



# FOCUS NR. 32

## Brusselse huishoudens en de auto

THOMAS ERMANS

Het verstopt raken van de wegen en de bezorgdheid over het milieu, vooral in verband met autogebruik, staan centraal in het publiek debat. Autobezit ligt aan de basis van automobilititeit. Het analyseren van het autobezit zal daarom verheldering brengen in het debat over de plaats. Hoe verhoudt het autobezit zich ten opzichte van de specifieke kenmerken van de huishoudens? Welke huishoudens bezitten een auto? Welke lessen kunnen hieruit getrokken worden voor het overheidsbeleid? Met het oog op deze vragen, zal deze Focus de balans opmaken met betrekking tot het autobezit van de Brusselse huishoudens.

### De auto, probleem vanuit milieuoogpunt en daarnaast belangrijke factor in de dagelijkse mobiliteit van de huishoudens

Toegang tot een auto in de brede zin is een voorwaarde voor het dagelijks gebruik ervan. Het bezitten van een eigen auto is een factor die het gebruik ervan bevordert [Van Acker en Witlox, 2010 ; De witte *et al.*, 2013]. Het autobezit van de huishoudens wordt gereflecteerd in verschillende vraagstukken, die steeds weer opduiken in het publiek debat, waaronder:

- de mobiliteit van personen;
- de milieuproblematiek, zowel lokale vervuiling als de bijdrage aan de uitstoot van broeikasgassen.

Het autobezit vormt ook een uitdaging voor de huishoudens en de individuen die er deel van uitmaken. Binnen een transportsysteem en ruimtelijke ordening die voornamelijk gericht is op personenwagens, is de toegang tot een auto een absolute voorwaarde om volledig te profiteren van de hulpbronnen die op het grondgebied voorhanden zijn. Het

autobezit van huishoudens kan op deze manier worden beschouwd als een noodzaak, die groter wordt naarmate er minder alternatieven zijn, de afstanden langer worden en de tijdsbesteding niet flexibel is [Enaux *et al.*, 2011]. Daardoor laat de toename van de woon-werkafstanden (en de uitgaande pendelstroom) [Ermans *et al.*, nog te verschijnen] een versterking zien van de druk op de werkgerelateerde mobiliteit van de Brusselaars.

Deze spanning en de middelen om deze het hoofd te bieden, door bijvoorbeeld een auto te kopen, zijn niet gelijk verdeeld over de bevolking. Grof gezegd, de variatie in problematiek (de geboorte van een kind, het verhuizen naar een minder dichtbevolkt gebied, enz.) en de middelen (salarisverhoging, verlies van baan, enz.) hebben direct een invloed op de neiging van huishoudens om een gemotoriseerd vervoermiddel aan te schaffen [Clark *et al.*, 2016a]. Daarnaast is de perceptie zelf van de problematiek en de mogelijkheden, evenals de aan te dragen oplossingen (aankoop van een auto, verhuis, enz.) afhankelijk van de sociale vertegenwoordiging en de persoonlijke vaardigheden, die individuen ontwikkelen met betrekking tot de dagelijkse praktijk van de mobiliteit. De toegang tot een auto veronderstelt met name het aanleren van diverse vaardigheden, deels vereist voor het rijbewijs: rijvaardigheid, kennis van het wegennet, kennis van de verkeersregels, enz. Ook deze zijn niet op gelijke wijze verdeeld over de bevolking en zijn het resultaat van individuele socialisatieprocessen [Demoli, 2017, Kauffmann, 2005].

Om deze overwegingen in de Brusselse context te plaatsen, zal deze Focus een analyse maken van de niveaus van autobezit van de huishoudens met betrekking tot hun verschillende kenmerken, zoals inkomen, leeftijd, aantal kinderen, enz. Zo komen we tot een synthetisch beeld van het fenomeen en de verdeling ervan over de Brusselse bevolking. De gebruikte gegevens zijn afkomstig uit het Huishoudbudgetonderzoek (HBO) (→ **Kader 1**).



## 1. Huishoudbudgetonderzoek

*“Het Huishoudbudgetonderzoek (HBO) [is tweejaarlijks en] is gericht op de uitgaven en inkomsten van de Belgische huishoudens, evenals het niveau van bezit van duurzame goederen<sup>1</sup>. Het inventariseert het consumptiegedrag van de bevolking door middel van vragen over het bedrag en de samenstelling van de uitgaven. Het verzamelen van gegevens vindt plaats door middel van een representatieve steekproef onder de bevolking zowel voor België in zijn geheel als voor de drie gewesten.” [BISA, 2018].*

Om gebruik te maken van meer diepgaande statistische gegevens zijn de steekproeven van 2012, 2014 en 2016 gecombineerd voor de analyses die in deze Focus worden behandeld. Deze zijn uiteindelijk gebaseerd op een steekproef van 1.880 Brusselse huishoudens.

## Het niveau van autobezit van de Brusselse huishoudens, resultaat van uiteenlopende invloeden...

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), **beschikt één op de twee huishoudens over een auto<sup>2</sup>** (wat betreft de jaren 2012, 2014, 2016), dat wil zeggen **55 %** van de Brusselse huishoudens (→ **Tabel 1**). Dat is beduidend minder dan in Vlaanderen (87% huishoudens met motorvoertuig) of Wallonië (85% huishoudens met motorvoertuig). Dit verschil valt grotendeels te verklaren door het uitermate stedelijke karakter van het BHG (betere algemene bereikbaarheid vanaf de woonplaats, betere verbindingen van het openbaar vervoer, kleinere huishoudens, enz.).

Het **inkomen<sup>3</sup>** is een belangrijke factor voor het niveau van autobezit van de huishoudens: het autobezit van de huishoudens neemt toe met het inkomen [Laine en Van Steenberghe, 2016]. Zo beschikt in het BHG één op de drie huishoudens met een laag inkomen over een auto (eerste kwartiel van de inkomens (→ **Woordenlijst**)) en drie op de vier huishoudens onder de hoge inkomens (vierde kwartiel van de inkomens). Deze trend wordt nog versterkt door het systeem van bedrijfswagens, waar de meest welvarende huishoudens van profiteren [Laine en Van Steenberghe, 2016]. Dit verband tussen inkomen en autobezit is een verklaring voor het vermogen van huishoudens om te voorzien in gemotoriseerd vervoer al naargelang hun wensen en de dagelijkse mobiliteitsnoden waarmee zij te maken hebben. De maatschappelijke vertegenwoordiging speelt een belangrijke rol met betrekking tot de vraag naar gemotoriseerd vervoer.

Vooraf de mogelijkheid om zich maatschappelijk te onderscheiden door middel van een auto neemt toe als het inkomen stijgt [Demoli, 2015]. Hoewel de symbolische waarde van het bezit van een auto afgenomen is als gevolg van het feit dat de auto in de tweede helft van de 20ste eeuw gemeengoed is geworden [Coulangeon en Petev, 2012 ; Lansley, 2015 ; Demoli, 2015], blijft deze dimensie van belang. Dat is vooral het geval in de stad, waar het bezit van een auto in de meest dichtbevolkte gebieden gepaard gaat met relatief veel beperkingen en kosten.

In het BHG neemt het aantal eigen auto's per huishouden progressief toe met de **leeftijd** van de referentiepersoon in de beroepsactieve leeftijd met een piek rond 45 - 54 jaar (59 % huishoudens met een motorvoertuig). Dit aantal neemt vervolgens af onder de 55 - 64 ans (53 % huishoudens met een motorvoertuig). Deze variaties volgen de levenscyclus. Ten eerste stijgt het beschikbare inkomen met de leeftijd op de beroepsactieve leeftijd. Ten tweede komen de dagelijkse verplaatsingswijzen onder druk te staan wanneer het huishouden wordt uitgebreid door **geboorten**. Dit leidt vaak tot een hoger niveau van autobezit van de huishoudens [Van Acker en Witlox, 2010, Clark et al., 2016b]. In het BHG heeft 49 % van de huishoudens zonder kinderen een motorvoertuig tegenover 66 % van de huishoudens met een kind en 71 % van de huishoudens met 2 kinderen of meer.

De huishoudens waarvan de referentiepersoon 65 jaar of ouder is bezitten de meeste motorvoertuigen in het BHG (62 % huishoudens met een motorvoertuig). Deze constatering is tegenstrijdig omdat het autogebruik in het algemeen afneemt bij oudere personen, vooral vanwege het aflopen van het beroepsactieve leven en de toename van problemen en angst betreffende de rijvaardigheid bij het ouder worden [Torres en Gauthier, 2005 ; Demoli, 2017]. In de Brusselse context kan deze situatie vermoedelijk worden verklaard door het feit dat een aanzienlijk deel van de huishoudens waarvan de referentiepersoon 65 jaar of ouder is, woningstarter was in de tweede kroon in een naoorlogse context, die gekenmerkt werd door de snelle toename van het autogebruik.

Daarentegen kan het lage niveau van autobezit onder jonge huishoudens (het autobezit van 18 - 29 jarigen bedraagt 36 %) verklaard worden door de voorkeur voor wonen in dichtbevolkte gebieden, met lage inkomens en de afwezigheid van kinderen. Vooral onder studenten zien we in het algemeen een erg laag niveau van autobezit [Oakil et al., 2016]. Verschillende factoren, die zich uiten in de latere leeftijd waarop men een rijbewijs krijgt [BISA, 2016], zouden een reden kunnen zijn voor de afname van het motorvoertuigbezit onder jongeren. Deze factoren zijn onder andere het uitstellen van levensbepalende gebeurtenissen (een relatie aangaan, toegang tot werk, geboorten, enz.) of de verandering in de houding ten opzichte van de auto.

Zoals hierboven al is aangegeven, is **de lokale omgeving** van de woonplaats ook van invloed op het autobezit van de huishoudens, vooral wat betreft de toegang tot activiteiten door middel van de auto of andere vervoersmethoden [Van Acker en Witlox, 2010, Clark et al., 2016b, Oakil et al., 2016]. Dichtbevolkte stedelijke gebieden zorgen voor een lager autobezit en minder intensief autogebruik om verschillende redenen:

- allereerst zorgt een hoge bevolkingsdichtheid in een gebied voor kortere trajecten (zowel in afstand als in tijd);

① NIVEAU VAN AUTOBEZIT VAN DE PARTICULIERE BRUSSELSE HUISHOUDENS NAAR HUISHOUDENSCATEGORIE, GEMIDDELDE WAARDEN VOOR 2012, 2014 EN 2016

	Aantal auto's per huishouden				Gemiddeld aantal auto's per huishouden	Gemiddeld aantal auto's per verbruikseenheid	Aandeel huishoudens met bedrijfswagen	Aantal huishoudens	Steekproefgrootte
	0	1	2+	Totaal					
	%	%	%	%	gemiddelde	gemiddelde	%	aantal	aantal
<b>Alle particuliere huishoudens</b>	45	46	9	100	0,6	0,4	6	542 423	1 880
<b>Type huishouden</b>									
Alleenstaande	64	36	1	100	0,4	0,4	2	252 316	737
Eenoudergezin*	56	38	6	100	0,5	0,3	6	47 347	190
Koppel zonder kinderen	25	56	19	100	1,0	0,6	10	105 485	397
Koppel met kind(eren)	21	61	19	100	1,0	0,5	12	112 002	446
Overige huishoudens	34	53	13	100	0,8	0,5	12	25 273	110
<b>Leeftijd van de referentiepersoon</b>									
18-29 jaar	64	31	5	100	0,4	0,3	5	75 150	258
30-34 jaar	45	46	8	100	0,6	0,4	8	68 595	264
35-44 jaar	42	49	9	100	0,7	0,4	8	126 320	471
45-54 jaar	41	47	12	100	0,7	0,4	8	105 176	389
55-64 jaar	47	41	12	100	0,7	0,5	8	79 595	273
65+ jaar	38	56	7	100	0,7	0,5	2	87 587	225
<b>Aantal kinderen in het huishouden</b>									
0 kinderen	51	42	7	100	0,6	0,4	5	383 074	1 244
1 kind	34	52	14	100	0,8	0,4	10	77 457	304
2+ kinderen	29	56	15	100	0,9	0,4	10	81 892	332
<b>Sociaal-professioneel statuut van de referentiepersoon</b>									
School/studie	89	10	1	100	0,1	0,1	0	15 549	43
Werkend	36	51	12	100	0,8	0,5	10	315 862	1 186
Werkloos	71	27	3	100	0,3	0,2	0	64 419	228
Pensioen/prepensioen	36	57	7	100	0,7	0,6	2	97 640	262
Andere vorm van inactiviteit	73	24	3	100	0,3	0,2	1	48 953	161
<b>Inkomen per gewijzigde gebruikseenheid</b>									
Q1	70	29	1	100	0,3	0,2	0	406 723	439
Q2	51	45	5	100	0,5	0,3	3	406 464	428
Q3	37	53	10	100	0,7	0,5	5	407 848	489
Q4	24	56	21	100	1,0	0,7	17	406 235	524
<b>Hoogst behaalde diploma van de referentiepersoon</b>									
Lager onderwijs	64	36	0	100	0,4	0,2	0	45 926	144
Middelbaar onderwijs	52	42	6	100	0,5	0,4	3	111 232	353
Hoger onderwijs	41	48	11	100	0,7	0,5	8	385 266	1 383
<b>Manier van wonen</b>									
Huurder	57	39	4	100	0,5	0,3	3	346 138	1 157
Eigenaar MET lening	29	55	16	100	0,9	0,5	14	107 843	435
Eigenaar ZONDER lening	20	61	19	100	1,0	0,7	10	88 443	288
<b>Type woning</b>									
Eengezinswoning	14	61	26	100	1,2	0,7	15	98 716	364
Appartement	53	42	5	100	0,5	0,4	4	385 501	1 300
Ander soort woning	47	47	6	100	0,6	0,4	5	58 206	216
<b>Garage ter beschikking</b>									
MET garage	18	60	22	100	1,1	0,7	10	113 958	420
ZONDER garage	52	42	6	100	0,5	0,4	5	428 465	1 460

\* 82 % van de referentiepersonen in de eenoudergezinnen zijn vrouwen

Opmerking 1: de grijze regels betreffen categorieën waarvoor de steekproef zwak is. Het wordt afgeraden om deze indicatoren afzonderlijk te gebruiken.

Opmerking 2: de referentiepersoon van het huishouden is de persoon met het hoogste inkomen of, bij gebrek daaraan, de oudste persoon.

Bron: Statbel (HBO), berekeningen BISA

- ten tweede zorgt de kwaliteit van het aanbod van openbaar vervoer in combinatie met de in het algemeen slechtere verkeersomstandigheden ervoor dat de aantrekkingskracht van het autorijden afneemt;
- en tenslotte, op de derde plaats, gaat autobezit in dichtbevolkte gebieden samen met ernstigere parkeerproblemen (beperkt aantal parkeerplaatsen langs de weg, vaker kosten voor parkeren bij de woning en bij lokale bestemmingen, minder grote beschikbaarheid van garages).

Toch is de lokale context niet helemaal bepalend. De keuze voor minder dichtbevolkte stedelijke woongebieden kan ook worden ingegeven door de wens om een motorvoertuig te gebruiken of, andersom, het zoeken naar meer dichtbevolkte plaatsen kan ontstaan uit de wens om het dagelijks gebruik van een motorvoertuig te beperken of te verminderen [Van Acker et al., 2014].

Hoewel het BHG als geheel kan worden beschouwd als een dichtbevolkt stedelijk gebied waar het openbaar vervoer relatief goed toegankelijk is, zijn er opvallende verschillen in toegankelijkheid tussen de centraal gelegen gebieden (de Vijfhoek en de eerste kroon) en de gebieden in de tweede kroon [Lebrun, 2018a]. Deze laatste zijn overigens meer

geïntegreerd in de arbeidsmarktgebieden die de omliggende gebieden van Brussel omvatten, die zowel minder dichtbevolkt zijn als minder goed aangesloten zijn op het BHG en het openbaar vervoer. De variabelen van het HBO meten niet direct het toegangsniveau van de huishoudens vanaf de woning. Vanwege de grotendeels concentrische socio-ruimtelijke structuur van Brussel [IBSA, z.d.], komen veel sociaaldemografische en sociaaleconomische verschillen overigens relatief goed overeen met de geografie van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De lokale context van het wonen is hierdoor onderliggend in de gegevens aanwezig. Men verwacht bijvoorbeeld dat het woningtype en de aanwezigheid van een garage zeer bepalend zijn op dit gebied. Het niveau van autobezit van huishoudens die in eengezinswoningen wonen (autobezit van 82 %) of die beschikken over een garage (autobezit van 86 %) is inderdaad hoger, zelfs indien de intensiteit van deze verbanden meer inhouden dan de toegankelijkheid van de woonplaats<sup>4</sup>. Deze sociaal-ruimtelijke structuur die de centrale wijken (Vijfhoek en de eerste kroon) grofweg tegenover de wijken in de tweede kroon plaatsen, is meer of minder precies zichtbaar met betrekking tot andere variabelen, waaronder: de inkomens, het aandeel van de personen die 65 jaar of ouder zijn, het aandeel van de personen onder de 30 of het aandeel van de huishoudens die eigenaar zijn.



## 2. Hoe trekken we een conclusie uit deze verschillende associaties?

Voor dit doel is een multiple factoranalyse<sup>5</sup> (MFA) van de variabelen uitgevoerd die getoond wordt in tabel 1<sup>6</sup>. De bedoeling is de gelijktijdige onderlinge verbanden tussen de vele kwalitatieve variabelen te analyseren. De MFA produceert nieuwe variabelen, genaamd 'componenten'. Deze drukken elk de grootst mogelijke onderlinge afhankelijkheid uit die aanwezig is in de gegevens op het moment waarop deze worden gecreëerd. De interpretatie van een component wordt gegeven door de associatie ervan met de variabelen en in het bijzonder door middel van de categorie huishoudens waar deze bij hoort of juist tegengesteld aan is.

De **eerste component** (→ figuur 2) is sterk verbonden met de volgende variabelen<sup>7</sup>:

- woonstatust;
- aantal auto's per huishouden;
- inkomen per gebruikseenheid;
- type woning;
- garage;
- sociaal-professionele status;
- type huishouden.

Deze component laadt negatief op:

- de huurders;
- de woningen zonder auto;
- de huishoudens met laag inkomen (in het eerste of tweede kwartiel);
- de appartementswoningen;
- de woningen zonder garage;
- de huishoudens waarvan de referentiepersoon werkloos is of inactief;
- de alleenstaanden;

en positief op de volgende categorieën:

- de eigenaren;
- de huishoudens in bezit van meerdere motorvoertuigen;
- de eengezinswoningen;
- de woningen met een garage;
- de huishoudens met een hoog inkomen.

De eerste component is in mindere mate ook gecorreleerd aan de leeftijd en het opleidingsniveau van de referentiepersoon. En plaatst de jongste leeftijdscategorie (18 – 29 jaar) tegenover die van 65 jaar en ouder, evenals het diploma lager en middelbaar onderwijs tegenover diploma's voor hoger onderwijs.

De **tweede component** svertaalt zich hoofdzakelijk in de volgende variabelen<sup>8</sup>:

- leeftijd
- type huishouden
- aantal kinderen per huishouden
- woonstatus
- sociaal-professionele status

Deze plaatst de categorieën huishoudens zonder kind of met weinig kinderen (referentiepersonen die gepensioneerd zijn, alleenstaand, jonger dan 30 jaar) tegenover de categorieën huishoudens met kinderen (koppels met kinderen, referentiepersonen tussen de 30 en 55 jaar, eenoudergezinnen). Het niveau van autobezit houdt, hoewel deze in mindere mate onderscheidend is dan de eerste component, duidelijk verband met de tweede component. De huishoudens met een motorvoertuig bevinden zich hier inderdaad dichter in de buurt van de categorieën met kind(eren), in tegenstelling tot de huishoudens zonder motorvoertuig die zich dichter in de buurt van de huishoudens zonder kinderen bevinden.



waarbij zo veel mogelijk wordt gegarandeerd dat elk huishouden zo goed mogelijk wordt vertegenwoordigd door de gemiddelde kenmerken van de groep waartoe het behoort<sup>10</sup>.

In deze analyse worden **vijf groepen** weerhouden. De weergave van de huishoudens door middel van de groep waar deze toe behoren met betrekking tot de twee eerste componenten, die het resultaat zijn van MFA, maakt een eerste snelle interpretatie van de resultaten mogelijk (→ **Figuur 3**). De vijf groepen volgen relatief goed de opdeling in kwadranten, waaraan de volgende interpretatie kan worden gegeven:

In het **kwadrant linksonder** bevinden zich meer dan gemiddeld huishoudens met de volgende kenmerken:

- jong en zonder kinderen,
- laag autobezit,
- laag inkomensniveau.

In het **kwadrant linksboven** bevinden zich meer dan gemiddeld huishoudens met de volgende kenmerken:

- op beroepsactieve leeftijd en met kinderen,
- laag autobezit,
- laag inkomensniveau.

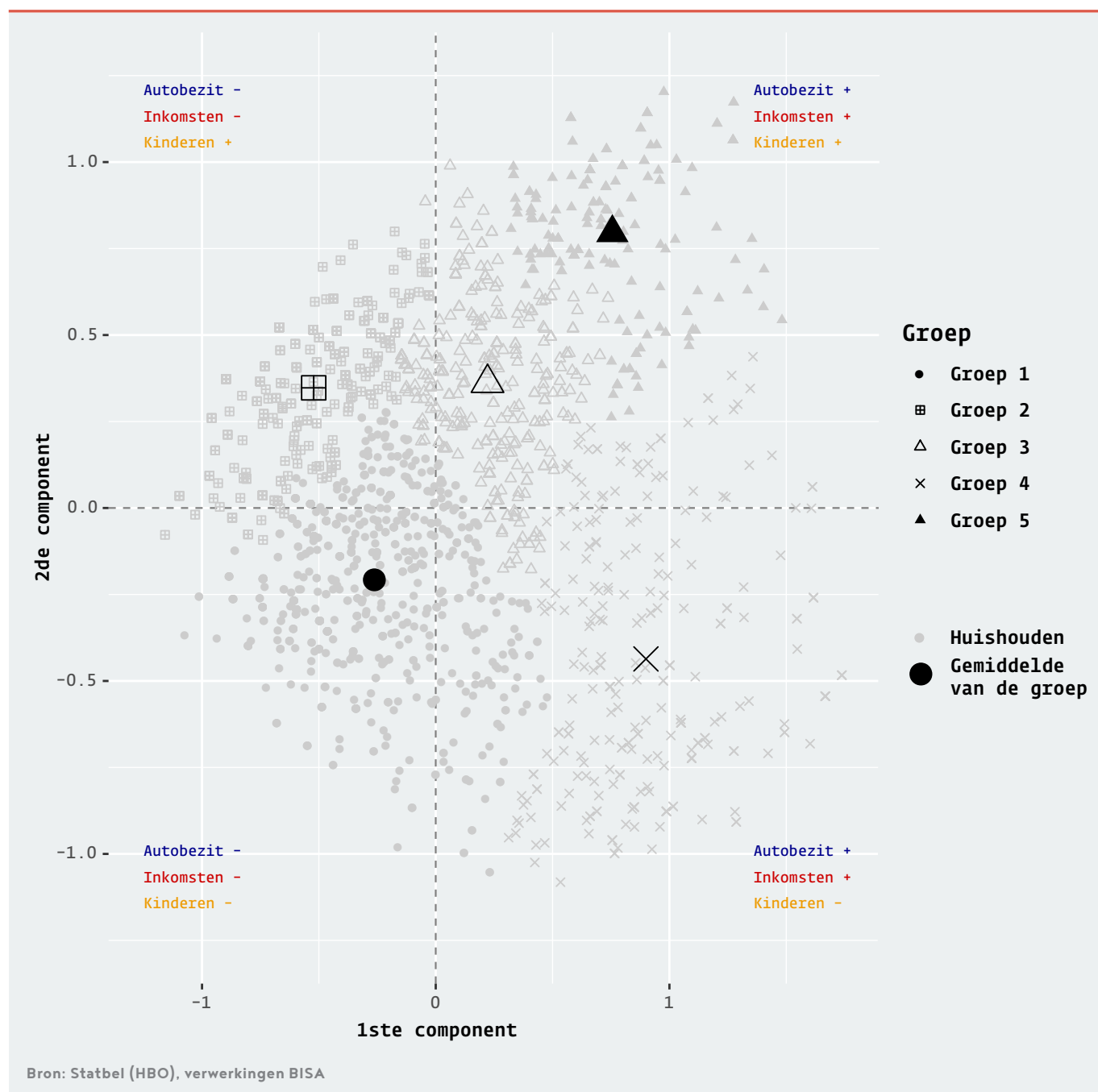
In het **kwadrant rechtsboven** bevinden zich meer dan gemiddeld huishoudens met de volgende kenmerken:

- op beroepsactieve leeftijd en met kinderen,
- hoog autobezit,
- hoog inkomensniveau.

In het **kwadrant rechtsonder** bevinden zich meer dan gemiddeld huishoudens met de volgende kenmerken:

- op pensioengerechtigde leeftijd en zonder kinderen,

### 3 BRUSSELSE HUISHOUDENS WEERGEGEVEN MET BETREKKING TOT DE TWEE EERSTE COMPONENTEN VAN DE MFA VOLGENS HUN INDELING, 2012, 2014 EN 2016



#### 4 AUTOBEZIT VAN DE HUISHOUDENS PER GROEP, GEMIDDELDE WAARDEN VOOR 2012, 2014 EN 2016

	Aantal auto's per huishouden				Gemiddeld aantal auto's per huishouden	Gemiddeld aantal auto's per verbruikseenheid	Aandeel huishoudens met bedrijfswagen	Aantal huishoudens	Steekproef-grootte
	0	1	2+	Totaal					
	%	%	%	%	gemiddelde	gemiddelde	%	aantal	aantal
<b>Alle particuliere huishoudens</b>	45	46	9	100	0,6	0,4	6	542 423	1 880
<b>Groep</b>									
1	68	31	1	100	0,3	0,3	2	240 713	740
2	62	37	1	100	0,4	0,2	0	90 436	335
3	20	69	12	100	0,9	0,6	9	90 033	361
4	8	70	23	100	1,2	0,8	11	79 037	264
5	3	54	43	100	1,5	0,7	31	42 205	180

Bron: Statbel (HBO), berekeningen BISA

- hoog autobezit,
- hoog inkomensniveau.

De volgende paragrafen beschrijven de groepen in detail, in volgorde van toegenomen autobezit (→ Tabel 4).

#### Groep 1: Huishoudens, vaak inactief, zonder kinderen, met laag inkomen en laag autobezit – 32 % van de huishoudens beschikken over een motorvoertuig

Met meer dan 44 % van de Brusselse huishoudens is deze groep de grootste wat betreft het aantal huishoudens, maar de groep vertegenwoordigt maar 27 % van de totale bevolking. De groep wordt in de eerste plaats gekenmerkt door een bijna volledige afwezigheid van kinderen (97 % van de huishoudens is kinderloos). In de groep bevinden zich hoofdzakelijk alleenstaanden (76 %) of koppels zonder kinderen (15 %). De leeftijdsopbouw is tamelijk gelijk verdeeld hoewel de minder actieve leeftijden meer vertegenwoordigd zijn. Deze groep bevat inderdaad veel jonge huishoudens (24 % van de referentiepersonen zijn tussen de 18 en 30 jaar oud) en oudere huishoudens (38 % van de referentiepersonen zijn ouder dan 55 jaar).

Vanwege een relatief laag werkgelegenheidsniveau (51 %) en een gemiddeld onderwijsniveau, bevinden de inkomens in deze groep zich in de lagere schijven (59 % lager dan de mediaan). De meeste huishoudens bestaan uit huurders (87 %) en bewoners van appartementen (81 %). Deze groep, zonder kinderen en met een laag inkomen, laat het laagste niveau van autobezit zien: twee op de drie huishoudens bezit geen auto.

#### Groep 2: Huishoudens op beroepsactieve leeftijden, vaak met kind(eren), met zeer lage inkomens en laag niveau van autobezit – 38 % van de huishoudens heeft een motorvoertuig

Deze groep vormt bijna 17 % van de Brusselse huishoudens en vertegenwoordigt 24 % van de totale bevolking. In tegenstelling tot de voorgaande groep bevat deze groep voornamelijk huishoudens op actieve en relatief jonge leeftijd (alle referentiepersonen zijn jonger dan 65 jaar en 54 % zijn tussen de 35 en 45 jaar oud). Daarentegen heeft de groep een laag onderwijsniveau (59 % hebben op zijn hoogst een diploma

middelbaar onderwijs) en nauwelijks iets meer dan de helft van de referentiepersonen heeft een baan (52 %). Daarom is het inkomen van de huishoudens uit deze groep in het algemeen laag (66 % van de huishoudens bevinden zich in het eerste kwartiel en 92 % onder de mediaan). Evenals de voorgaande groep bestaan deze huishoudens voornamelijk uit huurders (92 %) een het grootste deel woont in een appartement (95 %).

Ondanks de aanwezigheid van een of meerdere kinderen in bijna alle huishoudens (80 % waarvan 32 % eenoudergezinnen met bijna uitsluitend een vrouw aan het hoofd), heeft deze groep een zeer laag niveau van autobezit (38 % van de huishoudens heeft een motorvoertuig). Rekening houdend met de omvang van de huishoudens, heeft deze groep het laagste niveau van autobezit van alle groepen (0,2 auto's per verbruikseenheid).

#### Groep 3: Huishoudens op beroepsactieve leeftijden, een op de twee met kind(eren), hogere inkomens en hoog autobezit – 80 % van de huishoudens heeft een motorvoertuig

De derde groep vertegenwoordigt 17 % van de Brusselse huishoudens en 20 % van de totale bevolking. In de huishoudens waar deze groep uit bestaat zijn de de leeftijden waarop personen het meest beroepsactief zijn sterk vertegenwoordigd (90 % van de referentiepersonen zijn tussen de 30 en 55 jaar oud) en hebben een zeer hoog werkzaamheidsgraad (88 % van de referentiepersonen heeft een baan). De helft van de huishoudens heeft ten minste één kind (54 %), terwijl er ook veel alleenstaanden zijn onder deze huishoudens (32 %). Met een hoger inkomensniveau (64 % van de huishoudens bevinden zich boven de mediaan), zijn deze huishoudens vaak eigenaar maar de meeste wonen in een appartement (75 %). 20 % beschikt over een garage en ze hebben een hoog niveau van autobezit: vier op de vijf huishoudens beschikt over een eigen auto.

#### Groep 4: Huishoudens bestaande uit oudere mensen, eigenaren, met hogere inkomens en een zeer hoog niveau van autobezit – 92 % van de huishoudens heeft een motorvoertuig

De vierde groep bevat 15 % van de Brusselse huishoudens en 14 % van de totale bevolking. Het gaat om huishoudens bestaande uit oudere personen (58 % van de referentiepersonen is ten minste 65 jaar en 86 % ten minste 55 jaar), zeer hoog

gekwalficeerd, ofwel gepensioneerd, ofwel actief op de arbeidsmarkt. Deze huishoudens beschikken over een hoog inkomen (80 % van de huishoudens hebben een inkomen hoger dan de mediaan). Ook zij zijn voor het overgrote deel eigenaren (90 %), hoofdzakelijk woonachtig in eengezinswoningen (56 %) en erg vaak beschikkend over een garage (60 %).

Hoewel 95 % van de huishoudens uit deze groep geen kinderen hebben, hebben de meesten wel een motorvoertuig (92 %) of zelfs meerdere motorvoertuigen (23 %).

### Groep 5: Huishoudens op actieve leeftijd met werk, met kinderen en heel hoge inkomens, eigenaren met een hoog niveau van autobezit – 97 % van de huishoudens heeft een motorvoertuig

De vijfde groep vertegenwoordigt slechts 8 % van de huishoudens en maar 14 % van de Brusselse bevolking. Met een leeftijdsstructuur die duidelijk overeenkomt met de leeftijden waarop personen het meest beroepsactief zijn (97 % van de referentiepersonen zijn tussen de 30 en 55 jaar oud) en een hoog werkzaamheidsniveau (96 % van de referentiepersonen heeft een baan), ligt deze groep dicht bij groep 3. Maar hij onderscheidt zich door het feit dat de huishoudens iets welgestelder zijn (87 % van de huishoudens bevinden zich boven de mediaan), negen op de tien huishoudens zijn eigenaar, de meeste wonen in een eengezinswoning (71 %) en bijna één op de twee huishoudens heeft beschikking over een garage (45 %). Bovendien hebben ze nog vaker kinderen (acht op de tien huishoudens).

Het gaat hier vanzelfsprekend om de groep met het hoogste niveau van autobezit: bijna alle huishoudens beschikken over een auto (97 %) en vier op de tien huishoudens hebben meerdere motorvoertuigen (43 %).

## Naar een afname van de noodzaak tot autobezit?

De analyse die in deze Focus wordt gemaakt toont twee **structurele dimensies** met betrekking tot het autobezit van de Brusselse huishoudens.

1. De eerste, en ook de meest bepalende, benadert het niveau van autobezit via de  **sociaal-economische standing**  dvan de huishoudens. Deze is in sterke mate afhankelijk van het inkomen en drukt het vermogen (en in zekere mate ook de wens) van de huishoudens uit om een motorvoertuig aan te schaffen. Gezien de sociaal-ruimtelijke configuratie van Brussel, vertegenwoordigt deze eerste dimensie duidelijk ook een tegenstelling tussen de centrale wijken, waar de huishoudens minder beschikking hebben over een motorvoertuig, en de wijken van de tweede kroon waar meer huishoudens beschikken over een motorvoertuig. De **toegankelijkheid van het gebied** vanaf de woning is overigens niet expliciet in de analyse meegenomen.

2. De tweede dimensie legt een verband tussen het niveau van autobezit en de **aanwezigheid van een of meerdere kinderen** in het huishouden. Derhalve drukt deze dimensie een noodzaak uit voor het bezit van een motorvoertuig. Het vermogen om aan deze noodzaak te beantwoorden door het aanschaffen van een motorvoertuig zal minder groot zijn voor minder gegoede huishoudens, waardoor zij voor situaties kunnen komen te staan vanwege het feit dat ze geen motorvoertuig bezitten. In groep 2 duidt het lage niveau van autobezit ondanks de aanwezigheid van kinderen doorgaans op dit type problemen.

Deze constatering kan echter afgezwakt worden in een woonomgeving die meer dicht bevolkt is en die over het algemeen goed wordt bediend door het openbaar vervoer. Vanuit dit gezichtspunt vormt de **toegankelijkheid van het gebied zonder auto** (korte afstanden, goede voorzieningen voor de actieve vervoerswijzen (te voet, per fiets), goed openbaar vervoer, etc.) **een hulpmiddel voor de huishoudens**. Dit is vooral het geval voor de huishoudens die geen toegang hebben tot een motorvoertuig, hetgeen uitnodigt om na te denken over publiek beleid op dit gebied. Bovendien zou de **verbetering van het gemak om zich te verplaatsen met kinderen en zonder auto** bij alle ouders de noodzaak of relatieve aantrekkelijkheid van autogebruik kunnen verminderen. Bij het aanbieden van alternatief vervoer in plaats van de eigen auto zou men dan nog meer rekening moeten houden met het specifieke karakter van het reizen met kinderen [Montulet en Hubert, 2008], bijvoorbeeld door het verbeteren van:

- de kwaliteit en de veiligheid van de paden en voorzieningen voor de actieve vervoerswijzen;
- de toegankelijkheid van het openbaar vervoer met kinderen (rekening houden met kinderwagens wat betreft de paden en de haltes, stoelen met veiligheidsriemen, enz.);
- beschikking over kinderstoelen in het aanbod van deelauto's.

Bovendien richten deze maatregelen zich op een globale vermindering van het autobezit van de huishoudens en het autogebruik.

Andere redenen voor autobezit zijn niet opgenomen in deze Focus. Vooral het woon-werkverkeer dat lang duurt of moeilijk uit te voeren is met het openbaar vervoer maakt autogebruik en autobezit vaak noodzakelijk.

Ten slotte laat de analyse zien dat het autobezit hoger is bij personen op gepensioneerde leeftijd dan op de actieve leeftijden. Het gaat hier om een typisch Brussels fenomeen dat wordt afgespiegeld in de samenstelling van de vierde groep resulterend uit de clusteranalyse (oudere huishoudens met een hoog niveau van autobezit ondanks de afwezigheid van kinderen). Dit fenomeen hangt nauw samen met generatie-effecten, die een aanzienlijke impact hebben op het globale niveau van autobezit van de Brusselse huishoudens. Aan de andere kant benadrukt dit het belang van fenomenen aan het werk bij de jonge generaties van Brusselaars, zoals de stijging van de leeftijd waarop het rijbewijs wordt behaald.



## Bibliografie

- BAUDEWYNS P., 2013. L'analyse factorielle des correspondances (multiples). In Masuy-Stroobant G., Costa R. édés., *Analyser les données en sciences sociales: de la préparation des données à l'analyse multivariée*. Bruxelles : Lang, Collection Méthodes participatives appliquées, No. 5, pp. 171-199.
- BISA, 2016. *Hebben jongeren steeds minder interesse om een rijbewijs te behalen?* [online]. Brussel: BISA In de kijker.
- BISA, 2018. *Mobiliteit en Vervoer - Methodologie*. [online]. Brussel: BISA.
- IBSA, zonder datum. Glossarium Wijkmonitoring [online]. Brussel: BISA.
- CLARK B., LYONS G., CHATTERJEE K., 2016a. Understanding the process that gives rise to household car ownership level changes. *Journal of Transport Geography*, vol. 55, pp. 110-120.
- CLARK B., CHATTERJEE K., MELIA Steve, 2016b. Changes in level of household car ownership: the role of life events and spatial context. *Transportation*, vol. 43, n° 4, pp. 565-599.
- COSTA R., 2013. L'analyse de classification. In Masuy-Stroobant G., Costa R. édés., *Analyser les données en sciences sociales: de la préparation des données à l'analyse multivariée*. Bruxelles : Lang, Collection Méthodes participatives appliquées, no. 5, pp. 201-224.
- COULANGEON P., PETEV I., 2012. L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale. *Economie et statistique*, vol. 457, n° 1, pp. 97-121.
- DE WITTE A., HOLLEVOET J., DOBRUSZKES F., HUBERT M., MACHARIS C., 2013. Linking modal choice to motility: A comprehensive review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 49, pp. 329-341.
- DEMOLI Y., 2015. The social stratification of the costs of motoring in France (1984-2006). *International Journal of Automotive Technology and Management*, vol. 15, n° 3, pp. 311.
- DEMOLI Y., 2017. Prendre ou laisser le volant. L'enracinement social de la pratique de la conduite automobile. *Recherche Transports Sécurité*, vol. 2017, n° 01-02, pp. 83-101.
- ENAUX C., LANNOY P., LORD S., 2011. Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires. *Articulo - Journal of Urban Research*, n° 7.
- ERMANS T., BRANDELEER C., D'ANDRIMONT C., HUBERT M., LEBRUN K., MARISSAL P., VANDERMOTTEN C., WAYENS B., nog te verschijnen. *Analyse van de woon-werk en woon-schoolverplaatsingen met betrekking tot*

*het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Brussel: Brussel Mobiliteit, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, n°6, 240 p.

- KAUFMANN V., WIDMER É. D., 2005. L'acquisition de la motilité au sein des familles: État de la question et hypothèses de recherche. *Espaces et sociétés*, vol. 120-121, n° 2, pp. 199-217.
- LAINE B., VAN STEENBERGEN A., 2016. *The fiscal treatment of company cars in Belgium: effects on car demand, travel behaviour and external costs*, Brussel: Federaal Planbureau, 35 p., working paper 3-16.
- LANSLEY G., 2016. Cars and socio-economics: understanding neighbourhood variations in car characteristics from administrative data. *Regional Studies*, Regional Science, vol. 3, n° 1, pp. 264-285.
- LEBRUN K., 2018a. Verplaatsingstijden met het openbaar vervoer in Brussel: de bereikbaarheid van de activiteitspolen. *Brussels Studies*, n°123.
- LEBRUN K., 2018b. *L'accessibilité urbaine en transport public et ses déterminants. Le cas de Bruxelles*. Thèse de doctorat. Bruxelles : Université Libre de Bruxelles, Université Saint-Louis Bruxelles, 240 p.
- MONTULET B., HUBERT M., 2008. Zich met kinderen verplaatsen in Brussel? Een sociologische studie over de tijdsbeleving en het gebruik van de transportmodi. *Brussels Studies*, n°15.
- OAKIL A. T. M., MANTING D., NIJLAND H., 2016. Determinants of car ownership among young households in the Netherlands: The role of urbanisation and demographic and economic characteristics. *Journal of Transport Geography*, vol. 51, pp. 229-235.
- TORRES S., GAUTHIER P., 2006. Rapport Final: *Mésusages de l'automobile chez les conducteurs vieillissants*. Rapport de recherche. Paris : Ministère de l'Équipement, DRAST, 73 p.
- VAN ACKER V., MOKHTARIAN P. L., WITLOX F., 2014. Car availability explained by the structural relationships between lifestyles, residential location, and underlying residential and travel attitudes. *Transport Policy*, vol. 35, pp. 88-99.
- VAN ACKER V., WITLOX F., 2010. Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography*, vol. 18, n° 1, pp. 65-74.

## Woordenlijst en afkortingen

### Tweede kroon

Hiermee worden de wijken bedoeld die zich het verst aan de rand van de stad bevinden, buiten de middengordel die gevormd wordt door de Churchillaan (in het zuiden), Militaire laan (in het oosten: Generaal Jacques, Generaal Meiser, Brand Whitlock, Auguste Reyers, Generaal Wahis) en de spoorweglijn (in het westen).

### Mediaan en kwartielen (met betrekking tot de inkomens)

Op een ordelijke distributie van inkomens, verwijzen de eerste, tweede en derde kwartielen naar de drie waarden, die de steekproef verdelen in vier groepen, waarbij ze elk 25 % van het totaal vertegenwoordigen. De mediaan komt overeen met het tweede kwartiel.

Bij uitbreiding, de kwartielen verwijzen naar groepen individuen (van huishoudens) samengesteld door het indelen van de steekproef in kwartielen. Het eerste kwartiel komt overeen met de 25 % huishoudens met de laagste inkomens, het tweede kwartiel met de 25 % huishoudens die daarboven komen, en zo verder tot aan het vierde kwartiel, dat de 25 % huishoudens weergeeft met de hoogste inkomens.

### Vijfhoek

Gebied in Brussel gelegen binnen de lanen van de kleine ring. Het gaat om de voormalig ommuurde stad. De naam van dit gebied heeft te maken met de vorm van de oude muren op de kaart.

### Eerste kroon

Hiermee worden de wijken bedoeld die tussen de Vijfhoek en de tweede kroon liggen.

### Gewijzigde verbruikseenheid

Equivalentieschaal waarmee het aantal personen in een huishouden kan worden omgezet in een coëfficiënt. Via deze schaal kan het aantal personen in een huishouden worden weergegeven in een aantal gewijzigde verbruikseenheden (GVE). De eerste volwassene van een huishouden krijgt 1 als coëfficiënt, de andere personen van 14 jaar en ouder 0,5 als coëfficiënt en kinderen jonger dan 14 jaar de coëfficiënt 0,3. Hierdoor kan rekening worden gehouden met de schaalvoordelen die eigen zijn aan het samenleven in één huishouden.

## Noten

1. Een duurzaam goed is een goed dat zijn nut in de loop van de tijd vrijgeeft (gebruik voor drie jaar of meer wordt meestal als referentie gebruikt). Duurzame goederen omvatten bijvoorbeeld auto's en huisraad.
2. In het HBO worden alle persoonsvoertuigen die beschikbaar zijn voor privégebruik meegenomen in de berekening van de hoeveelheid voertuigen die de huishoudens in bezit hebben. Dat betekent dat bedrijfswagens hierbij zijn inbegrepen.
3. In deze Focus, worden de indicatoren van de inkomens van de huishoudens uitgedrukt in "inkomen per gewijzigde verbruikseenheid" (→ [Woordenlijst](#)) om het beschikbare inkomen te benaderen rekening houdend met de omvang van de huishoudens.
4. Het woningtype staat op deze manier ook in verband met het inkomen van de huishoudens en het bezit van een garage is een directe aanwijzing voor het bezit van een auto, ongeacht de woonplaats.
5. Wie geïnteresseerd is in een volledig overzicht van de methode verwijzen we door naar Baudewijns, 2013.
6. Alleen de variabelen 'aantal auto's per huishouden', 'type woning', 'woningstatus', 'garage', 'inkomen per gewijzigde verbruikseenheid', 'hoogst behaalde diploma van de referentiepersoon', 'type huishouden' en 'leeftijd van de referentiepersoon' zijn actief gebruikt voor het opzetten van de factoriële schema's. De eerste twee componenten die zijn opgenomen in de MFA nemen samen bijna 19% van de inertie puntenwolk voor hun rekening.
7. Alleen de variabelen die ten minste 20% van de variantie van de eerste component verklaren worden hier genoemd.
8. Alleen de variabelen die tenminste 20% van de variantie van de tweede component verklaren, worden hier genoemd.
9. Kevin Lebrun [2018b] heeft overigens in zijn proefschrift het verband aangetoond op het niveau van de statistische sectoren tussen het sociaal-economisch niveau (weergegeven door de werkloosheidsgraad) en de toegang tot openbaar vervoer vanaf de woonplaats.
10. Er is gebruik gemaakt van hiërarchische clusters volgens de Wards methode. Voor een uitgebreid overzicht van de methode, zie Costa, 2013

### WETENSCHAPPELIJKE COÖRDINATIE

Astrid Romain

### LEESCOMITÉ

Rafael Costa, Xavier Dehaibe, Anne Franklin, Line Jussiant

### VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Astrid Romain – BISA

©2019 Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Alle rechten voorbehouden.