie (laten) verplaatsen. Dit wordt ‘samenvallende verplaatsingspatroon’ genoemd. Op dat moment wordt slechts één vervoersvoorziening gebruikt. Omdat de kosten voor een gezin waarbinnen bijvoorbeeld twee personen zijn aangewezen op een vervoersvoorziening op die wijze niet het dubbele bedragen van gezinnen waarbij één persoon is aangewezen op een vervoersvoorziening, wordt bij gezinnen met meerdere vervoersvoorzieningen daarom maximaal anderhalve vervoersvoorziening vergoed. Wanneer twee personen binnen een gezin zijn aangewezen op een vervoersvoorziening, ontvangen deze personen daarmee elk 75% van een vervoersvoorziening.

In lijn met de vergoeding voor de vervoersvoorziening, bedraagt de inkomensgrens bij meerdere vervoersvoorzieningen per gezin eveneens anderhalf keer de inkomensgrens van één vervoersvoorziening.

---

<sup>16</sup> Reïntegratiebesluit artikel 5 eerste lid.

<sup>17</sup> Het maximumjaarloon komt voort uit het ‘maximum premieloon’, zoals opgenomen in artikel 17, lid 1 van de Wet financiering sociale verzekeringen (Wfsv). Dit is het maximale loon voor de berekening van uitkeringen, zoals de Ziektewet of de Werkloosheidswet. De omvang van dit maximum premieloon wordt jaarlijks vastgesteld door UWV. Het kan worden uitgedrukt als een dagloon, maandloon of jaarloon. Om tot het maximale maandloon te komen dient het dagloon te worden vermenigvuldigd met 21,75 (het gemiddelde aantal uitkeringsdagen per maand). Om tot het maximale jaarloon te komen dient het maandloon te worden vermenigvuldigd met 12.

<sup>18</sup> CPB: Macro economische verkenningen (MEV) 2018, bijlage 18.

### **grondslag**

De omvang van dit grensinkomen bij één vervoersvoorziening is vastgelegd in het Reïntegratiebesluit<sup>19</sup> en bedraagt 70% van het 'maximumjaarloon'<sup>20</sup>. De inkomensgrens bij meerdere vervoersvoorzieningen is in het Reïntegratiebesluit bepaald op anderhalf keer dit inkomen.

### **waarde**

Het maximumjaarloon is 54.616,54 vanaf 1 januari 2018. De inkomensgrens voor één voorziening bedraagt 70% van dit inkomen, en komt derhalve uit op 38.231,80 euro. De inkomensgrens bij meerdere vervoersvoorzieningen per gezin bedraagt anderhalf keer dit jaarinkomen en komt derhalve uit op **57.347,70 euro**.

---

## **3.7 Kilometervergoeding voor een bruikleenauto – C22**

Deze kilometervergoeding vergoedt de brandstofkosten voor een bruikleenauto.

### **achtergrond**

Wanneer de vervoersvoorziening bestaat uit een auto, dan kan deze worden verstrekt in de vorm van een bruikleenauto (leaseauto). De brandstofkosten van deze bruikleenauto worden eveneens vergoed. Hiertoe dient de kilometervergoeding voor een bruikleenauto.

Op deze kilometervergoeding is een eigen bijdrage van toepassing. Op basis van uitgangspunt 2 worden alléén de kosten vergoed die boven de gangbare kosten voor vervoer uitstijgen. Onder de inkomensgrens worden als gangbare kosten beschouwd de kosten voor 1 kilometer openbaar vervoer (C26-I). Boven de inkomensgrens worden alle brandstofkosten als gangbare kosten gezien.

### **grondslag**

De grondslag voor de brandstofkosten wordt gevormd door de bruikleenauto. Voor verschillende beperkingen worden verschillende soorten bruikleenauto's gebruikt. Bij UWV is daarom een overzicht opgevraagd van alle in gebruik zijnde bruikleenauto's. De omvang van de kilometervergoeding is zodanig bepaald dat die de brandstofkosten van alle soorten bruikleenauto's vergoed.

### **waarde**

De omvang van de brandstofkosten hangen af van de prijs van brandstof en van het brandstofverbruik.

Voor het bepalen van de brandstofprijs is gebruik gemaakt van de gegevens die het CBS hierover publiceert.<sup>21</sup> Over de eerste zeven maanden van 2018 bedraagt de gemiddelde brandstofprijs voor benzine 1,61 euro en voor diesel 1,31 euro.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Reïntegratiebesluit artikel 5 eerste lid.

<sup>20</sup> Het maximumjaarloon komt voort uit het 'maximum premieloon', zoals opgenomen in artikel 17, lid 1 van de Wet financiering sociale verzekeringen (Wfsv). Dit is het maximale loon voor de berekening van uitkeringen, zoals de Ziektewet of de Werkloosheidswet. De omvang van dit maximum premieloon wordt jaarlijks vastgesteld door UWV. Het kan worden uitgedrukt als een dagloon, maandloon of jaarloon. Om tot het maximale maandloon te komen dient het dagloon te worden vermenigvuldigd met 21,75 (het gemiddelde aantal uitkeringsdagen per maand). Om tot het maximale jaarloon te komen dient het maandloon te worden vermenigvuldigd met 12.

<sup>21</sup> CBS 9 augustus 2018: 'Pompprijzen motorbrandstoffen; locatie tankstation, brandstofsoort'

<sup>22</sup> Dit is een gemiddelde van 3 prijzen: pompprijs snelweg bemand, pompprijs niet snelweg bemand en pompprijs niet snelweg onbemand.

Het brandstofverbruik verschilt per merk en model auto. Daarom is het brandstofverbruik bepaald aan de hand alle bruikleenauto's die per medio 2018 in gebruik waren. Het gaat om circa 50 verschillende modellen auto's. Deze zijn ingedeeld in drie soorten auto's: kleine (stads)auto's, bestelauto's en busjes.

Van de vijftien meest gebruikte auto's (samen 93% van het totaal) is het brandstofverbruik geïnventariseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de verbruiksmonitor van Autoweek.<sup>23</sup> Op deze site wordt het verbruik van auto's bijgehouden op basis van de opgave van bestuurders uit de praktijk. Dit praktijkverbruik ligt doorgaans hoger dan de fabrieksopgave.

Vervolgens zijn per soort auto de gemiddelde brandstofkosten per kilometer bepaald. Onderstaande tabel toont de uitkomst.

**Tabel 3.3: Vergoeding brandstofkosten bruikleenauto – per kilometer**

soort auto	verbruik per 100 km		kosten per km		totaal
	benzine	diesel	benzine	diesel	
literprijs			1,61	1,31	
kleine auto's	5,6	nvt	0,09	nvt	
bestelauto's	7,8	6,4	0,13	0,08	
busjes	nvt	9,4	nvt	0,12	
gemiddelde			0,11	0,10	0,11
hoogste kosten			0,13	0,12	0,13

De tabel laat zien dat het benzineverbruik van de bruikleenauto's varieert van gemiddeld 5,6 liter per 100 kilometer voor kleine auto's tot 7,8 liter per 100 kilometer voor bestelauto's. Het dieselverbruik varieert van 6,4 liter per 100 kilometer voor bestelauto's tot 9,4 liter per 100 kilometer voor busjes.

De kosten per kilometer variëren van 0,08 euro voor bestelauto's op diesel tot 0,13 euro voor bestelauto's op benzine. Het bedrag dat voor elke soort auto de gemiddelde kosten per kilometer dekt bedraagt derhalve **0,13 euro**.

### 3.8 Kilometervergoeding voor een personenauto of bestelauto in eigen bezit – C25-I

Deze kilometervergoeding vergoedt de integrale kosten van een eigen auto.

#### *achtergrond*

Wanneer de vervoersvoorziening bestaat uit een auto of bestelauto, dan kan ook gebruik worden gemaakt van een zelf aangeschafte, eigen auto of bestelauto. In dat geval worden de kosten voor deze voorziening vergoed in de vorm van een kilometervergoeding. Deze kilometervergoeding dekt zowel het bezit als het gebruik van deze auto.

De kilometervergoeding vergoedt dus zowel de vaste kosten als de variabele kosten van de auto. Vaste kosten bestaan bijvoorbeeld uit de afschrijvingskosten, de wegenbelasting en de verzekeringskosten. Variabele kosten bestaan bijvoorbeeld uit de brandstofkosten en het onderhoud.

<sup>23</sup> [www.autoweek.nl/verbruiksmonitor.php](http://www.autoweek.nl/verbruiksmonitor.php)

Bij deze vergoeding wordt gebruik gemaakt van het begrip referentieauto (zie C18-II). De referentieauto staat voor de auto (en daarmee voor de autokosten) van gezinnen rond het norminkomen. De kilometervergoeding is afgestemd op het kostenniveau van deze referentieauto.

De eigen bijdrage is voor gezinnen onder de inkomensgrens gelijk gesteld aan 1 kilometer openbaar vervoer (C26-I). Dit zijn de kosten die elke Nederlander minimaal kwijt is aan vervoer. Voor gezinnen boven de inkomensgrens is de eigen bijdrage gelijk gesteld aan de kilometervergoeding voor de personenauto in eigen bezit (C25-I). Dit zijn de gebruikelijke vervoerskosten voor mensen rond de inkomensgrens.

De aanschafkosten worden vergoed middels een opslag voor de waardevermindering van de auto (de afschrijvingskosten). Deze is afgestemd op de afschrijving van de referentieauto. Voor sommige mensen is een auto nodig die in aanschaf duurder is dan de referentieauto. In die gevallen vergoedt UWV de aanschafkosten die boven de waarde van de referentieauto uitstijgen. Deze vergoeding boven de waarde van de referentieauto geldt zowel voor gezinnen onder als boven de inkomensgrens.

### **grondslag**

De grondslag voor het bepalen van de kilometervergoeding is referentieauto (zie paragraaf C18-II).

### **waarde**

Om te komen tot een kilometervergoeding voor personenauto's op het niveau van de referentieauto, zijn, net als bij het bepalen van de verzekeringskosten van de referentieauto (zie C18-III in paragraaf 3.3), de kosten bepaald voor de 3 auto's die de 3 autotypen vertegenwoordigen die voorkomen onder gezinnen rond de inkomensgrens. Het gaat om de Peugeot 206 van 11 jaar oud, de Peugeot 307 van 10 jaar oud en de Volkswagen Golf van 9 jaar oud.

Voor het bepalen van de kosten van het bezit en gebruik van deze auto's, is gebruik gemaakt van de kostengegevens die zijn verzameld bij de normbedragen voor de referentieauto (C18-II/III/IV en C22). Het gaat om de kosten voor afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en financieringskosten. Deze gegevens zijn aangevuld met referentiekosten voor onderhoud, afkomstig van een website van de ANWB waar de autokosten voor individuele auto's kunnen worden berekend.<sup>24</sup>

De autokosten zijn bepaald op basis van 12.000 kilometer per jaar. Dit komt overeen met het gemiddelde aantal kilometers van particuliere autobezitters in Nederland in 2016.<sup>25</sup> Voor het bepalen van de afschrijvingskosten is gebruik gemaakt van de gemiddelde bezitsduur van auto's in Nederland in 2016 van 4 jaar.<sup>26</sup> De afschrijvingskosten zijn bepaald door het verschil tussen de aankoopwaarde van de auto en de verkoopwaarde na vier jaar te delen door de bezitsduur van 4 jaar.

Dit uitkomst van de kosteninventarisatie is opgenomen in onderstaande tabel.

---

<sup>24</sup> [www.anwb.nl/auto/autokosten](http://www.anwb.nl/auto/autokosten)

<sup>25</sup> CBS 2017: forse groei autokilometers

<sup>26</sup> CBS 2017: Nederlanders en hun auto, p8.

Tabel 3.4: Autokosten van de referentieauto's

kostenonderdeel	auto	Peugeot 206		Peugeot 307		Volkswagen Golf		gemiddeld	
	leeftijd	11 jaar		10 jaar		9 jaar			
	aanschafwaarde	3.250 euro		3.995 euro		7.950 euro		5.065 euro**	
	verkoopwaarde	1.950 euro		2.499 euro		4.450 euro		2.966 euro	
		per mnd	per km	per mnd	per km	per mnd	per km	per mnd	per km
1	Afschrijving	27	0,03	31	0,03	73	0,07	44	0,04
2	Verzekering	46	0,05	53	0,05	59	0,06	53	0,05
3	Motorrijtuigenbelasting	26	0,03	56	0,06	56	0,06	46	0,05
4	Vast onderhoud	21	0,02	21	0,02	21	0,02	21	0,02
5	Financiering	3	0,00	4	0,00	7	0,01	4	0,00
6	Brandstof	103	0,10	126	0,13	116	0,12	115	0,11
7	Reparatie en onderhoud	64	0,06	74	0,07	72	0,07	70	0,07
	Totaal*	289	0,29	364	0,36	403	0,40	352	0,35

\* Door afrondingsverschillen kan het totaal afwijken van de som der delen.

\*\* Dit is een gemiddelde van deze drie auto's en wijkt daarom iets af van de aanschafwaarde van de referentieauto.

De tabel laat zien dat de integrale kosten van de referentieauto's variëren van 0,29 tot 0,40 euro per kilometer. Gemiddeld bedragen de kosten **0,35 euro** per kilometer.

### 3.9 Kilometervergoeding voor een busje in eigen bezit – C25-V

Deze kilometervergoeding vergoedt de integrale kosten van een busje.

#### *achtergrond*

Wanneer de vervoersvoorziening bestaat uit een busje, dan kan gebruik worden gemaakt van een zelf aangeschaft, eigen busje. In dat geval worden de kosten voor deze voorziening vergoed in de vorm van een kilometervergoeding. Deze kilometervergoeding dekt zowel het bezit als het gebruik van het busje.

De kilometervergoeding vergoedt dus zowel de vaste kosten als de variabele kosten van de bus. Vaste kosten bestaan bijvoorbeeld uit de waardevermindering van de bus (afschrijvingskosten), de wegenbelasting en de verzekeringskosten. Variabele kosten bestaan bijvoorbeeld uit brandstofkosten en onderhoud.

De waarde van de bus is afgestemd op de waarde van de referentieauto (zie C18-II). De referentieauto staat voor de auto (en daarmee de autokosten) van gezinnen rond het norminkomen. De kilometervergoeding voor de bus is afgestemd op deze referentieauto. Deze afstemming heeft plaatsgevonden door voor het bepalen van de kosten te kijken naar de busjes die als bruikleenauto het meest gebruikt worden en die de leeftijd hebben van de drie referentieauto (zie vorige paragraaf), namelijk 10 jaar.

Voor de kilometervergoeding van deze busjes geldt eveneens een eigen bijdrage. Deze is identiek aan de eigen bijdrage voor de personenauto in eigen bezit. Voor gezinnen onder de inkomensgrens is de eigen bijdrage (C26-I) gelijk gesteld aan 1 kilometer openbaar vervoer. Dit zijn de kosten die elke Nederlander minimaal kwijt is aan vervoer. Voor gezinnen boven de inkomensgrens is de eigen bijdrage gelijk gesteld aan de kilometervergoeding voor de personenauto in eigen bezit (C25-I). Dit zijn de gebruikelijke vervoerskosten voor mensen rond de inkomensgrens.

### Voorstel: geen aparte kilometervergoeding voor bestelauto's

In de normbedragen voor 2018 geldt het hogere normbedrag C25-V zowel voor bestelbusjes als voor bestelauto's. Uit een kostenvergelijking blijkt dat de kosten per kilometer voor bestelauto's echter nauwelijks hoger zijn dan voor de referentieauto. Daarom wordt op basis van uitgangspunt C (globaliteit) voor bestelauto's voorgesteld om de vergoeding C25-I te hanteren.

Het geringe kostenverschil wordt hieronder getoond voor de referentieauto en voor de Renault Kangoo (de meest gebruikte bestel-bruikleenauto):

#### Vergelijking kosten referentieauto en bestelauto

	Referentieauto		Renault Kangoo		verschil	
	per mnd	per km	per mnd	per km	per mnd	per km
Afschrijving	44	0,04	45	0,04	1	0,00
Verzekering	53	0,05	49	0,05	-3	0,00
Motorrijtuigenbelasting	46	0,05	41	0,05	-5	-0,01
Vast onderhoud	21	0,02	21	0,02	0	0,00
Financiering	4	0,00	4	0,00	0	0,00
Brandstof	115	0,11	129	0,13	14	0,01
Reparatie en onderhoud	70	0,07	72	0,07	2	0,00
<b>Totaal*</b>	<b>352</b>	<b>0,35</b>	<b>355</b>	<b>0,35</b>	<b>8</b>	<b>0,01</b>

\* Door afrondingsverschillen kan het totaal afwijken van de som der delen.

De aanschafkosten van het busje worden vergoed middels een opslag voor waardevermindering (de afschrijvingskosten). Deze is afgestemd op de afschrijving van de referentieauto. Wanneer een busje in aanschaf duurder is dan de referentieauto, dan vergoedt UWV de aanschafkosten die boven de waarde van de referentieauto uitstijgen. Deze vergoeding boven de waarde van de referentieauto geldt zowel voor gezinnen onder als boven de inkomensgrens.

#### grondslag

Voor het bepalen van de kilometervergoeding voor busjes, is gebruik gemaakt van de drie meest gebruikte busjes onder de bruikleenauto's: de Volkswagen Transporter, de Mercedes-Benz Vito en de Mercedes-Benz Sprinter. Voor wat betreft de leeftijd van deze busjes is gekeken naar de gemiddelde leeftijd van de drie referentieauto's, namelijk 10 jaar (zie vorige paragraaf). Op deze basis zijn de integrale gebruikskosten bepaald.

#### waarde

De kosten voor deze busjes zijn op dezelfde wijze bepaald als de kosten van de referentieauto's (zie vorige paragraaf). Alleen voor wat betreft de onderhoudskosten is sprake van een kleine afwijking.<sup>27</sup> Dit uitkomst van deze kosteninventarisatie is opgenomen in onderstaande tabel:

<sup>27</sup> De gebruikte ANWB website verstrekt geen gegevens over de onderhoudskosten van busjes. Daarom is navraag gedaan bij enkele onderhoudsbedrijven. De onderhoudskosten voor busjes zijn weliswaar hoger dan voor personenauto's, maar niet veel. Ze zijn naar schatting 25% hoger. De banden zijn daarentegen wel fors duurder, bijna twee keer zo duur. Die kosten zijn naar schatting 100% hoger.

Tabel 3.5: Autokosten van de referentiebusjes

kostenonderdeel	auto		Transporter		Vito		Sprinter		Gemiddeld	
	leeftijd		10 jaar		10 jaar		10 jaar		busje	
	aanschafwaarde		6.950 euro		6.550 euro		8.000 euro		7.167 euro	
	verkoopwaarde		5.450 euro		3.460 euro		5.950 euro		4.887 euro	
	per mnd	per km	per mnd	per km	per mnd	per km	per mnd	per km	per km	verschil
1 Afschrijving	35	0,04	64	0,06	43	0,04	48	<b>0,05</b>	0,04	0,00
2 Verzekering	54	0,05	54	0,05	54	0,05	54	<b>0,05</b>	0,05	0,00
3 Motorrijtuigenbelasting	126	0,13	126	0,06	161	0,16	138	<b>0,14</b>	0,05	0,09
4 Vast onderhoud	26	0,03	26	0,03	26	0,03	26	<b>0,03</b>	0,02	0,01
5 Financiering	6	0,01	5	0,01	7	0,01	6	<b>0,01</b>	0,00	0,00
6 Brandstof	113	0,11	119	0,12	137	0,14	123	<b>0,12</b>	0,11	0,01
7 Reparatie en onderhoud	97	0,10	97	0,10	97	0,10	97	<b>0,10</b>	0,07	0,03
<b>Totaal*</b>	<b>458</b>	<b>0,46</b>	<b>492</b>	<b>0,49</b>	<b>525</b>	<b>0,53</b>	<b>492</b>	<b>0,49</b>	0,35	0,14

\* Door afrondingsverschillen kan het totaal afwijken van de som der delen.

De tabel laat zien dat de integrale kosten van de busjes variëren van 0,46 tot 0,53 euro per kilometer. Gemiddeld bedragen de kosten **0,49 euro** per kilometer.

### 3.10 Eigen bijdrage kilometervergoeding, gezinnen onder de inkomensgrens – C26-I

Dit is de eigen bijdrage die geldt bij de verschillende kilometervergoedingen voor gezinnen onder de inkomensgrens.

#### achtergrond

Wanneer een kilometervergoeding is toegekend, dan wordt daarbij een eigen bijdrage in rekening gebracht. Deze eigen bijdrage vloeit voort uit uitgangspunt 2 dat alleen de méérkosten ten opzichte van de algemeen gangbare kosten worden vergoed. De eigen bijdrage heeft de omvang van deze algemeen gangbare kosten.

Het gangbare kostenniveau is afhankelijk van het inkomen. Daarom wordt een inkomensgrens gehanteerd. Voor gezinnen met één vervoersvoorziening wordt de inkomensgrens C20-I gehanteerd (zie paragraaf 3.5). Voor gezinnen met meerdere vervoersvoorziening wordt de inkomensgrens C20-III gehanteerd (zie paragraaf 3.6).

Voor gezinnen onder de inkomensgrens wordt een auto niet als gebruikelijke vervoersvoorziening beschouwd. Deze gezinnen zijn aangewezen op het openbaar vervoer. De algemeen gebruikelijke vervoerskosten voor deze inkomensgroep zijn daarom bepaald op de kosten van het openbaar vervoer.

#### grondslag

De grondslag voor de eigen bijdrage in het woon-werkvervoer wordt gevormd door de gemiddelde kosten van 1 kilometer openbaar vervoer.

#### waarde

Er is geen landelijk vastgesteld openbaar vervoer kilometertarief. Er is regionaal of per lijn sprake van verschillende concessies aan verschillende vervoerders. De tarieven variëren per vervoerder en per

vervoersvorm (bus of trein). Een overzicht van deze tarieven zijn te vinden op een website.<sup>28</sup> Deze tarieven zijn overgenomen en hiervan is per vervoersvorm het gemiddelde tarief bepaald. Onderstaande tabel toont een overzicht van deze gemiddelde tarieven.

Tabel 3.6: Gemiddelde kilometertarieven openbaar vervoer, per vervoersvorm

<i>vervoersvorm</i>	<i>minimum</i>	<i>gemiddeld</i>	<i>maximum</i>
Trein	0,173	0,186	0,206
waarvan NS		0,190	
Bus	0,137	0,157	0,186
<b>gemiddelde tarief per kilometer OV</b>		<b>0,171</b>	

De tabel laat zien dat de kosten per trein-kilometer met 0,186 euro gemiddeld hoger liggen dan de kosten per bus-kilometer van 0,157 euro. Wanneer het gemiddelde van deze twee tarieven wordt genomen, draagt het gemiddelde tarief per kilometer openbaar vervoer **0,17 euro** per kilometer.

### 3.11 Eigen bijdrage kilometervergoeding, gezinnen bóven de inkomensgrens – C26-II

Dit is de eigen bijdrage die geldt bij de verschillende kilometervergoedingen voor gezinnen boven de inkomensgrens.

#### **achtergrond**

Wanneer een kilometervergoeding is toegekend, dan wordt daarbij een eigen bijdrage in rekening gebracht. Deze eigen bijdrage vloeit voort uit uitgangspunt 2 dat alleen de méérkosten ten opzichte van de algemeen gangbare kosten worden vergoed. De eigen bijdrage heeft de omvang van deze algemeen gangbare kosten.

Het gangbare kostenniveau is afhankelijk van het inkomen. Daarom wordt een inkomensgrens gehanteerd. Voor gezinnen met één vervoersvoorziening wordt de inkomensgrens C20-I gehanteerd (zie paragraaf 3.5). Voor gezinnen met meerdere vervoersvoorziening wordt de inkomensgrens C20-III gehanteerd (zie paragraaf 3.6).

Voor gezinnen boven de inkomensgrens wordt de auto als gebruikelijke vervoersvoorziening beschouwd. Daarom is de eigen bijdrage afgestemd op de autokosten van gezinnen rond de inkomensgrens.

#### **grondslag**

De referentieauto is de auto die wordt gebruikt door gezinnen rond de inkomensgrens. Daarom is de eigen bijdrage bepaald aan de hand van de autokosten van de referentieauto.

#### **waarde**

De integrale kosten van de referentieauto zijn reeds bepaald ten behoeve van de kilometervergoeding voor een personenauto of bestelauto in eigen bezit (C25-I), zie paragraaf 3.8. De gemiddelde kosten per kilometer voor de referentieauto bedragen **0,35 euro**.

<sup>28</sup> [wiki.ovinnederland.nl/wiki/OV-chipkaart](http://wiki.ovinnederland.nl/wiki/OV-chipkaart)

## 3.12 Taxikostenvergoeding – C31

### *achtergrond*

Een vervoersvoorziening kan worden toegekend in de vorm van een taxivergoeding.

Voorwaarde voor het verstrekken van deze taxivergoeding is dat een persoon niet meer dan 100 meter kan lopen en voor elke verplaatsing buitenshuis aangewezen is op vervoer per taxi.

Bovendien dient het gezinsinkomen lager te zijn dan de inkomensgrens. Boven dit inkomen worden de taxikosten geacht tot het normale bestedingspatroon te behoren.

In de werksituatie is sprake van een eigen bijdrage (C26-I). In de leef- en onderwijssituatie niet.

Een persoon kan tot maximaal het normbedrag aan taxikosten declareren. Met het normbedrag dient een persoon per jaar een afstand tot maximaal 2.000 kilometer te kunnen overbruggen.

### *grondslag*

De grondslag bestaat uit de maximale tarieven die een persoon kwijt kan zijn om met een taxi de bovengenoemde 2.000 km af te leggen. Deze maximale taxitarieven worden jaarlijks door de overheid vastgesteld.<sup>29</sup>

### *waarde*

Taxikosten bestaan uit 3 componenten: het starttarief, het kilometertarief en het tijdtarief. De kosten per rit worden bepaald door het starttarief te verhogen met het aantal kilometers maal het kilometertarief en het aantal minuten maal het tijdtarief.

Om de totale taxikosten te bepalen voor een afstand van 2.000 kilometer, dient een aanname te worden gemaakt over het aantal ritten waarmee deze afstand wordt bereikt en de tijdsduur die hiermee is gemoeid. Voor wat betreft het aantal ritten is gerekend met de gemiddelde woon-werkafstand in Nederland, namelijk 22,6 kilometer.<sup>30</sup> Voor wat betreft de tijdsduur is gerekend met een gemiddelde snelheid van 55 kilometer per uur.

Onderstaande tabel toont de maximale taxitarieven voor 2018 en de kosten voor 2.000 kilometer.

**Tabel 3.7: Maximale taxikosten per jaar**

<i>vervoersvorm</i>	<i>per rit</i>	<i>per kilometer</i>	<i>per minuut</i>	<i>Totaal</i>
kosten per eenheid	3,02	2,22	0,37	
aanname	22,6 km per rit		55 kilometer per uur	
aantal per jaar	88,5 ritten	2.000 km	2.182 minuten	
kosten per jaar (in euro's)	267,26	4.440,00	807,27	5.514,53

De tabel laat zien dat de maximale kosten voor 2.000 taxikilometers per jaar **5.514,53 euro** bedragen.

<sup>29</sup> Zie: [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/vraag-en-antwoord/wat-zijn-de-kosten-voor-een-taxi](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/vraag-en-antwoord/wat-zijn-de-kosten-voor-een-taxi)

<sup>30</sup> Dit is de gemiddelde woon-werkafstand in Nederland in 2015 volgens CBS (2017). De feitelijke gemiddelde reisafstand voor taxiriten kan wellicht empirisch worden bepaald aan de hand van de feitelijke gedeclareerde taxikosten.

---

### 3.13 Taxikostenvergoeding voor mensen met een visuele beperking – C32

#### **achtergrond**

Een vervoersvoorziening kan worden toegekend in de vorm van een taxivergoeding voor mensen met een visuele beperking.

Voorwaarde voor deze taxivergoeding is dat een persoon een visuele beperking heeft.

Bovendien dient het gezinsinkomen lager te zijn dan de inkomensgrens. Boven dit inkomen worden de taxikosten geacht tot het normale bestedingspatroon te behoren.

In de werksituatie is sprake van een eigen bijdrage (C26-I). In de leef- en onderwijssituatie niet.

Omdat iemand met een visuele beperking onder begeleiding gebruik kan maken van het openbaar vervoer, is de omvang van deze taxivergoeding de helft van de ‘reguliere’ taxivergoeding C31.

#### **grondslag**

De grondslag bestaat uit de omvang van de ‘reguliere’ taxikostenvergoeding.

#### **waarde**

De taxivergoeding voor visueel gehandicapten is de helft van de ‘reguliere’ taxivergoeding. De ‘reguliere’ taxivergoeding bedraagt 5.514,53 euro. De taxivergoeding voor visueel gehandicapten bedraagt derhalve **2.757,26 euro**.

---

### 3.14 Rolstoeltaxikostenvergoeding – C33

#### **achtergrond**

Een vervoersvoorziening kan worden toegekend in de vorm van een rolstoeltaxikostenvergoeding.

Voorwaarde voor deze taxivergoeding is dat een persoon gebonden is aan een rolstoel.

Bovendien dient het gezinsinkomen lager te zijn dan de inkomensgrens. Boven dit inkomen worden de ‘reguliere’ taxikosten geacht tot het normale bestedingspatroon te behoren. In dat geval worden alleen de meerkosten van de rolstoeltaxi vergoed ten opzichte van de ‘reguliere’ taxikosten.

In de werksituatie is sprake van een eigen bijdrage (C26-I). In de leef- en onderwijssituatie is niet sprake van een eigen bijdrage.

Een persoon kan tot maximaal het normbedrag aan taxikosten declareren. Met het normbedrag dient een persoon per jaar een afstand tot maximaal 2.000 kilometer te kunnen overbruggen.

### **grondslag**

De grondslag wordt bepaald door de maximale tarieven om met een tolstoeltaxi de bovengenoemde 2.000 km af te leggen. Deze maximale taxitarieven worden jaarlijks door de overheid vastgesteld.<sup>31</sup>

### **waarde**

Taxikosten bestaan uit 3 componenten: het starttarief, het kilometertarief en het tijdtarief. De kosten per rit worden bepaald door het starttarief te verhogen met het aantal kilometers maal het kilometertarief en het aantal minuten maal het tijdtarief.

Om de totale rolstoeltaxikosten te bepalen voor een afstand van 2.000 kilometer, dient een aanname te worden gemaakt over het aantal ritten waarmee deze afstand wordt bereikt en de tijdsduur die hiermee is gemoeid. Voor wat betreft het aantal ritten is gerekend met een gemiddelde afstand van 22,6 kilometer.<sup>32</sup> Voor wat betreft de tijdsduur is gerekend met een gemiddelde snelheid van 55 kilometer per uur.

Onderstaande tabel toont de maximale taxitarieven voor 2018 en de kosten voor 2.000 kilometer.

**Tabel 3.8: Maximale rolstoeltaxikosten per jaar**

<i>vervoersvorm</i>	<i>per rit</i>	<i>per kilometer</i>	<i>per minuut</i>	<i>Totaal</i>
rolstoeltaxikosten per eenheid	6,13	2,79	0,42	
aanname	22,6 km per rit		55 km / uur	
aantal per jaar	88,5 ritten	2.000 km	2.182 minuten	
<b>kosten per jaar (in euro's)</b>	<b>542,48</b>	<b>5.580,00</b>	<b>916,36</b>	<b>7.038,84</b>

De tabel toont dat de maximale kosten voor 2.000 rolstoeltaxi-kilometers per jaar **7.038,84 euro** bedragen.

## **3.15 Combinatievergoeding (taxi + overig vervoer) – C34**

### **achtergrond**

Een vervoersvoorziening kan worden toegekend in de vorm van een combinatievergoeding voor gecombineerd (taxi)vervoer.

Voorwaarde voor deze vergoeding is dat een persoon een vervoersvoorziening toegewezen heeft gekregen, maar tevens (deels) in staat is om met andere vervoersmiddelen te reizen, zoals de buurttaxi of de belbus. Deze persoon is daarom niet volledig aangewezen op vervoer per taxi. Deze persoon maakt verder geen gebruik van een bruikleenauto of eigen auto en komt niet in aanmerking voor een 'reguliere' taxikostenvergoeding.

Bovendien dient het gezinsinkomen van deze persoon lager te zijn dan de inkomensgrens. Boven dit inkomen worden de taxikosten geacht tot het normale bestedingspatroon te behoren.

In de werksituatie is sprake van een eigen bijdrage (C26-I). In de leef- en onderwijssituatie is niet sprake van een eigen bijdrage.

<sup>31</sup> Zie: [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/vraag-en-antwoord/wat-zijn-de-kosten-voor-een-taxi](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/vraag-en-antwoord/wat-zijn-de-kosten-voor-een-taxi)

<sup>32</sup> CBS 2017: Bijna 4 op de 10 werkt en woont in de eigen gemeente. De feitelijke gemiddelde reisafstand voor taxiriten kan wellicht empirisch worden bepaald aan de hand van de feitelijke gedeclareerde taxikosten.

Omdat deze persoon deels (onder begeleiding) gebruik kan maken van het openbaar vervoer, is de omvang van deze taxivergoeding de helft van de ‘reguliere’ taxivergoeding C31.

#### **grondslag**

De grondslag van de combinatievergoeding bestaat uit de omvang van de ‘reguliere’ taxikostenvergoeding.

#### **waarde**

De combinatievergoeding is de helft van de ‘reguliere’ taxivergoeding. De ‘reguliere’ taxivergoeding bedraagt 5.514,53 euro. De combinatievergoeding bedraagt derhalve **2.757,26 euro**.

### **3.16 Vergoeding reiskosten voor OV-begeleider (per jaar) – C71**

#### **achtergrond**

Wanneer een persoon met een vervoersvoorziening met behulp van een begeleider gebruik kan maken van het openbaar vervoer, dan kan de begeleider met een OV-begeleiderskaart van de NS gratis meereizen met deze persoon.

Ondanks deze mogelijkheid om gratis mee te reizen, kan het toch zijn dat er reiskosten moeten worden gemaakt door de begeleider. Als de begeleider bijvoorbeeld na de heenreis weer terugreist zonder de persoon met de functionele beperking, dan is deze terugreis niet gratis. In deze gevallen kan UWV een vergoeding voor de reiskosten van de begeleider toewijzen.

#### **grondslag**

De grondslag wordt bepaald door de maximale reiskosten van de begeleider wanneer deze altijd op eigen gelegenheid af en heen moet reizen om de persoon met de functionele beperking in het openbaar vervoer te begeleiden.

#### **waarde**

De inventarisatie van de maximale reiskosten wordt getoond in onderstaande tabel.

**Tabel 3.9: Maximale reiskosten begeleider per jaar**

<b>onderwerp</b>	<b>waarde</b>	<b>toelichting</b>
aantal reizen samen per dag	2	de heen- en terugreis van de persoon
aantal reizen niet samen per dag	2	de terug- en de heenreis van de begeleider
aantal dagen per week	4	uitgaande van 4 werk/schooldagen
aantal dagen per jaar o.b.v. 5 dagen	220	52x5 minus 25 vakantie-, 10 feest- en 5 ziektedagen
aantal dagen per jaar o.b.v. 4 dagen	176	4/5 <sup>e</sup> deel
aantal reizen per jaar	352	176 dagen x 2 reizen per dag
aantal kilometer per rit	22,6	gemiddelde woon-/werkafstand in NL
aantal OV-kilometer per jaar	7.955	352 x 22,6
gemiddelde OV-kosten per kilometer	0,171	zie paragraaf 3.10
<b>Totale OV-kosten begeleider per jaar</b>	<b>1.362,56</b>	7.955 x 0,171

De tabel laat zien dat de maximale reiskosten voor de begeleider per jaar **1.362,56 euro** bedragen.

### 3.17 Vergoeding voor computervoorziening (eenmaal per 4 jaar - incl. btw) – G22-I

#### *achtergrond*

Voor sommige personen vergoedt UWV een zogenaamde computervoorziening.

In de algemene situatie gaat het om een computer zonder aanpassing ter versterking van de lees- en schrijffunctie van de persoon met de structurele beperking. Relevant voor deze situatie is dat in bepaalde typen onderwijs een computer algemeen gebruikelijk is geworden.

Daarnaast kan UWV een computer verstrekken die is toegerust met specifieke aanpassingen voor leerlingen met een lichamelijke of visuele beperking ter ondersteuning bij het volgen van onderwijs.

Het normbedrag heeft betrekking op het aanschaffen van een eenvoudige computer voor de lees- en schrijffunctie.

#### *grondslag*

Omdat de computervoorziening vaak wordt toegekend in de onderwijssituatie en omdat die dan op locatie dient te worden gebruikt, wordt voor wat betreft de grondslag uitgegaan van een laptop. Hierbij wordt uitgegaan van een eenvoudige laptop voor de lees- en schrijffunctie.

#### *waarde*

Er zijn een aantal vergelijkingssites waar informatie over de prijs en functionaliteit van laptops kan worden gevonden. De website tweakers.net geeft daarbij in de koophulp ook een indeling van laptops op basis van prijs en type.<sup>33</sup> Onderstaande tabel toont deze indeling:

**Tabel 3.10: Beschikbare laptops op basis van prijs en type**

<i>type</i>	<i>prijs</i>	<i>functionaliteit</i>
budgetlaptop	300 - 400 euro	basale computertaken, met praktische beperkingen
basislaptop	400 – 600 euro	basistaken, loopt soepeler dan een budgetlaptop
allroundlaptop	600 – 900 euro	alleskunner, ook voor veeleisender werk als videobewerking
high-end laptop	900 euro en hoger	laptops die ergens in uitblinken

De tabel laat zien dat een eenvoudige laptop voor de lees- en schrijffunctie valt in de categorie ‘basislaptop’. Deze laptop kost ten hoogste 600 euro.<sup>34</sup>

Een laptop wordt weliswaar verkocht met besturingsprogramma, maar zonder aanvullende software zoals Microsoft office of overige toebehoren, zoals een externe muis of een laptoptas. Een onbeperkte office-licentie voor thuisgebruik en studenten (exclusief Outlook) kost momenteel bijvoorbeeld circa 125 euro. Een pakket inclusief deze licentie, een externe muis en een laptoptas kost circa 190 euro.

Op basis van deze inventarisatie bedragen de totale kosten voor een eenvoudige laptop voor de lees- en schrijffunctie circa **800 euro**.

<sup>33</sup> [tweakers.net/reviews/3042/tweakers-koophulp-voor-laptops.html](https://www.tweakers.net/reviews/3042/tweakers-koophulp-voor-laptops.html)

<sup>34</sup> De aanbevolen keuze van webshop Coolblue in de categorie ‘basislaptops’ kost bijvoorbeeld 599 euro.

---

### 3.18 Grensbedrag voor bruikleenverstrekking – G22-I

#### **achtergrond**

Bij het verstrekken van een voorziening kan deze in eigendom worden verstrekt of in bruikleen.

In geval van het verstrekken in eigendom, schaft UWV de voorziening aan en draagt vervolgens het eigendom van de voorziening over aan de gebruiker. De kosten voor onderhoud en verzekering zijn daarna eveneens voor de gebruiker. De voorziening blijft ook in eigendom van de gebruiker. Het verstrekken in eigendom gebeurt overigens alleen als er geen andere contractuele afspraken zijn gemaakt met een leverancier.

In geval van bruikleen schaft UWV zelf de voorziening aan en blijft ook eigenaar van de voorziening. De voorziening wordt alleen gebruikt (of geleased) door de gebruiker. De kosten voor onderhoud of verzekering komen voor rekening van UWV (of voor rekening van de leverancier of leasepartij).

De voorkeur gaat uit naar het verstrekken in eigendom. In deze situatie is de gebruiker zelf verantwoordelijk voor een verantwoord en zuinig gebruik. De kosten hiervoor komen dan ook voor eigen rekening. Dit kan echter alleen wanneer de gebruikskosten niet dusdanig hoog zijn dat deze niet meer in het normale bestedingspatroon passen. Om te bepalen vanaf welk punt de gebruikskosten zo hoog worden dat zij niet meer in het normale bestedingspatroon passen, wordt gebruik gemaakt van een grensbedrag.

Een typisch voorbeeld van een voorziening dat in eigendom wordt verstrekt is de laptop. Deze voorziening is evident niet bedoeld om in bruikleen te verstrekken. Een typisch voorbeeld van een voorziening dat niet meer in eigendom wordt geacht te zijn is de referentieauto. De kosten van een referentieauto worden niet meer geacht tot het normale bestedingspatroon te behoren onder de inkomensgrens.

De grens tussen het verstrekken in bruikleen of in eigendom ligt derhalve tussen de waarde van de laptop en de waarde van de referentieauto in. Daarom wordt het grensbedrag bepaald op halverwege de waarde van de laptop en de waarde van de referentieauto.

#### **grondslag**

De grondslag wordt gevormd door de waarde van de laptop en de waarde van de referentieauto.

#### **waarde**

De waarde van de laptop bedraagt 800 euro. De waarde van de referentieauto bedraagt 4.947 euro. Het grensbedrag voor bruikleenverstrekking ligt halverwege en komt daarmee op **2.873,46 euro**.

---

### 3.19 Uurvergoeding voor jobcoaching / persoonlijke ondersteuning – Q1

#### **achtergrond**

Aan mensen die begeleiding op de werkplek nodig hebben als gevolg van een structurele functionele beperking kan de voorziening Persoonlijke Ondersteuning oftewel jobcoaching worden toegekend. De jobcoaches ontvangen hiervoor een vergoeding van UWV.

In het kader van dit onderzoek wordt eveneens gekeken naar deze uurvergoeding. Uitgangspunt hierbij is niet om te komen tot een exacte bepaling van alle kostenelementen en daarmee tot de exacte omvang van

de uurvergoeding. Hiervoor is aanvullend onderzoek nodig. Wel dienen de schakels of relevante kostenelementen zo goed mogelijk in beeld te komen. Daarbij wordt zo goed mogelijk aangegeven of ingeschat wat de huidige waarde van deze kostenelementen is en daarmee wat de huidige omvang van de uurvergoeding waarschijnlijk zou moeten zijn.

### **grondslag**

De uurvergoeding die de jobcoaches ontvangen dient te leiden tot een *redelijk inkomen* in verhouding tot vergelijkbare beroepen.

Het uiteindelijke bruto inkomen dat jobcoaches kunnen verdienen met een bepaald tarief wordt bepaald door een vijftal kostenfactoren, te weten:

- sociale lasten;
- pensioenbijdrage;
- productiviteit;
- overhead;
- winstopslag

De *sociale lasten* worden bepaald door de actuele werkgeverslasten. Deze zijn door overgenomen van de Belastingdienst.

De *pensioenbijdrage* is in Nederland een gebruikelijke vergoedingscomponent. De omvang van deze bijdrage is niet voorgeschreven in de wet- en regelgeving, maar is meestal vastgelegd in een cao. Omdat deze voor jobcoaches niet bestaat is voor de omvang van de pensioenbijdrage aangesloten bij de pensioenbijdrage van Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) voor ambtenaren.

Voor de *productiviteit* van jobcoaches zijn geen referentiegegevens beschikbaar. Daarom is aangesloten bij de informatie over de productiviteit die naar voren is gekomen tijdens de gesprekken met de jobcoaches. De feitelijke productiviteit is mogelijk vast te stellen in een empirisch onderzoek op basis van de facturatiegegevens van jobcoaches.

Voor de *overheadlasten* per fte van jobcoaches zijn eveneens geen duidelijke kengetallen beschikbaar. Daarom is voor deze kosten aangesloten bij de normbedragen<sup>35</sup> die de Rijksoverheid heeft bepaald voor de tarieven van Rijksambtenaren. Daarnaast is ter referentie gekeken naar de gemiddelde overheadlasten van gemeenteambtenaren.<sup>36</sup>

### **waarde – de huidige uurvergoeding**

Als vertrekpunt is eerst de huidige situatie beschreven. Dit toont het bruto inkomen dat voltijd jobcoaches kunnen verdienen op basis van het huidige tarief.

Voor wat betreft de waarden van de kostenfactoren in deze beginsituatie is aangesloten bij de waarden vanuit eerder onderzoek naar de jobcoachtarieven.<sup>37</sup>

De huidige uurvergoeding voor jobcoaches bedraagt 75,82 euro. Door vanuit die uurvergoeding terug te rekenen is bepaald welk inkomen hieruit kan worden gegenereerd. Onderstaande tabel toont deze berekening.

---

<sup>35</sup> Handleiding overheidstarieven 2018

<sup>36</sup> Fier.fm 2012 - in opdracht van de VNG

<sup>37</sup> Marktconformiteitstoets uurtarief Jobcoach - Berenschot 2012

**Tabel 3.11: Huidige inkomen van jobcoaches op basis van de huidige uurvergoeding**

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
<i>input</i>		<i>bedrag</i>	<i>totaal</i>	<i>uren</i>	<i>totaal</i>	
<i>waarde</i>	<i>onderdeel</i>	<i>per</i>	<i>per</i>	<i>per</i>	<i>per</i>	<i>toelichting</i>
		<i>jaar</i>	<i>jaar</i>	<i>jaar</i>	<i>uur</i>	
1.976	Bruto werkuren			1.976		52 weken x 38 uur per week
<b>46.870</b>	Bruto inkomen	46.870	46.870	1.976	23,72	afgeleid van huidige tarief
24,00%	Sociale lasten	11.249	58.119	1.976	29,41	o.b.v. eerder onderzoek
0%	Pensioenbijdrage	4.614	58.119	1.976	29,41	o.b.v. eerder onderzoek
1.672	Werkbare uren		58.119	1.672	34,76	excl. 10 feest- / 25 vakantie- / 5 ziekte-dagen
<b>70%</b>	Productiviteit		58.119	1.170	49,66	o.b.v. eerder onderzoek
<b>26,16</b>	Overhead	30.618	88.736	1.170	75,82	o.b.v. eerder onderzoek
<b>0%</b>	Winstopslag	0	88.736	1.170	75,82	o.b.v. eerder onderzoek
<b>Uurvergoeding</b>					<b>75,82</b>	

*Leeswijzer tabel: Een bruto inkomen van 46.870 leidt, op basis van 1.976 werkuren (52x38uur), tot een bruto uur-inkomen van 23,72 euro. Over dit inkomen wordt 24% sociale lasten berekend. Dit is een bedrag van 11.249 per jaar. De loonkosten inclusief sociale lasten bedragen daarmee 58.119 euro per jaar. In het eerdere onderzoek is geen (expliciete) pensioenbijdrage opgenomen. Deze is daarom 0%. Vervolgens worden 10 feestdagen, 25 vakantiedagen en 5 ziekte-dagen (2%) van de bruto uren afgetrokken om te komen tot het aantal van 1.672 werkbare uren per jaar. Dit aantal wordt vervolgens vermenigvuldigd met de productiviteit (het aandeel factureerbare uren in het totale aantal werkbare uren). In het eerdere onderzoek bedraagt dit 70%, wat leidt tot 1.170 factureerbare uren. Vervolgens wordt gerekend met de overheadopslag uit het eerdere onderzoek, namelijk 26,16 per uur. Dit leidt tot een totale overheadopslag per jaar van 30.618 euro per jaar. Omdat in het eerdere onderzoek niet is gerekend met een winstopslag, is deze opslag hier 0%. De totale jaarkosten komen hiermee uit op 88.736 euro. Gedeeld door het aantal van 1.170 factureerbare uren, komt de uurvergoeding hiermee uit op het huidige tarief van 75,82 euro.*

Het bruto-inkomen dat voltijd jobcoaches kunnen verdienen op basis van het huidige tarief en de waarden uit het eerdere onderzoek bedraagt circa 46.870 euro per jaar.

#### **waarde – de nieuwe bepaalde uurvergoeding**

Op basis van bovenstaande berekening is vervolgens de uurvergoeding bepaald die tot stand komt wanneer voor alle kostencomponenten de huidige waarde<sup>38</sup> wordt ingevuld.

#### *Bruto inkomen*

Om te bepalen wat een redelijk bruto jaarinkomen voor jobcoaches gebarentaal of schrijfjobcoaches is, is gekeken naar het bruto jaarinkomen van jobcoaches op dit moment, zoals die in de gesprekken met de jobcoach-organisaties naar voren is gekomen.

Een jobcoach is minimaal HBO-geschoold en ingeschaald in schaal 50 van de cao gehandicaptenzorg. Een jobcoach verdient circa 3.200 tot 3.500 euro per maand. Gemiddeld is dit 3.350 per maand, oftewel 40.200 euro per jaar.<sup>39</sup> Dit komt overeen met periodiek 9 van schaal 50 van de cao gehandicaptenzorg per juni 2018.

<sup>38</sup> Voor zover de huidige waarde in het kader van dit onderzoek kan worden bepaald.

<sup>39</sup> Hierbij is niet geïnventariseerd of er ook gebruik wordt gemaakt van variabele beloning (bv. eindejaarsuitkering). In dat geval komt het gebruikelijke jaarinkomen van jobcoaches hoger uit dan 12x3.350=40.200.

Jobcoachorganisaties geven daarbij aan dat het met de aangetrokken economie steeds lastiger wordt jobcoaches te vinden voor dit salaris. In de afgelopen periode hebben zij het startsalaris moeten verhogen van periodiek 1-4 tot periodiek 5-10 van schaal 50 van de cao gehandicaptenzorg.

#### *Sociale lasten*

In 2018 bedraagt de totale omvang van de sociale lasten voor werkgevers 27,01%.

Deze sociale lasten bestaan uit de volgende componenten:

- de gemiddelde sectorpremie 1,23%;
- AWF (algemene werkloosheidspremie) 2,95%;
- UOK (uniforme opslag kinderopvang) 0,5%;
- WIA (Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen) 6,27%;
- Whk (werkhervattingskas) 1,16%;
- ZVW (zorgverzekeringswet) 6,9% en
- Vakantiegeld 8%.

#### *Pensioenbijdrage*

De pensioenbijdrage voor werkgevers bedraagt bij het ABP 16,03% van de pensioengrondslag<sup>40</sup>.

#### *Productiviteit*

Noodzakelijkerwijze besteden de jobcoaches in het uitoefenen van hun beroep ook tijd die niet gefactureerd kan worden. Omdat de vergoeding voor deze werkuren uit de gefactureerde uren moet komen, dient het aantal werkbare uren te worden vermenigvuldigd met de productiviteit om tot het totale aantal factureerbare uren te komen. De totale werkkosten kunnen vervolgens worden verdeeld over dit aantal factureerbare uren. De omvang van de productiviteit wordt bepaald door het aandeel van de factureerbare uren in het totale aantal werkbare uren.

De huidige omvang van de productiviteit is globaal bepaald op basis van de gesprekken met de jobcoaches. Dit is een beperkte inventarisatie. De uitkomst is daarom geen exacte weergave van de feitelijke productiviteit, maar bedoeld om een globale indruk te krijgen van de huidige productiviteit van jobcoaches.<sup>41</sup> Uit de gesprekken komt naar voren dat de huidige productiviteit gemiddeld circa 60% bedraagt.

---

<sup>40</sup> De pensioengrondslag bestaat uit het (pensioengevend) salaris minus de zogenaamde AOW-franchise van 13.344 (in 2018). De franchise wordt afgetrokken van het inkomen, omdat een deel van het inkomen na de pensioengerechtigde leeftijd bestaat uit AOW. Dat inkomensdeel hoeft dus niet met pensioenbetalingen te worden gedekt.

<sup>41</sup> De feitelijke productiviteit kan empirisch worden vastgesteld met behulp van facturatiegegevens. Hiermee kan het gemiddelde aantal uren worden bepaald dat voltijd-jobcoaches daadwerkelijk per dag factureren.

### **Productiviteit: achtergrond 1**

Jobcoaches geven aan dat de niet-productieve tijd de afgelopen jaren aanzienlijk is toegenomen. Een oorzaak die jobcoaches noemen voor de gedaalde productiviteit is de sterk toegenomen tijdsbesteding aan de verplichte tijdsregistratie. Een jobcoach dient een gedetailleerde verantwoording van de tijdsbesteding per cliënt te overleggen. Deze eisen vergden in het verleden een kleinere tijdsbesteding.

Een belangrijke functie van de tijdsverantwoording is het tegengaan van fraude. In het verleden is met declaraties gefraudeerd. Met de eis van een gedetailleerde tijdsbesteding is fraude nauwelijks mogelijk. Op dit punt geven jobcoaches aan dat er tegenwoordig ook andere, aanzienlijk minder intensieve manieren zijn om fraude te voorkomen. Bijvoorbeeld met behulp van digitale (DigiD) handtekeningen. Opdrachten kunnen (eventueel periodiek) worden geverifieerd door deze te laten fiatteren door de cliënt en de werkgever middels een digitale (DigiD) handtekening. Dit maakt het wellicht ook mogelijk om per cliënt één vast bedrag aan de jobcoach toe te kennen. Een tijdrovende urenregistratie zou dan geheel achterwege kunnen blijven.

Het wegvallen van een tijdrovende urenverantwoording levert volgens de jobcoaches naar schatting circa 10-15% productiviteitswinst op. *De facto* vertaalt zich dit in het feit dat een aanzienlijk lager uurtarief (een verlaging van circa 10 euro per uur) reeds leidt tot een redelijk inkomen. Tevens levert dit UWV een formatiebesparing op, vanwege het wegvallen van de controles op de urenregistraties.

### **Productiviteit: achtergrond 2**

Een andere oorzaak voor de daling van de productiviteit is de fragmentatie van het cliëntcontact in de afgelopen tijd.

In de afgelopen jaren is de tijdsbesteding per cliënt ingekort. Dit heeft als gevolg gehad dat de duur van het bezoek aan de cliënt eveneens is verkort. Waar voorheen het bezoek 1,5 uur duurde, duurt dit nu nog 45 minuten. Dit heeft geleid tot een fragmentatie van de cliëntcontacten. De tijd mét cliënten (de factureerbare tijd) neemt af, en de tijd tússeen cliënten (de niet-factureerbare tijd) neemt toe. Dit leidt tot een lagere productiviteit.

Naarmate het mogelijk is om de tijdsduur per cliëntbezoek te verlengen, draagt dit bij aan de productiviteit. Het vergroten van de mogelijkheid om de tijd van twee bezoeken in te zetten bij één bezoek, verhoogt bijvoorbeeld de productiviteit.

### Overhead

Voor de overhead is gekeken naar de opslag voor overhead uit de handleiding voor overheidstarieven.<sup>42</sup> Deze handleiding is door de Rijksoverheid opgesteld om de eigen kosten in rekening te kunnen brengen bij dienstverlening aan derden.

De samenstelling van deze overheadopslag is opgenomen in onderstaande tabel.

**Tabel 3.12: Samenstelling van de opslag voor overhead - (in euro's per fte per jaar)**

<i>Handleiding overheidstarieven</i>			<i>Aanpassing Jobcoaches</i>	
	<i>kosten</i>		<i>kosten</i>	
	<i>per fte</i>		<i>per fte</i>	
<i>onderdeel</i>	<i>per jaar</i>	<i>toelichting</i>	<i>per jaar</i>	<i>toelichting afwijking</i>
Huisvesting	6.300	257 euro/m <sup>2</sup> * 24,5 m <sup>2</sup> /fte	6.300	
Facilitair	4.300	obv dienstverleningsovereenkomst	4.300	
Administratie	700	obv dienstverleningsovereenkomst	700	
Automatisering	2.800	obv dienstverleningsovereenkomst	2.800	
Reiskosten	1.800	gemiddelde reiskosten bij overheid	6.600	obv km-tarief ref.auto en 20.000 km
Opleiding	1.500	gemiddelde cursuskosten overheid	1.500	
<b>Totaal</b>	<b>17.400</b>	<b>euro</b>	<b>22.200</b>	<b>euro</b>

De overheadkosten voor de Rijksoverheid bedragen 17.400 euro per jaar per fte. De opslag voor overhead voor jobcoaches die hiervan is afgeleid bedraagt 22.200 euro per jaar. Ter referentie, de totale overheadkosten per fte bij gemeenten bedroegen in het laatst bekende jaar 2011 circa 14.240 euro per jaar (exclusief autokosten).<sup>43</sup>

Voor wat betreft de reiskosten is afgeweken van het overheidstarief. Jobcoaches maken bij het uitvoeren van hun beroep in vergelijking tot ambtenaren veel gebruik van de auto. Om de autokosten voor jobcoaches te bepalen is uitgegaan van 20.000 kilometer op jaarbasis. Dit is vermenigvuldigd met de gemiddelde kosten per kilometer voor de referentieauto bij 20.000 kilometer per jaar, namelijk 0,33 euro. Dit komt neer op een totaalbedrag aan autokosten van 6.600 euro per jaar.

### Winstopslag

Bij het berekenen van bedrijfskosten is het algemeen gebruikelijk om een opslag voor winst op te nemen. Deze opslag geeft uitdrukking aan het ondernemersrisico. In tegenstelling tot bij loondienst, vergaart een ondernemer een inkomen door een product of dienst 'vrij' aan te bieden. Dit inkomen staat niet vast maar is onderhevig aan schommelingen als gevolg van een fluctuerende vraag. Mede hierom is het gebruikelijk om een winstopslag te berekenen. Hierbij wordt een winstopslag van 10% redelijk geacht.

### Nieuw bepaalde uurvergoeding

Op basis van de huidige waarde van de kostenfactoren zoals die hierboven is beschreven, is opnieuw de uurvergoeding bepaald. De uitkomst is opgenomen in onderstaande tabel.

<sup>42</sup> Handleiding overheidstarieven 2018

<sup>43</sup> Enquête van Fier.fm onder 56 gemeenten in 2012 in opdracht van de Vereniging voor Nederlandse Gemeenten (VNG).

Tabel 3.13: Nieuwe bepaalde uurvergoeding jobcoaches op basis van huidige omvang kostencomponenten

(1)	(1b)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
oude input waarde	nieuwe input waarde	onderdeel	bedrag per jaar	totaal per jaar	uren per jaar	totaal per uur	tarief obv nieuwe input	verschil met huidige tarief
1.976	1976	Bruto werkuren			1.976			
<b>46.870</b>	<b>40.200</b>	Bruto inkomen	40.200	40.200	1.976	20,34	73,58	-6,05
24,00%	27,01%	Sociale lasten	10.858	51.058	1.976	25,84	76,85	1,03
0%	*16,03%	Pensioenbijdrage	4.304	55.362	1.976	28,02	79,75	3,93
1.672	1.672	Werkbare uren	0	55.362	1.672	33,11	75,82	0
<b>70%</b>	<b>60%</b>	Productiviteit	0	55.362	1.003	55,19	86,63	10,81
<b>26,16</b>	<b>22,13</b>	Overhead	22.200	77.562	1.003	77,31	69,66	-6,16
<b>0%</b>	<b>10%</b>	Winstopslag	7.756	85.318	1.003	85,05	81,49	5,67
<b>Nieuw bepaalde uurvergoeding</b>						<b>85,05</b>		9,23
Huidige uurvergoeding						75,82		
verschil						9,23		

\* de pensioenbijdrage wordt berekend over het bruto-inkomen minus het AOW-forfait van 13.344 euro

Leeswijzer tabel: Voor kolom 1 t/m 6 is de toelichting dezelfde als bij tabel 3.16. In kolom 7 staan de tarieven wanneer alleen de input van die regel zou zijn gewijzigd. In kolom 8 staat het verschil van dat tarief ten opzichte van het huidige tarief. Dit geeft per kostencomponent een indruk van de invloed van de wijziging op het tarief.

De tabel laat zien dat de uurvergoeding op basis van de huidige waarde van de kostencomponenten **85,05 euro** bedraagt. Dit is 9,23 hoger dan de huidige uurvergoeding.

#### **waarde – de nieuw bepaalde uurvergoeding inclusief rapportagevergoeding**

Onderdeel van de werkzaamheden van een jobcoach is het schrijven van een rapportage na afloop van een coaching-periode. In deze rapportage wordt verslag gedaan van de inhoud van de coaching-periode. De tijdsbesteding aan deze rapportage kan variëren. Dit hangt onder meer samen met het begeleidingsregime, de specifieke beperking van de cliënt, de geformuleerde doelstellingen, het type bedrijf, het type werk en de hoeveelheid mensen waar de cliënt bij zijn of haar werkzaamheden mee in contact staat. Na het opstellen van elke rapportage dient de jobcoach dit document door zowel de cliënt als de werkgever (fysiek) te laten ondertekenen.

De tijdsbesteding aan deze rapportages mogen de jobcoaches apart declareren, tot een maximum van 2 uur per rapportage. Deze tijdsbesteding is daarom in het onderzoek meegenomen als productieve (factureerbare) tijd en is aldus opgenomen in het productiviteitspercentage van 60%.

UWV heeft gevraagd wat het uurtarief zou zijn wanneer de vergoeding voor de tijdsbesteding niet apart zou worden vergoed, maar zou worden opgenomen in het tarief. In dat geval zijn de rapportage-uren niet meer onderdeel van de productieve (factureerbare) tijd. Omdat de arbeidskosten dan over minder uren kunnen worden terugverdiend, gaat het productiviteitspercentage naar beneden. Deze lagere productiviteit leidt weer tot een hogere uurvergoeding (de arbeidskosten kunnen over minder uren worden terugverdiend), waarmee de rapportagetijd via de 'reguliere coaching uren' wordt vergoed.

Om te bepalen met welk bedrag de uurvergoeding zou moeten stijgen om de rapportagetijd op deze manier te vergoeden, is het werkelijke aantal rapportage-uren geïnventariseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de

gegevens die in de gesprekken met de jobcoaches naar voren zijn gekomen. Jobcoaches geven aan dat bij een gemiddelde begeleidingsperiode van een half jaar, een fulltime jobcoach ongeveer 25 cliënten begeleidt. Dit betekent 25 rapportages per half jaar. Over een volledig jaar gaat het derhalve om circa 50 rapportages.

Jobcoaches geven daarbij aan dat gemiddelde tijdsbesteding per rapportage duidelijk hoger ligt dan 2 uur. Hoewel de rapportagetijd bij eenvoudige begeleidingen onder de 2 uur kan liggen, is bij een substantieel deel van de begeleidingen de rapportagetijd (substantieel) hoger dan 2 uur. Bij niet-eenvoudige begeleiding loopt de rapportagetijd snel op, omdat de verschillende aspecten van de coaching-periode volgens de geldende voorschriften goed dienen te worden verwoord. De gemiddelde tijdsbesteding over alle rapportages wordt geschat op circa 2,5 uur. Voor bedrijven die vooral ingewikkeldere begeleidingen doen, moet zelfs eerder worden gedacht aan een gemiddelde tijdsbesteding van 4 uur.

In het huidige stelsel wordt maximaal 2 uur vergoed. Deze vergoeding dekt derhalve niet de feitelijke tijdsbesteding.<sup>44</sup> Hoewel de jobcoaches aangegeven dat de gemiddelde rapportagetijd hoger ligt dan 2 uur, is bij het berekenen van de uurvergoeding-stijging aangesloten bij de (maximale) rapportagetijd van 2 uur. In totaal gaat het dan gemiddeld om circa 100 rapportage-uren per jaar.

In tabel 3.18 is te zien dat bij een aantal werkbare uren van 1.672 per jaar en een productiviteit van 60% per jaar, het aantal productieve (factureerbare) uren circa 1.003 uren per jaar bedraagt.<sup>45</sup> Wanneer dit aantal productieve uren met 100 uren wordt verminderd, dan bedraagt het aantal productieve (factureerbare) uren circa 903 uren per jaar. Dit leidt tot een productiviteit van 54% en tot een uurvergoeding van 91,77 euro. Onderstaande tabel toont deze berekening.

**Tabel 3.14: Nieuwe bepaalde uurvergoeding jobcoaches, inclusief rapportagevergoeding**

(1)	(1b)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
oude input waarde	nieuwe input waarde	onderdeel	bedrag per jaar	totaal per jaar	uren per jaar	incl. totaal per uur	excl. totaal per uur	verschil
1.976	1976	Bruto werkuren			1.976			
<b>46.870</b>	<b>40.200</b>	Bruto inkomen	40.200	40.200	1.976	20,34	20,34	0
24,00%	27,01%	Sociale lasten	10.858	51.058	1.976	25,84	25,84	0
0%	*16,03%	Pensioenbijdrage	4.304	55.362	1.976	28,02	28,02	0
1.672	1.672	Werkbare uren	0	55.362	1.672	33,11	33,11	0
<b>70%</b>	<b>54%</b>	Productiviteit	0	55.362	903	61,30	55,19	6,11
<b>26,16</b>	<b>22,13</b>	Overhead	22.200	77.562	903	83,42	77,31	6,11
<b>0%</b>	<b>10%</b>	Winstopslag	7.756	85.318	903	91,77	85,05	6,72
<b>Nieuw bepaalde uurvergoeding</b>						<b>91,77</b>	<b>85,05</b>	<b>6,72</b>
Huidige uurvergoeding						75,82	75,82	0
verschil						15,95	9,23	6,72

\* de pensioenbijdrage wordt berekend over het bruto-inkomen minus het AOW-forfait van 13.344 euro

De tabel laat zien dat het tarief inclusief rapportagevergoeding 91,77 bedraagt. Het verschil met het tarief exclusief rapportagevergoeding bedraagt derhalve 6,72 euro.

<sup>44</sup> Jobcoaches geven hierbij aan dat het maximum van 2 uur betekent dat er in de praktijk minder dan 2 uur wordt vergoed. Voor een rapportage van 1 uur en 4 uur wordt 5 uur besteed maar hiervan wordt maar 3 uur (1+2) vergoed.

<sup>45</sup> Kolom (5)

### **Marktprijzen vs. Vastgestelde uurvergoedingen**

Onder 'normale marktomstandigheden' bepaalt een aanbieder de prijs waarvoor hij/zij wil leveren. Een vrager bepaalt vervolgens of hij/zij voor deze prijs, van deze aanbieder, wil kopen. Een aanbieder past daarop eventueel zijn prijs aan. Door dit samenspel van vraag en aanbod ontstaat de prijs waarvoor de aanbieder wil leveren en de vrager wil kopen.

Bij de jobcoaches en tolken geldt een afwijkende situatie. Hier bepaalt UWV de uurvergoeding en de voorwaarden van levering (registratie-eisen e.d.). Jobcoaches en tolken zijn in die zin afhankelijk van UWV. Zij moeten werken met hetgeen UWV hen aanreikt. Maar ook mensen met een structurele functionele beperking zijn afhankelijk. Zij hebben alleen beschikking over de diensten die de jobcoaches en tolken willen leveren gegeven de door UWV gestelde prijs en leveringsvoorwaarden.

Bij het bepalen van de uurvergoeding wil UWV de vergoeding niet te hoog te stellen. De samenleving hoeft niet meer te betalen dan nodig is. Anderzijds moet de vergoeding ook niet te laag te zijn. De aanbieders moeten wel krijgen wat zij voor vergelijkbare diensten onder normale marktomstandigheden zouden kunnen krijgen. Zo blijven de aanbieders de diensten en kwaliteit leveren die de mensen nodig hebben.

Om te bepalen wat een redelijke vergoeding is, heeft UWV aan Cebeon gevraagd om de kostprijs voor deze diensten te bepalen. De resulterende uurvergoeding is de integrale kostprijs in de huidige situatie en op basis van de beschikbare gegevens.

Dit nieuw bepaalde prijsniveau ligt voor de jobcoaches hoger dan de uurvergoeding die zij momenteel ontvangen. In de gesprekken geven de jobcoaches dan ook aan dat het op dit moment voor hen lastig is om uit de kosten te komen.

Een krappe beloning bevordert enerzijds de doelmatigheid. Elk dubbeltje wordt twee keer omgedraaid en er is extra druk om processen efficiënt in te richten. De keerzijde is dat een krappe beloning ten koste gaat van het inkomen van de dienstverleners, de werkdruk van dienstverleners, maar ook van (de kwaliteit van) de dienstverlening zelf. Als de inkomsten (te) laag zijn, gaan aanbieders op zoek naar mogelijkheden om hun hoofd boven water te houden. Jobcoaches geven bijvoorbeeld aan dat een kostenbesparende maatregel zou zijn om minder ervaren, goedkoper personeel (ook) in te zetten bij zwaardere problematiek.

Op deze wijze is het stellen van de omvang van de uurvergoeding bepalend voor de mate waarin UWV haar doelstellingen realiseert.

---

## **3.20 Subsidiebedrag voor interne jobcoaching – Q2**

### ***achtergrond***

Jobcoaching kan (in sommige gevallen) ook worden gedaan door de werkgever zelf. Dat wordt interne jobcoaching genoemd.

In dat geval neemt de werknemer niet zelf een jobcoach mee (werknemersvoorziening) maar zorgt de werkgever voor een interne werkbegeleider (werkgeversvoorziening).

De term 'interne jobcoaching' suggereert dat de ondersteuning vergelijkbaar is aan reguliere (externe) jobcoaching. Dit is in de praktijk meestal niet zo. De term 'interne werkbegeleider' is hier meer van toepassing. De regeling is vooral bedoeld voor een lichte vorm van begeleiding op de werkplek. De focus ligt meestal ook alleen op de werkplek en niet ook op andere leefgebieden, zoals bij reguliere jobcoaching.

De werkgever kan zo een (directe) collega van de werknemer als interne jobcoach aanstellen. Het subsidiebedrag is bedoeld als compensatie voor het productieverlies van deze begeleidende medewerker.

De omvang van de begeleiding wordt weergegeven in een percentage van het aantal werkuren van de werknemer. Er zijn drie begeleidingsregimes: licht, midden en intensief. Deze kennen elk een vast maximumbegeleidingspercentage. Dat begeleidingspercentage wordt in het opeenvolgende jaar afgebouwd. Deze wettelijke maximumpercentages staan in het Re-integratiebesluit in artikel 12 lid 2.

Het subsidiebedrag wordt bepaald aan de hand van de maximale begeleidingspercentages. Hierbij wordt uitgegaan van een dienstbetrekking van 24 uur per week of meer. Als een persoon meer werkt, dan gaat het subsidiebedrag niet omhoog. Als een persoon minder dan 24 uur per week werkt, dan wordt het bedrag naar rato vastgesteld.

#### **grondslag**

De grondslag wordt gevormd door de maximale begeleidingspercentages van de werkuren.

#### **waarde**

Om de subsidiebedragen te bepalen wordt eerst een uurtarief voor de interne jobcoach bepaald. Deze is afgeleid van het uurtarief voor de jobcoach Q1 (zie vorige paragraaf).

Onderstaande tabel toont de berekening van de uurvergoeding voor de interne jobcoach.

**Tabel 3.15: Uurvergoeding interne jobcoach**

(1)	(1b)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<i>input</i> <i>externe</i> <i>jobcoach</i>	<i>input</i> <i>interne</i> <i>jobcoach</i>	<i>onderdeel</i>	<i>bedrag</i> <i>per</i> <i>jaar</i>	<i>totaal</i> <i>per</i> <i>jaar</i>	<i>uren</i> <i>per</i> <i>jaar</i>	<i>totaal</i> <i>per</i> <i>uur</i>
1976	1976	Bruto werkuren			1.976	
40.200	<b>34.170</b>	Bruto inkomen	34.170	34.170	1.976	17,29
27,01%	27,01%	Sociale lasten	9.229	43.399	1.976	21,96
*16,03%	*16,03%	Pensioenbijdrage	3.337	46.737	1.976	23,65
1.672	1.672	Werkbare uren	0	46.737	1.672	27,95
60%	<b>95%</b>	Productiviteit	0	46.737	1588	29,42
22,13	<b>9,82</b>	Overhead	<b>15.600</b>	62.337	1588	39,25
10%	10%	Winstopslag	6.265	68.570	1588	43,17
<b>Nieuw bepaalde uurvergoeding</b>						<b>43,17</b>
Huidige uurvergoeding interne jobcoach**						42,04
verschil						1,13

\* de pensioenbijdrage wordt berekend over het bruto-inkomen minus het AOW-forfait van 13.344 euro

\*\* de huidige uurvergoeding is afgeleid van het aantal uren en de huidige tarieven

De tabel laat zien dat de uurvergoeding voor de interne jobcoach 43,17 euro bedraagt.

De input bij deze berekening wijkt op 3 punten af van die van de reguliere jobcoach:<sup>46</sup>

1. Het bruto jaarinkomen is lager. Het begeleidingsniveau is lager en er is geen focus op andere leefgebieden. Daarom is qua jaarinkomen uitgegaan van een 15% lager bruto jaarinkomen dan het jaarinkomen van de reguliere jobcoach. Dit komt neer op 34.170 euro;
2. De productiviteit ligt substantieel hoger. In tegenstelling tot de externe jobcoach hoeft de interne jobcoach niet te reizen van werkgever naar werkgever. En na het coachen kan de interne jobcoach direct weer verder met zijn eigen werkzaamheden. De interne jobcoach zal daarom een (fors) hogere productiviteit kunnen behalen. Daarom is uitgegaan van een productiviteit van 95%;
3. De overhead ligt lager. Een interne jobcoach heeft in tegenstelling tot de externe jobcoach geen reiskosten. Het coachen vindt immers plaats op de werkplek. De overhead is daarom bepaald op het niveau van de rijksoverheid, exclusief de reiskostencomponent. Dit komt uit op 15.600 euro per jaar.

De subsidiebedragen worden vervolgens bepaald door het aantal begeleidingsuren dat volgt uit het begeleidingspercentage. Daarbij wordt gerekend met een dienstbetrekking van 24 uur per week. Als een persoon meer werkt, dan gaat het subsidiebedrag niet omhoog. Als een persoon minder werkt, dan wordt het subsidiebedrag naar rato bijgesteld. Op basis van 44 werkweken per jaar<sup>47</sup> komt 24 uur per week neer op 1.056 werkuren per jaar. De subsidiebedragen zijn bepaald door dit aantal werkuren te vermenigvuldigen met het begeleidingspercentage en vervolgens met de uurvergoeding.

Onderstaande tabel toont de begeleidingspercentages, de begeleidingsuren en subsidiebedragen die hiermee zijn bepaald. De subsidiebedragen zijn vervolgens afgerond op een veelvoud van 100.

**Tabel 3.16: Subsidiebedragen voor interne jobcoaching per jaar**

<i>regime</i>	<i>Begeleidingspercentages</i>			<i>Begeleidingsuren per jaar</i>		
	<i>jaar 1</i>	<i>jaar 2</i>	<i>jaar 3</i>	<i>jaar 1</i>	<i>jaar 2</i>	<i>jaar 3</i>
licht	6%	3%	3%	63	32	32
midden	10%	5%	3%	106	53	32
intensief	15%	7,5%	6%	158	79	63
<i>regime</i>	<i>Berekende subsidiebedragen</i>			<i>Afgeronde subsidiebedragen</i>		
	<i>jaar 1</i>	<i>jaar 2</i>	<i>jaar 3</i>	<i>jaar 1</i>	<i>jaar 2</i>	<i>jaar 3</i>
licht	2.735	1.368	1.368	2.700	1.400	1.400
midden	4.559	2.279	1.368	4.600	2.300	1.400
intensief	6.838	3.419	2.735	6.800	3.400	2.700
<i>regime</i>	<i>Huidige bedrag</i>			<i>Vershil (afgerond minus huidig)</i>		
	<i>jaar 1</i>	<i>jaar 2</i>	<i>jaar 3</i>	<i>jaar 1</i>	<i>jaar 2</i>	<i>jaar 3</i>
licht	2.700	1.400	1.400	0	0	0
midden	4.500	2.700	1.400	100	-400	0
intensief	6.800	4.500	2.700	0	-1.100	0

De tabel laat zien dat de nieuw bepaalde subsidiebedragen grotendeels overeenkomen met de huidige subsidiebedragen.

<sup>46</sup> Er is ook rekening gehouden met een winstopslag. De subsidie dient ter compensatie van de werkuren die de interne jobcoach anders aan zijn eigen werk had besteed. Over deze werkzaamheden verdient de werkgever normaal gesproken ook winst.

<sup>47</sup> 52 weken per jaar, minus 5 vakantieweken, minus 10 vakantiedagen (2 werkweken), minus 5 ziektedagen (1 werkweek) = 44 werkweken

Een afwijking bevindt zich met name in jaar 2 bij het midden- en intensieve regime. Deze afwijkingen (-400 en -1.100 euro) komen voort uit het feit dat de huidige omvang van deze subsidiebedragen niet naar rato correspondeert met de huidige begeleidingspercentages.

#### **waarde - proefplaatsing**

Voor een proefplaatsing kan eveneens een subsidiebedrag worden toegekend. Er wordt dan een vast subsidiebedrag vastgesteld dat geldt voor de hele duur van de proefplaatsing. Het subsidiebedrag is niet afhankelijk van de lengte van het dienstverband of van het aantal werkuren per week.

De omvang van het subsidiebedrag is afhankelijk van het begeleidingsregime. Omdat bij een proefplaatsing meestal sprake is van beperkte proefduur en omdat het opstarten tijd kost, bestaat het subsidiebedrag uit een vast (voor het opstarten) en een variabel bedrag (voor de begeleiding). Het vaste bedrag is bepaald op 250 euro. Het variabele bedrag is bepaald op een proefplaatsing van één maand bij 24 werkuren per week.

Onderstaande tabel toont de begeleidingspercentages en de subsidiebedragen die op deze wijze zijn bepaald. Elk subsidiebedrag is vervolgens afgerond op een veelvoud van 100.

**Tabel 3.17: Subsidiebedragen voor proefplaatsing**

<i>regime</i>	<i>begeleidings- percentage</i>	<i>vaste bedrag</i>	<i>variabele bedrag</i>	<i>totaal- bedrag</i>	<i>afgerond bedrag</i>	<i>huidige bedrag</i>	<i>verschil</i>
licht	6%	250	228	478	500	500	0
midden	10%	250	380	630	600	600	0
intensief	15%	250	570	820	800	750	50

De tabel laat zien dat het subsidiebedrag voor proefplaatsing varieert van **500 euro** voor een licht regime tot **800 euro** voor een intensief regime.

## **3.21 Inkomensgrens voor startende zelfstandige 3 jaar na start – Z1**

### **achtergrond**

Personen met een structurele functionele beperking die arbeid als zelfstandige (gaan) verrichten komen in aanmerking voor voorzieningen voor de start of voor de ondersteuning van deze arbeid.

Voorwaarde is dat de structurele functionele beperking het gevolg is van een ziekte of handicap die reeds bij de start als zelfstandige aanwezig was. Of die binnen 3 jaar na de start als zelfstandige is ontstaan, waarbij bij de start al een eerste ziekte of beperking aanwezig was. Voorzieningen voor beperkingen die na deze 3 jaar zijn ontstaan, komen niet voor vergoeding in aanmerking.

De volgende voorzieningen kunnen aan een (startende) zelfstandige worden toegekend:

- Intermediaire activiteiten (tolk gebarentaal, schrijftolk, voorleeshulpen etc.);
- Vervoersvoorzieningen
- Meeneembare voorzieningen;
- Werkaanpassingen in de bedrijfsruimte van de zelfstandige;
- Starterkrediet en
- Begeleiding voor de start.

Voor deze inkomensgrens is niet een duidelijke grondslag af te leiden. Het enige aanknopingspunt is de omvang van de huidige inkomensgrens. Om toch een vaste grondslag te realiseren, is de inkomensgrens bepaald op anderhalf keer de inkomensgrens voor gezinnen met meerdere vervoersvoorzieningen C20-III (zie paragraaf 3.6).

#### **grondslag**

De grondslag wordt gevormd door de inkomensgrens voor gezinnen met meerdere vervoersvoorzieningen C20-III.

#### **waarde**

De inkomensgrens voor gezinnen met meerdere vervoersvoorzieningen C20-III bedraagt 57.347,70 euro. De inkomensgrens voor de startende zelfstandige bedraagt derhalve **86.021,55 euro**.

---

### **3.22 Vergoeding voor kosten begeleiding van startende zelfstandigen, vóór en ná de start (incl. btw) – Z2**

#### **achtergrond**

Personen met een structurele functionele beperking die arbeid als zelfstandige (gaan) verrichten komen in aanmerking voor een vergoeding voor de begeleiding vóór en ná de start.

Begeleiding vóór de start is gericht op het voltooien van het ondernemingsplan. De startende zelfstandige moet hiervoor zelf een eerste aanzet leveren. Daarnaast kan het versterken van de administratieve vaardigheden centraal staan, zonder dat de begeleider deze taken overneemt.

Begeleiding ná de start is gericht op de versterking van de ondernemersvaardigheden, bijvoorbeeld het opstellen van een jaarrekening, de Btw-afdracht en de belastingaangifte.

Voor zowel de begeleiding vóór als ná de start kan een vergoeding van maximaal het normbedrag Z2 worden verstrekt.

Als voorwaarde stelt UWV dat de startende zelfstandige niet tegelijkertijd in aanmerking is gebracht voor ondersteuning bij re-integratieactiviteiten. Als dit het geval is, vergoedt UWV deze begeleiding niet.

De begeleidingsvergoeding wordt verstrekt omdat het eigen inkomen ontoereikend is om deze opstartkosten te dragen. Dit bedrag vormt derhalve een deel van het inkomen dat wel voldoende wordt geacht om deze kosten te dragen. Dat is de inkomensgrens voor startende zelfstandigen Z1 (zie paragraaf 3.24). De omvang van de vergoeding is bepaald op 4,5% van deze inkomensgrens.

#### **grondslag**

De grondslag wordt gevormd door de inkomensgrens voor startende zelfstandigen Z1.

#### **waarde**

De inkomensgrens voor startende zelfstandigen Z1 is bepaald op 86.021,55 euro. De vergoeding voor de kosten van begeleiding van zelfstandige ondernemers bedraagt 4,5% van dit bedrag en komt derhalve uit op **3.870,97 euro**.

### 3.23 Voorbereidingskrediet voor startende zelfstandige (incl. btw) – Z3

#### *achtergrond*

Personen met een structurele functionele beperking die arbeid als zelfstandige (gaan) verrichten komen in aanmerking voor een voorbereidingskrediet.

Het voorbereidingskrediet is bestemd voor de bekostiging van marketing-, netwerk- en overige voorbereidingsactiviteiten van de startende zelfstandige. Het voorbereidingskrediet wordt, na toekenning van het eigenlijke starterskrediet, bij het bedrag van dit krediet opgeteld en dient op gelijke wijze en met hetzelfde rentepercentage te worden afgelost.

In geval van afwijzing door UWV van de aanvraag voor starterskrediet behoeft het inmiddels verkregen bedrag van het voorbereidingskrediet niet te worden terugbetaald. UWV sluit hiermee aan op de uitvoeringspraktijk van het Besluit Bijstandsverlening Zelfstandigen.

Het voorbereidingskrediet wordt verstrekt omdat het eigen inkomen ontoereikend is om deze opstartkosten te dragen. Dit bedrag vormt derhalve een deel van het inkomen dat wel voldoende wordt geacht om deze kosten te dragen. Dat is de inkomensgrens voor startende zelfstandigen Z1 (zie paragraaf 3.24). De omvang van de vergoeding is bepaald op 3,5% van deze inkomensgrens.

#### *grondslag*

De grondslag wordt gevormd door de inkomensgrens voor startende zelfstandigen Z1.

#### *waarde*

De inkomensgrens voor startende zelfstandigen Z1 is bepaald op 86.021,55 euro. De vergoeding voor de kosten van begeleiding van zelfstandige ondernemers bedraagt 3,5% van dit bedrag en komt derhalve uit op **3.010,75 euro**.

## 4 Indexeren van normbedragen

### *meerjaarlijks herijken*

Vanaf het moment dat de omvang van de normbedragen is bepaald, zullen de omstandigheden wijzigen waardoor de onderliggende kosten wijzigen ten opzichte van het bepaalde normbedrag. Om ervoor te zorgen dat de normbedragen blijven aansluiten bij de onderliggende kosten, dienen normbedragen periodiek opnieuw te worden bepaald (herijken). Bijvoorbeeld om de vijf jaar of tien jaar.

### *indexeren in de tussentijd*

Tussen de herijkingen kan de aansluiting met de onderliggende kosten zo goed mogelijk worden behouden door de normbedragen jaarlijks te indexeren. Een indexcijfer is een reflectie van een prijspeil. De stijging of daling van het indexcijfer is een maat voor de stijging (of daling) van de prijzen. Door te indexeren beweegt het normbedrag (globaal) mee met de algemene kostenstijging (of daling). Bij het indexeren wordt het normbedrag vermenigvuldigd met de procentuele stijging of daling van het indexcijfer ten opzicht van het indexcijfer het jaar ervoor.

### *indexeren naar kostensoort*

Er zijn veel verschillende prijzen. Van daaruit zijn er ook veel verschillende indexen. Het is de bedoeling om het gehanteerde indexcijfer (globaal) af te stemmen op de onderliggende kostensoort.

De normbedragen kunnen (globaal) worden ingedeeld naar de volgende kostensoorten:

- materiële normbedragen;
- personele normbedragen;
- normbedragen met een vast referentiepunt.

Materiële normbedragen hebben betrekking op goederen of diensten (bijvoorbeeld de referentieauto). De bekendste en meest complete prijsindex voor deze materiële kosten is de **consumentenprijsindex (CPI)**. Die wordt periodiek bepaald door het CBS. De inflatie wordt gemeten als de jaarlijkse stijging van deze index.

Personele normbedragen hebben betrekking op het inkomen van mensen. Het gaat hier specifiek om de normbedragen voor jobcoaches (en tolken). Voor het indexeren van deze normbedragen kan het beste worden gekeken naar de indexcijfers van de **Cao-lonen in de gezondheids- en welzijnszorg**. Hierbij dient geïndexeerd te worden met de *contractuele loonkosten per uur*. Dat is de meest volledige index, die rekening houdt met zowel ontwikkelingen in werknemerskosten als ontwikkelingen in werkgeverskosten.

Normbedragen met een vast referentiepunt zijn normbedragen waarvan de grondslag wordt gevormd door een officiële waarde die jaarlijks wordt bijgesteld. Het gaat om **het minimumloon en het maximale premieloon**. Het wettelijke minimumloon is het laagste inkomen dat in Nederland mag worden uitgekeerd en wordt jaarlijks bijgesteld door de Rijksoverheid. Het maximale premieloon wordt gebruikt bij het bepalen van de omvang van uitkeringen en wordt jaarlijks bijgesteld door UWV. Deze normbedragen hebben daarmee een (exact) vast referentiepunt dat zich jaarlijks aanpast.

### *kostensoort en index per normbedrag*

In bijlage D wordt per normbedrag aangegeven om welke kostensoort het gaat welke index hierbij kan worden toegepast.

---

## **Bijlagen**

---



## A Lijst referentieauto's

Het CBS heeft bepaald wat de meest gebruikte auto's zijn van gezinnen met een inkomen rond de inkomensgrens van 38.231,80 euro per jaar. Het gaat om de volgende auto's:

Tabel B.1: Autobezit van gezinnen rond de inkomensgrens in 2016

nr.	merk	type	leeftijd	aantal in NL (x 1.000)	typering	leeftijd bij aanschaf	waarde bij aanschaf
1	Peugeot	307	13 jaar	0,6	gezinsauto	11 jaar	3.950
2	Peugeot	206	14 jaar	0,6	kleine auto	12 jaar	2.950
3	Volkswagen	Polo	5 jaar	0,6	duurdere auto	3 jaar	12.445
4	Peugeot	206	15 jaar	0,6	kleine auto	13 jaar	2.690
5	Peugeot	307	12 jaar	0,6	gezinsauto	10 jaar	3.995
6	Peugeot	206	13 jaar	0,5	kleine auto	11 jaar	3.250
7	Renault	Twingo	5 jaar	0,5	kleine auto	3 jaar	8.490
8	Ford	Focus	16 jaar	0,5	gezinsauto	14 jaar	2.250
9	Volkswagen	Golf	16 jaar	0,5	duurdere auto	14 jaar	3.750
10	Volkswagen	Polo	6 jaar	0,5	duurdere auto	4 jaar	11.350
11	Peugeot	206	16 jaar	0,5	kleine auto	14 jaar	2.250
12	Peugeot	107	5 jaar	0,5	kleine auto	3 jaar	6.720
13	Volkswagen	Golf	17 jaar	0,4	duurdere auto	15 jaar	2.650
14	Volkswagen	Golf	11 jaar	0,4	duurdere auto	9 jaar	7.950
15	Opel	Astra	17 jaar	0,4	gezinsauto	15 jaar	1.750
16	Peugeot	307	14 jaar	0,4	gezinsauto	13 jaar	3.448
17	Opel	Corsa	9 jaar	0,4	gezinsauto	7 jaar	6.250
18	Ford	Focus	17 jaar	0,4	gezinsauto	15 jaar	1.750
19	Opel	Corsa	8 jaar	0,4	gezinsauto	6 jaar	6.800
20	Opel	Astra	16 jaar	0,4	gezinsauto	14 jaar	2.745
<b>Totaal</b>				9,7			
<b>Gemiddelde</b> (gewogen naar frequentie)							<b>4.947</b>
<b>Gezinsauto</b>				<b>4,1</b>	<b>42%</b>		<b>3.660</b>
<b>Kleine auto</b>				<b>3,2</b>	<b>33%</b>		<b>4.392</b>
<b>Duurdere auto</b>				<b>2,4</b>	<b>25%</b>		<b>7.629</b>

## B Waarde referentieauto o.b.v. normbudgetten Nibud

### *inleiding*

De waarde van de referentieauto kan (globaal) worden benaderd aan de hand van normbudgetten voor gezinnen met een modaal inkomen. In deze bijlage is deze benadering op basis van normbudgetten opgenomen.

### *92% autobezit bij modaal inkomen*

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft becijferd dat van de huishoudens in de inkomenscategorie van 30.000 tot 40.000 euro circa 92% een auto heeft.<sup>48</sup> Hieruit blijkt dat deze groep in ieder geval een auto kan betalen.

### *autobudget bij modaal inkomen*

De waarde van de referentieauto kan worden afgeleid van het autobudget van gezinnen met een modaal inkomen. Het Nationaal Instituut voor Budgetvoorlichting (Nibud) publiceert gedetailleerde gegevens over de normatieve inkomsten en uitgaven van verschillende typen gezinnen, waaronder een modaal gezin.

Onderstaande tabel toont de door het Nibud becijferde inkomsten en uitgaven van een modaal gezin in 2015 met een bruto inkomen van 35.000 euro per jaar. In de kolom daarachter is naar rato becijferd wat de inkomsten en uitgaven zijn voor gezinnen op de inkomensgrens van 38.231,80 euro per jaar.

**Tabel B.2: Normuitgaven Nibud bij modaal inkomen en bij grensinkomen**

<i>kolom</i>	<i>modaal (2015)</i>	<i>grens-inkomen</i>	<i>verschil</i>	<i>toelichting</i>
<b>Inkomen</b>				
Bruto inkomen per jaar	35.000	38.232	3.232	incl. kinderbijslag en kindgebonden budget
Bruto inkomen per maand	2.917	3.186	269	incl. kinderbijslag en kindgebonden budget
Netto inkomen per maand	2.372	2.591	219	incl. kinderbijslag en kindgebonden budget
<b>Uitgaven</b>				
Huur	-528	-528	0	gemiddelde huur
Overige lasten	-670	-670	0	GWE, overige nutsvz. en verzekeringen
Reserveringsuitgaven	-416	-416	0	kleding, inventaris, onderhoud huis
Huishoudelijke uitgaven	-592	-592	0	voeding, wasmiddelen en verzorging
<b>Resterende budget</b>	<b>166</b>	<b>385</b>	<b>219</b>	
Sociale participatie	-257	-257	0	
Restbudget voor autogebruik	0	128	128	

De tabel laat zien dat er voor een modaal gezin, na het doen van alle noodzakelijk uitgaven, per maand circa 166 euro resteert. Voor gezinnen op de inkomensgrens is dit naar rato circa 385 euro.<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Circa 8% van deze huishoudens heeft géén auto. Uit: CBS, Sociaaleconomische trends, 1<sup>e</sup> kwartaal 2012, p.34.

<sup>49</sup> Het Nibud tekent hierbij aan dat hierbij geen uitgaven zijn begroot voor sociale participatie en een auto. Deze uitgaven begroten zij op respectievelijk circa 257 euro en circa 400 euro.

Het Nibud geeft hierbij aan dat geen uitgaven zijn begroot voor sociale participatie en een auto. De uitgaven voor sociale participatie begroten zij op circa 257. Met een resterende budget van 166 euro heeft een modaal gezin daarmee onvoldoende budget voor een auto. Voor een gezin op de inkomensgrens is het restbudget voor autogebruik 128 euro.

#### **autokosten bij modaal inkomen**

Met behulp van dit autobudget kan worden bepaald welke auto daarmee kan worden bekostigd. Om de autokosten te bepalen kan gebruik worden gemaakt van verschillende vergelijkingssites. Deze becijferen per type auto wat de (maandelijkse) kosten zijn.

Op deze vergelijkingssites worden auto's ingedeeld in vier klassen:

- Miniklasse of stadsmi's (bv. Citroen C1);
- Compact klasse (bv. Volkswagen Polo);
- Kleine middenklasse (bv. Opel Astra);
- Middenklasse (bv. Ford Mondeo).

Gezien het beperkte autobudget voor gezinnen op de inkomensgrens, is bij het bepalen van de autokosten uitgegaan van de goedkoopste autoklasse. Deze wordt omschreven als de 'mini-klasse' of 'stadsmi's'. In deze klasse vallen auto's als de Citroën C1, de Toyota Aygo en de Volkswagen Up.<sup>50</sup> Van deze auto's is de gemiddelde aanschafwaarde bepaald. Vervolgens is de meest typische mini-klasse auto bepaald door te kijken van welke auto de aanschafwaarde het dichtst ligt bij de gemiddelde aanschafwaarde.

Voor het bepalen van de gemiddelde aanschafwaarde van auto's zijn van de vijf meest verkochte auto's uit deze klasse de gemiddelde prijs bepaald. Dit is gedaan op basis van de minimum en maximum consumentenprijs uit de catalogus van 2018.<sup>51</sup> De gemiddelde consumentenprijs van deze vijf auto's bedraagt 14.454 euro.<sup>52</sup> Dit bedrag komt overeen met de gemiddelde consumentenprijs van de Toyota Aygo.

Vervolgens is van deze Toyota Aygo bepaald wat de gemiddelde autokosten zijn per maand. Hiertoe zijn vier verschillende bronnen geraadpleegd. De bronnen geven elk een verschillende uitkomst. Onderstaande tabel toont deze verschillende maandkosten en vervolgens het gemiddelde hiervan.

**Tabel B.3: Gemiddelde autokosten in de goedkoopste klasse op basis van 4 bronnen**

<i>kolom</i>	<i>ANWB</i>	<i>Nibud</i>	<i>Consumentenbond</i>	<i>Autoweek</i>	<i>Gemiddeld</i>
Type auto	Toyota Aygo	mini-klasse	stadsmi's	Toyota Aygo	
aanschafwaarde	14.655	11.700	14.945	14.945	13.767
aantal km per jaar	10.000	8.500	?	10.000	
gebruiksduur	0 – 5 jaar	0 – 10 jaar	0 – 6 jaar	0 – 5 jaar	
<b>Totale kosten per maand</b>	<b>385</b>	<b>272</b>	<b>345</b>	<b>266</b>	<b>317</b>

De tabel laat zien dat de autokosten in de goedkoopste klasse (vergelijkbaar met de Toyota Aygo) gemiddeld circa 317 euro per maand bedragen.

<sup>50</sup> eveneens: Fiat 500/Panda, Hyundai i10, Kia Picanto, Peugeot 107/108, Renault Twingo, Seat Mii, Skoda Citigo, Suzuki Celerio.

<sup>51</sup> Zie bijlage A

<sup>52</sup> Hierbij is de duurdere Fiat 500 buiten beschouwing gelaten.

### ***autowaarde bij modaal inkomen***

Bovenstaande inventarisatie laat zien dat het autobudget van gezinnen op de inkomensgrens met 128 euro per maand onvoldoende budget is voor de maandelijkse autokosten van 317 euro in de goedkoopste auto-klasse. Het autobudget bedraagt circa 40 procent van deze autokosten.

De gemiddelde aanschafwaarde van deze auto bedraagt 13.767 euro. Het deel van dit bedrag dat betaald kan worden door gezinnen op de inkomensgrens is 40 procent. Daarmee komt de waarde van de referentie-auto op circa **5.562 euro**.

## C Huidige normbedragen en nieuwe bedragen

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de huidige omvang van de normbedragen per 1 januari 2018 en de nieuwe bepaalde omvang van de normbedragen.

Tabel B.4: Huidige normbedragen en nieuwe bedragen

nr.	code	normbedrag	bedrag 1-1-2018	nieuwe bedrag	verschil
1	B11	Drempelbedrag	135,50	134,74	-0,76
<i>Vervoersvoorzieningen</i>					
2	C18-II	Referentieauto	28.816,00	4.946,93	-23.869,07
3	C18-III	Eigen bijdrage voor verzekeringskosten (per mnd.)	96,47	52,51	-43,96
4	C18-IV	Eigen bijdrage voor motorrijtuigenbelasting (per mnd.)	34,00	45,93	11,93
5	C20-I	Inkomensgrens bij één vervoersvoorziening	37.238,34	38.231,80	993,46
6	C20-III	Inkomensgrens bij meerdere vervoersvoorzieningen	55.858,02	57.347,70	1.489,68
7	C22	Kilometervergoeding voor een bruikleenauto	0,13	0,13	0,00
8	C25-I	Kilometervergoeding voor personenauto of bestelauto in eigen bezit	0,49	0,35	-0,14
9	C25-V	Kilometervergoeding voor een busje in eigen bezit	0,61	0,49	-0,12
10	C26-I	Eigen bijdrage voor gezinnen onder de inkomensgrens	0,14	0,17	0,03
11	C26-II	Eigen bijdrage voor gezinnen boven de inkomensgrens	0,49	0,35	-0,14
12	C31	Taxikostenvergoeding	3.989,79	5.514,53	1.524,74
13	C32	Taxikostenvergoeding voor mensen met een visuele beperking	1.993,37	2.757,26	763,89
14	C33	Rolstoeltaxikostenvergoeding	4.874,82	7.038,84	2.164,02
15	C34	Combinatievergoeding (taxi + overig vervoer)	1.777,03	2.757,26	980,23
16	C71	Vergoeding reiskosten voor OV-begeleider (per jaar)	861,83	1.362,56	500,73
<i>Overige voorzieningen</i>					
21	G22-I	Vergoeding voor computerverzoening (eenmaal per 4 jaar)	801,00	800,00	-1,00
22	I12	Grensbedrag voor bruikleenverstrekking	3.595,37	2.873,46	-721,91
<i>Jobcoachvoorzieningen</i>					
23	Q1	Uurvergoeding voor jobcoaching / persoonlijke ondersteuning	75,82	85,05	9,23
24	Q2	Subsidiebedrag voor interne jobcoaching		zie volgende tabel	
<i>Voorzieningen voor startende zelfstandigen</i>					
25	Z1	Inkomensgrens voor startende zelfstandigen 3 jaar na start	83.489,52	86.021,55	2.532,03
26	Z2	Vergoeding voor begeleiding voor startende zelfstandigen	3.756,53	3.870,97	114,44
27	Z3	Vorbereidingskrediet voor startende zelfstandige (incl. btw)	2.938,32	3.010,75	72,43

NB Normbedragen (17 t/m 20) voor tolkvoorzieningen worden in een afzonderlijk onderzoek bepaald.

**Tabel B.5: Subsidiebedrag voor Interne Jobcoaching – Q2**

nr.	code	regime	bedrag 1-1-2018			nieuwe bedrag			verschil		
			jaar 1	jaar 2	jaar 3	jaar 1	jaar 2	jaar 3	jaar 1	jaar 2	jaar 3
<i>Subsidiebedrag voor een dienstbetrekking</i>											
24	Q2	licht	2.700	1.400	1.400	2.700	1.400	1.400	0	0	0
		midden	4.500	2.700	1.400	4.600	2.300	1.400	100	-400	0
		intensief	6.800	4.500	2.700	6.800	3.400	2.700	0	-1.100	0
<i>Subsidiebedrag voor een proefplaatsing</i>											
24	Q2	licht	500			500			0		
		midden	600			600			0		
		intensief	750			800			50		

## D Kostensoort en index per normbedrag

Tabel B.6: Kostensoort en index per normbedrag

nr.	code	normbedrag	kostensoort	index
1	B11	Drempelbedrag	vast punt	minimum loon
<i>Vervoersvoorzieningen</i>				
2	C18-II	Referentieauto	materieel	CPI
3	C18-III	Eigen bijdrage voor verzekeringskosten (per mnd.)	materieel	CPI
4	C18-IV	Eigen bijdrage voor motorrijtuigenbelasting (per mnd.)	materieel	CPI
5	C20-I	Inkomensgrens bij één vervoersvoorziening	vast punt	maximale premieloon
6	C20-III	Inkomensgrens bij meerdere vervoersvoorzieningen	vast punt	maximale premieloon
7	C22	Kilometervergoeding voor een bruikleenauto	materieel	CPI
8	C25-I	Kilometervergoeding voor personen- of bestelauto in eigen bezit	materieel	CPI
9	C25-V	Kilometervergoeding voor een busje in eigen bezit	materieel	CPI
10	C26-I	Eigen bijdrage kilometervergoeding, onder de inkomensgrens	materieel	CPI
11	C26-II	Eigen bijdrage kilometervergoeding, boven de inkomensgrens	materieel	CPI
12	C31	Taxikostenvergoeding	materieel	CPI
13	C32	Taxikostenvergoeding voor mensen met een visuele beperking	materieel	CPI
14	C33	Rolstoeltaxikostenvergoeding	materieel	CPI
15	C34	Combinatievergoeding (taxi + overig vervoer)	materieel	CPI
16	C71	Vergoeding reiskosten voor OV-begeleider (per jaar)	materieel	CPI
<i>Tolkvoorzieningen</i>				
17	E17-I	Uurvergoeding voor geregistreerde tolk gebarentaal of schrijftolk	personeel	Cao-lonen Zorg
18	E17-III	Uurvergoeding voor intermediaire dienstverleners	personeel	Cao-lonen Zorg
19	E17-A1	Reiskostenvergoeding geregistreerde tolk per km (ex btw)	materieel	CPI
20	E17-A3	Reistijdvergoeding voor intermediaire dienstverleners	personeel	Cao-lonen Zorg
<i>Overige voorzieningen</i>				
21	G22-I	Vergoeding voor computervervoorziening (eenmaal per 4 jaar)	materieel	CPI
22	I12	Grensbedrag voor bruikleenverstrekking	materieel	CPI
<i>Jobcoachvoorzieningen</i>				
23	Q1	Uurvergoeding voor jobcoaching / persoonlijke ondersteuning	personeel	Cao-lonen Zorg
24	Q2	Subsidiebedrag voor interne jobcoaching	personeel	Cao-lonen Zorg
<i>Voorzieningen voor startende zelfstandigen</i>				
25	Z1	Inkomensgrens voor startende zelfstandigen 3 jaar na start	vast punt	maximale premieloon
26	Z2	Vergoeding voor begeleiding voor startende zelfstandigen	vast punt	maximale premieloon
27	Z3	Vorbereidingskrediet voor startende zelfstandige (incl. btw)	vast punt	maximale premieloon