

Personenautobezit van huishoudens en personen

Jacqueline van Beuningen, Hermine Molnár-in 't Veld en Ilona Bouhuijs

Begin 2010 hebben drie op de tien huishoudens in Nederland geen auto. Daar staat tegenover dat bijna een kwart van de huishoudens twee of meer auto's bezit. Naarmate het huishoudensinkomen hoger is, neemt het percentage huishoudens met ten minste één auto toe. De hogere inkomens beschikken daarnaast vaker over een leaseauto. Ook geldt dat grotere huishoudens over het algemeen vaker een auto hebben. Van de kinderen onder de 18 jaar woont 12 procent in een huishouden zonder auto. Vrouwen hebben minder vaak een auto op hun naam staan dan mannen.

1 Inleiding

De auto is vrijwel niet meer uit onze samenleving weg te denken. In 2010 werd in bijna de helft van de gevallen waarbij iemand ergens naar toe ging, gebruik gemaakt van een auto. Het belang van de auto als vervoermiddel wordt ook gereflecteerd in de inrichting van onze infrastructuur die sterk gericht is op automobilititeit. Onderzoek naar meningen van Nederlanders over mobiliteit laat zien dat de Nederlandse bevolking reizen met de auto ervaart als een superieure vervoerwijze. De positieve waardering voor de auto berust vooral op het geboden comfort, het gemak, de onafhankelijkheid en de flexibiliteit die een auto biedt (Harms, 2005). Er kleven echter ook nadelen aan al die auto's, zoals congestieproblemen, verkeersveiligheidsvraagstukken, het ruimtebeslag door auto's, onzekerheid rond de toekomstige beschikbaarheid van fossiele brandstoffen en de milieuproblematiek. Ook is een auto zowel in aanschaf als in gebruik een relatief duur vervoermiddel. Niet iedereen kan een auto betalen.

Mede dankzij de prominente positie van de auto in de Nederlandse samenleving vestigen steeds meer bedrijven, winkels en recreatievoorzieningen zich in de randgebieden van de stad met een goede autobereikbaarheid (Martens, Ten Holder en Thijssen, 2011). Hiermee ontstaat een risico op vervoersarmoede voor mensen die niet de beschikking hebben over een auto: door beperkte verplaatsingsmogelijkheden kunnen ze niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijke leven deelnemen (Meert, 2003, p2).

In dit artikel wordt het bezit van personenauto's door huishoudens en personen in kaart gebracht. Daarbij is er speciale aandacht voor de achtergrondkenmerken van huishoudens en personen die *niet* de beschikking hebben over een auto. Van het Nederlandse personenautopark staan zowel auto's op naam van een bedrijf als op naam van een particulier. In dit artikel ligt het zwaartepunt op het particuliere autobezit in 2010. Het artikel is als volgt opgebouwd. Paragraaf 2 gaat in op het belang van de personenauto. In paragraaf 3 wordt het autobezit van huishoudens naar achtergrondkenmerken beschreven, terwijl in paragraaf 4 de persoonskenmerken van de autobezitters aan de orde komen. Paragraaf 5 sluit het artikel af met enkele conclusies en aanbevelingen voor verder onderzoek.

2 Belang van de personenauto

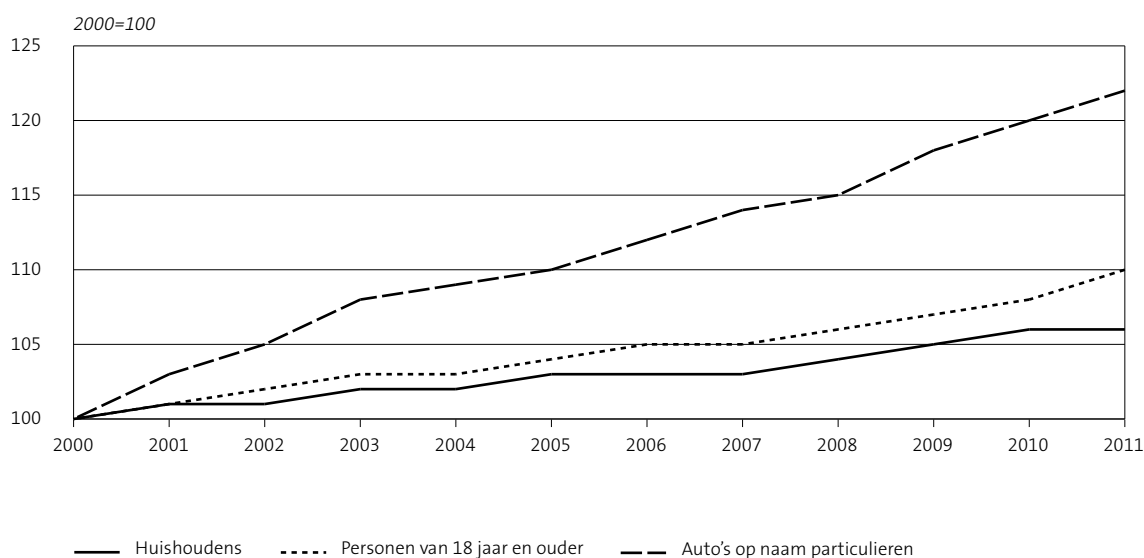
2.1 Aantal auto's in handen van particulieren sinds 2000 met 22 procent gegroeid

Nederland telde op 1 januari 2011 ruim 7,7 miljoen personenauto's op naam van particulieren en bedrijven. Dat komt neer op 462 auto's per 1 000 inwoners. Dat zijn er minder dan in onze buurlanden Duitsland en

België waar in 2009 respectievelijk 509 en 483 auto's per 1 000 inwoners op de weg waren (Eurostat, 2010). Van alle personenauto's in Nederland staat 89 procent op naam van een particulier. Het ging begin 2011 om 6,8 miljoen auto's.

Sinds het begin van deze eeuw is het aantal auto's op naam van een privépersoon met 22 procent gestegen. Deze toename is aanmerkelijk sterker dan de toename van de totale bevolking van 18 jaar en ouder die tussen 2000 en 2011 met 6 procent toenam. Het aantal huishoudens steeg in deze periode met 10 procent. Helaas kon niet worden onderzocht of relatief meer mensen een auto bezitten of dat er steeds meer mensen meerdere auto's hebben.

2.1.1 Ontwikkeling personenautobezit door particulieren



2.2 Auto het vaakst gebruikt voor werk of school

In 2010 werd 47 procent van alle verplaatsingen afgelegd achter het stuur of als passagier van een auto. Wanneer mensen zich met de auto verplaatsen, gaat het in bijna 30 procent van de gevallen om vervoer van en naar het werk, het afleggen van een zakelijk bezoek of het vervoer van en naar school. Voor een kwart van de verplaatsingen zijn zaken als winkelen/boodschappen doen, een bezoek aan een arts of een bank reden om met de auto de deur uit te gaan. In de overige gevallen betreft het vrijetijdsverplaatsingen, zoals bezoek aan familie of vrienden of sportactiviteiten.

2.3 Risico op vervoersarmoede autoloze huishoudens

Jeekel (2011) becijferde dat 40 procent van de autoverplaatsingen heel lastig of zelfs niet zonder het gebruik van een auto te maken zijn. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit van huishoudens zonder auto. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zal de autoafhankelijkheid in de toekomst alleen maar verder toenemen (Harms, Jorritsma, 't Hoen en van de Riet, 2011). Dit zou kunnen leiden tot vervoersarmoede. Hiervan is sprake wanneer de verplaatsingsmogelijkheden voor bepaalde groepen mensen dusdanig beperkt zijn dat men niet meer volwaardig kan deelnemen aan de samenleving (Hine

en Mitchell, 2003; Cass, Shove en Urry, 2005). Risico op vervoersarmoede bestaat vooral bij de huishoudens met weinig inkomen, ouderen en mensen met een mobiele beperking door een lichamelijke of geestelijke handicap.

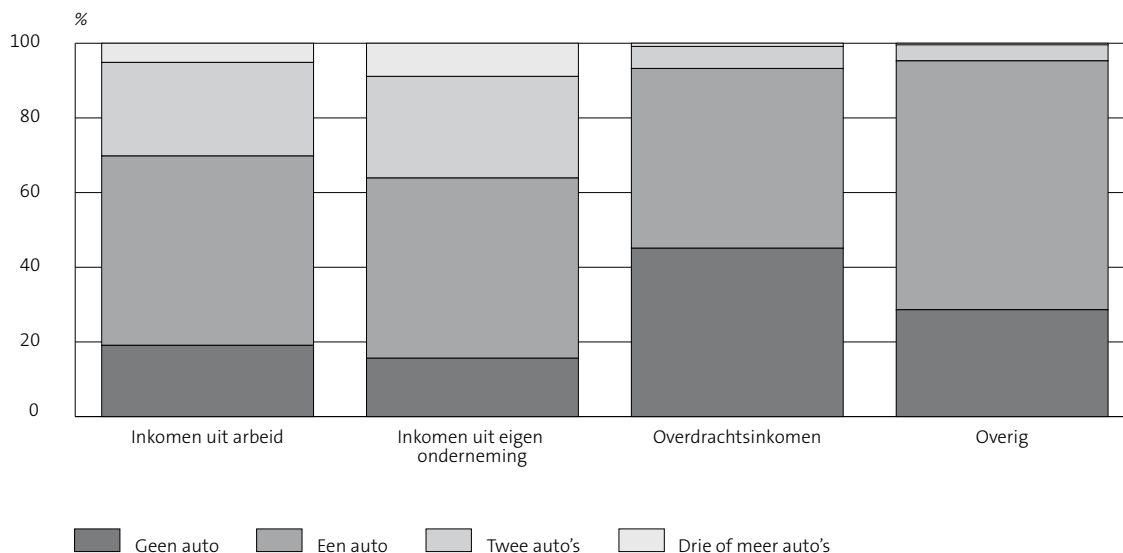
Uit onderzoek blijkt dat het fenomeen in Nederland nog beperkt is door de rol van de fiets, een goed openbaar vervoernetwerk en de redelijk compacte verstedelijking (zie Martens et al., 2011). Maar er is een reële kans dat de vervoersarmoede in de toekomst zal groeien. Het verplaatsen van bedrijven, winkels en recreatievoorzieningen naar de randgebieden van de steden met een goede autobereikbaarheid werd al genoemd. Maar ook andere ontwikkelingen zoals de stijgende brandstofkosten, de krimp van de bevolking op het platteland – waardoor niet alleen het aanbod van het openbaar vervoer, maar ook van andere voorzieningen in de nabijheid onder druk komen te staan – én de vergrijzing zouden kunnen bijdragen aan vervoersarmoede.

3 Autobezit in huishoudens

3.1 Merendeel huishoudens bezit één of meer auto's

Ruim zeven op de tien huishoudens hebben de beschikking over minstens één auto. De helft van de huishoudens heeft één auto, terwijl bijna een kwart er twee of meer in bezit heeft. Vooral huishoudens met voornamelijk inkomen uit een eigen onderneming of arbeid hebben vaak een auto: respectievelijk 84 en 81 procent heeft er minstens één. Huishoudens met ten minste één ondernemer hebben daarnaast ook dikwijls twee, drie of zelfs meer privé-auto's in het huishouden.

3.1.1 Personenautobezit van huishoudens naar voornaamste inkomensbron, 2010



Het autobezit is het laagst onder huishoudens met voornamelijk overdrachtsinkomen, zoals pensioen of een werkloosheids- of bijstandsuitkering. Van deze huishoudens heeft 55 procent ten minste een auto. Dit verschil blijft bestaan als gecorrigeerd wordt voor het lagere huishoudensinkomen van uitkeringsontvangers.

3.2 Inkomen is gerelateerd aan zowel autobezit als autogebruik

Huishoudens met een hoger inkomen hebben vaker een auto. Maar andersom geldt ook dat het bezit van een auto invloed kan hebben op het inkomen. Gautier en Zenou (2008) toonden in een studie onder laaggeschoolde arbeiders in de Verenigde Staten aan dat wanneer mensen geen geld hebben om een auto aan te schaffen, dit hun mogelijkheden op de arbeidsmarkt beperkt. Laagopgeleiden zonder auto hebben niet alleen minder kans op een baan, maar ook gemiddeld een lager loon dan laagopgeleiden mét auto. Een auto maakt het niet alleen makkelijker om op grotere afstanden van huis een (beter betaalde) baan te hebben, maar ook om meerdere banen te combineren. Laaggeschoolde arbeiders zonder auto hebben bovendien meer tijd nodig om hun werk te bereiken, zelfs als ze minder ver naar hun werk hoeven te reizen.

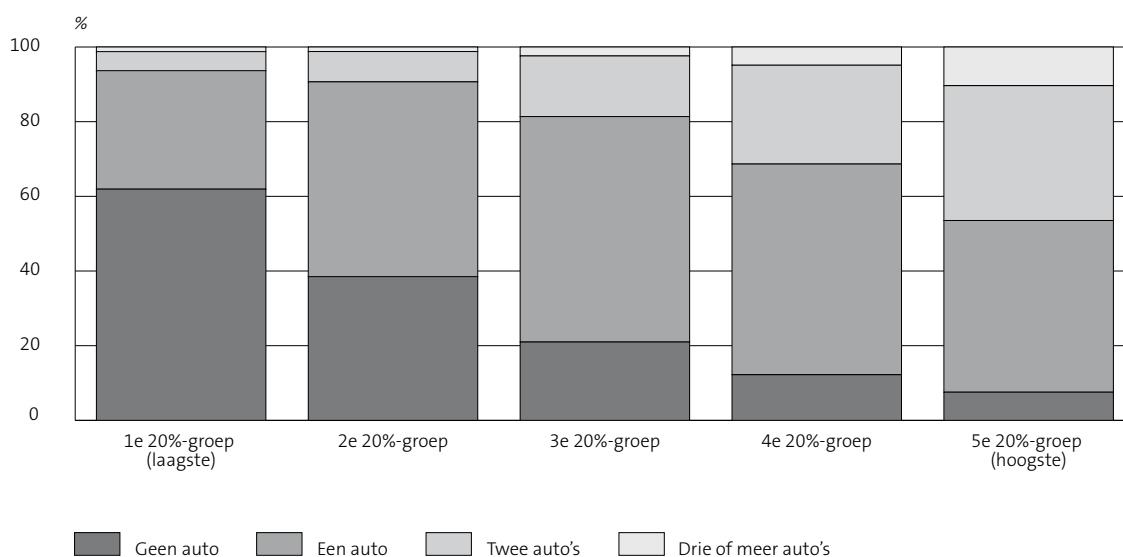
Molnár-in 't Veld en Kragt (2003) lieten zien dat mensen met een laag inkomen zich minder vaak verplaatsen met de auto dan mensen met een inkomen dat boven de lage-inkomensgrens ligt. Dit geldt ook na correctie voor achtergrondkenmerken zoals geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, sociaaleconomische positie, huishoudenssamenstelling en stedelijkheidsgraad van de woongemeente. Als personen met een laag inkomen gebruik maakten van de auto legden zij bovendien gemiddeld kortere afstanden af.

3.3 Drie op de tien huishoudens met een inkomen onder de 10 duizend euro bezitten een auto

Het belang van de auto blijkt niet alleen uit het feit dat de meeste Nederlandse huishoudens een auto bezitten. Ook een deel van de huishoudens met een relatief bescheiden budget heeft er een. Zo heeft van de huishoudens met een besteedbaar inkomen tot 10 duizend euro toch nog 30 procent de beschikking over een of meerdere auto's.

De kans dat iemand beslist om een auto te kopen neemt sterker toe als het inkomen stijgt, dan de kans dat iemand beslist om de auto te verkopen wanneer het inkomen daalt (Dargay, 2001). Van de huishoudens met een inkomen van 10 tot 20 duizend euro heeft al meer dan de helft (58 procent) één of meerdere auto's. Van de huishoudens met een inkomen vanaf 20 duizend euro zijn dat er ruim vier op de vijf (zie tabel B.1).

3.3.1 Personenautobezit van huishoudens naar inkomensgroep, 2010



Als naar inkomensgroep uitgesplitst wordt, is er een vergelijkbaar patroon te zien: huishoudens in de laagste 20%-groep hebben in 38 procent van de gevallen één of meerdere auto's, terwijl dit in het hoogste kwintiel 92 procent is.

Wel is belangrijk om bij de interpretatie van autobezit van huishoudens naar hoogte van het inkomen rekening te houden met het feit dat in de laagste inkomensgroep veel zelfstandigen voorkomen. Het inkomen van zelfstandigen fluctueert vaak sterk van jaar tot jaar. Het zou dus heel goed kunnen dat een aantal van hen in eerdere jaren juist veel verdiend heeft, waardoor hun huishoudens meer te besteden hebben dan andere huishoudens in de laagste inkomensgroep.

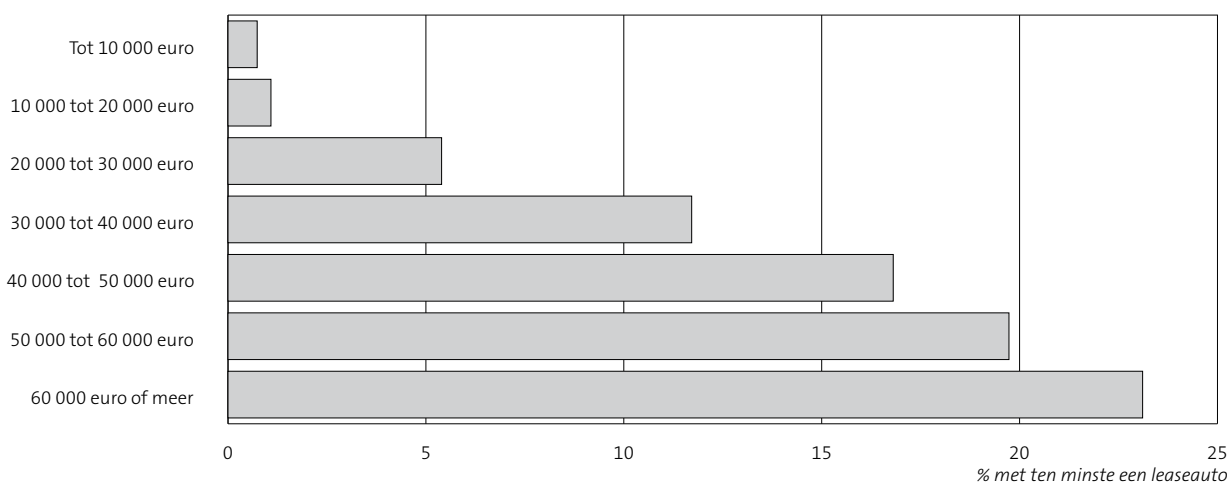
Om inzicht te krijgen in de mate waarin deze situatie zich naar verwachting voordoet, is aan de hand van de sociaaleconomische status van personen van 18 jaar of ouder bepaald hoeveel zelfstandigen er voorkomen in de huishoudens in de laagste inkomensklasse. Het blijkt dat er in 15 procent van de huishoudens met een inkomen onder de 10 duizend euro minstens één zelfstandige voorkomt, tegenover 5 procent van de huishoudens met een inkomen tussen 10 en 20 duizend euro.

Wanneer de huishoudens met zelfstandigen buiten beschouwing worden gelaten, slinkt het aandeel in de laagste inkomensklasse met een auto van 30 naar 23 procent.

3.4 Vooral hogere inkomens hebben leaseauto

Bij de bespreking van het autobezit van huishoudens worden de bijtellingen van privégebruik van leaseauto's (personen- of bestelauto) meegenomen. Ongeveer 8 procent van de huishoudens heeft een leaseauto. In huishoudens uit de hoogste inkomenscategorie komt leaseautobezit het meest voor. Het gemiddeld besteedbaar inkomen in huishoudens met leaseauto is fors hoger dan in huishoudens zonder leaseauto; bijna 37 duizend versus 23 duizend euro.

3.4.1 Leaseautobezit van huishoudens naar inkomensklasse, 2010



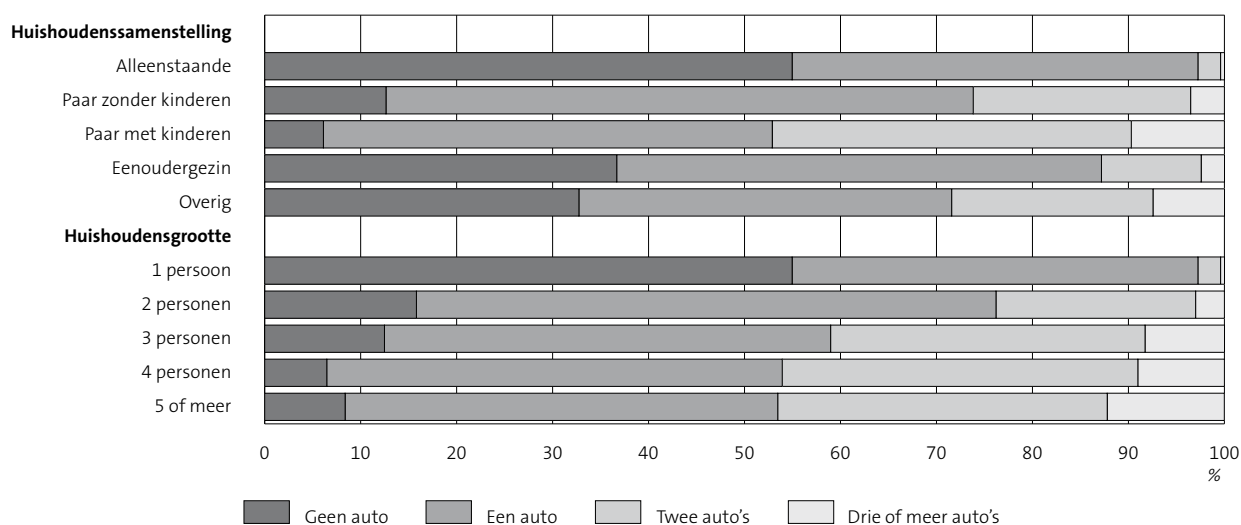
Bijna 212 duizend huishoudens hebben één of meer leaseauto's met daarnaast geen andere personenauto. Ruim 398 duizend huishoudens hebben naast hun leaseauto('s) nog minimaal één personenauto ter beschikking.

3.5 Autobezit het hoogst bij grote gezinnen

Grotere huishoudens hebben vaker een auto dan kleinere. Ruim negen op de tien huishoudens met vier of vijf personen bezitten een auto. Van de tweepersonshuishoudens is dat 84 procent en van de eenpersoonshuishoudens 45 procent. Deze verschillen blijven bestaan als gecorrigeerd wordt voor het huishoudensinkomen en de samenstelling van het huishouden.

Paren – met en zonder thuiswonende kinderen – hebben bijna allemaal een auto. Ongeveer een op de tien van deze huishoudens is autoloos. Stellen met thuiswonende kinderen hebben wel vaker een auto dan stellen zonder thuiswonende kinderen. Ook hier blijft dit verschil bestaan als gecorrigeerd wordt voor huishoudensinkomen en leeftijd van de hoofdkostwinner. Vooral tweeverdieners met kinderen zullen veel taken combineren en hebben een auto nodig om alle activiteiten in te kunnen passen (Harms et al., 2011). Van de eenoudergezinnen heeft slechts 63 procent een auto.

3.5.1 Personenautobezit van huishoudens naar huishoudensgrootte en -samenstelling, 2010



Huishoudens met twee of meer auto's hebben gemiddeld een hoger inkomen dan huishoudens met slechts één auto. Het verschil bedraagt op jaarbasis bijna 8 duizend euro. Deze huishoudens bestaan gemiddeld uit één persoon meer. Het gaat vaak om tweeoudergezinnen. Van de tweeoudergezinnen heeft 47 procent twee auto's of meer, tegenover 26 procent van de stellen zonder kinderen.

3.6 Huishoudens met en zonder auto vergeleken

Begin 2010 zijn er in Nederland iets meer dan 2 miljoen huishoudens die geen auto op naam hebben staan of beschikken over een leaseauto. Als huishoudens zónder auto met huishoudens mét auto worden

vergeleken, komen een aantal verschillen naar voren. Zo bestaan huishoudens zonder auto gemiddeld uit 1,5 personen ($SD = 0,92$), terwijl dit voor huishoudens met auto 2,5 personen is ($SD = 1,29$). Daarnaast bedraagt het gemiddeld gestandaardiseerd besteedbaar inkomen voor huishoudens zonder auto ruim 16 duizend en voor huishoudens met auto 26 duizend euro. Onder de niet-autobezitters bevinden zich relatief veel alleenstaanden, namelijk 71 procent, terwijl dit onder autobezitters slechts 22 procent is. Verder hebben niet-autobezitters meestal als voornaamste inkomensbron een uitkering, terwijl dit voor autobezitters meestal inkomen uit arbeid is.

Als er naar regio's gekeken wordt, zijn er ook verschillen in autobezit van huishoudens te zien. Huishoudens uit de landelijke gebieden hebben vaker een auto dan die uit de stedelijke gebieden, zoals de grote steden; namelijk acht op de tien tegen zes op de tien.

3.7 Niet-westerse allochtone kinderen en kinderen uit eenoudergezinnen oververtegenwoordigd in autoloze huishoudens

Ruim 400 duizend kinderen onder de 18 jaar wonen in een huishouden zonder auto. Dat is 12 procent van alle kinderen. Dit zijn vooral kinderen uit huishoudens met een lager inkomen. Vergelijken we kinderen uit autoloze huishoudens met kinderen uit huishoudens waar wél een auto aanwezig is, dan blijkt dat binnen de autoloze huishoudens kinderen van niet-westers allochtone herkomst zijn oververtegenwoordigd; 39 procent van de kinderen in autoloze huishoudens is niet-westers tegenover 13 procent in de huishoudens waar wel een auto in het huishouden is.

Ook wonen kinderen uit autoloze huishoudens relatief vaak in een eenoudergezin. Dit is 48 procent tegen 8 procent van de kinderen in gezinnen met een auto. Slechts 48 procent woont in een gezin met twee ouders, terwijl dit voor kinderen in een huishouden met auto 89 procent is.

4 Kenmerken van autobezitters

4.1 Autobezit veelal mannenzaak

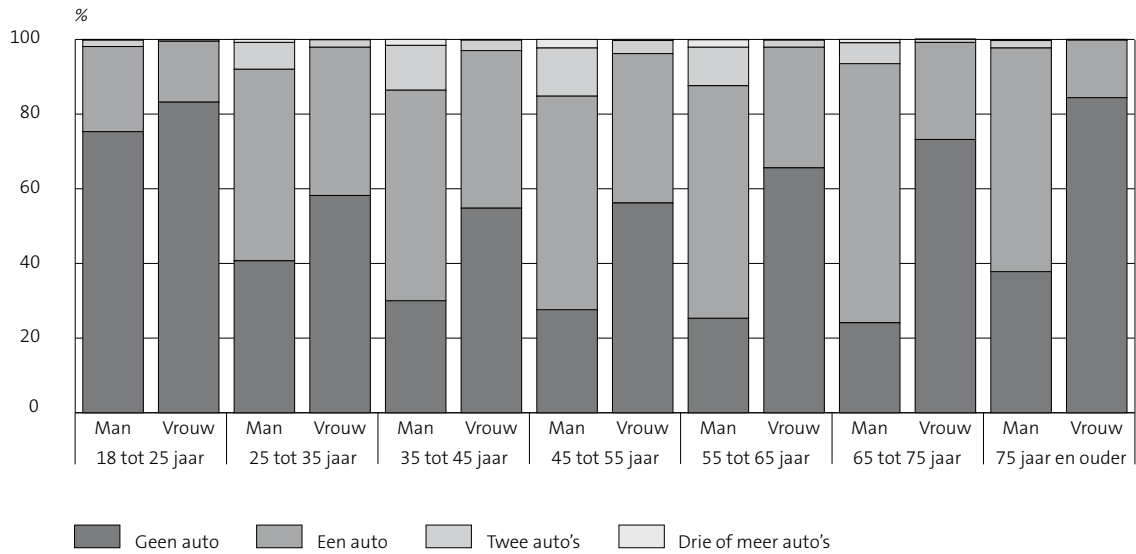
Met uitzondering van de eenpersoonshuishouden kunnen meerdere personen in een huishouden – als bestuurder of als passagier – gebruik maken van een auto. Maar de vraag is op wiens naam die auto dan vooral staat. Het blijkt dat autobezit toch veelal een mannenzaak is. Zo heeft van de mannen 55 procent één auto en 10 procent twee of meer auto's op zijn naam staan. Bij de vrouwen is dit respectievelijk 33 en 2 procent.

4.2 Zes op de tien mannelijke 75-plussers bezit een auto

Bij mannen stijgt het autobezit met de leeftijd tot ongeveer 75 jaar. Van de jonge mannen van 18 tot 25 jaar heeft een kwart ten minste één auto, dit aandeel loopt op tot drie kwart bij mannen van 65 tot 75 jaar. Daarna daalt het aandeel tot 62 procent bij de mannelijke 75-plussers. In alle leeftijdsgroepen hebben vrouwen minder vaak een auto op naam staan dan mannen. Naarmate de leeftijd stijgt, neemt het verschil verder toe. Bij de vrouwen is het autobezit het hoogst bij de 35- tot 55-jarigen. Ongeveer 45 procent van de vrouwen heeft dan een auto op haar naam staan. Van de 65-tot 75-jarige vrouwen heeft nog maar 27 procent een auto en van de vrouwen van boven de 75 jaar nog maar 16 procent.

Een aparte groep vormen mensen in institutionele huishoudens, zoals verpleeg- of verzorgingshuizen. Nog geen 5 procent van deze mensen heeft een auto op zijn of haar naam staan.

4.2.1 Personenautobezit van personen naar leeftijd en geslacht, 2010

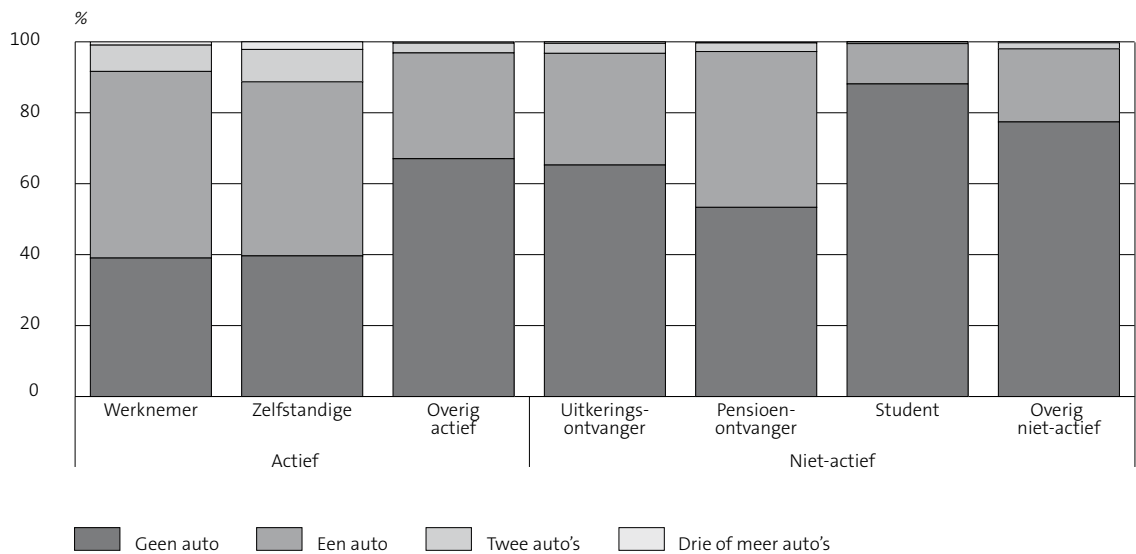


4.3 Werkenden hebben het vaakst een auto

Onder werknemers (61 procent) en zelfstandigen (60 procent) is het autobezit het hoogst, terwijl dit onder studenten (12 procent) het laagst is. Gepensioneerden hebben met 47 procent vaker een auto dan uitkeringsontvangers van wie maar 35 procent een auto bezit.

Ook meervoudig autobezit komt het vaakst voor onder werkenden. Van de zelfstandigen heeft 11 procent twee of meer auto's, gevolgd door werknemers met 8 procent.

4.3.1 Personenautobezit van personen naar sociaaleconomische categorie, 2010



4.4 *Autobezit onder autochtonen hoger dan onder allochtonen*

Ook herkomst speelt een rol. Van de autochtonen heeft 53 procent ten minste een auto op zijn naam staan. Bij de westerse en niet-westerse allochtonen is dat respectievelijk 45 en 34 procent. Deze verschillen worden niet verklaard door verschillen in huishoudensinkomen.

4.5 *Een op de tien autobezitters heeft een of meerdere leaseauto's*

Wanneer het leaseautobezit van personen wordt beschouwd, blijkt dat in totaal bijna 635 duizend personen minimaal één personen- of bestelauto leasen waarvoor zij bijtelling betalen. Dit is op een totaal van ruim 6,4 miljoen personen met minimaal één auto op 1 januari 2010 bijna 10 procent.

5 Conclusie

Om het personenautobezit van huishoudens en personen te beschrijven, is het kentekenbestand van de RDW verrijkt met gegevens uit het GBA en de inkomensstatistiek. De meerderheid van de Nederlandse huishoudens, namelijk zeven op de tien, bezit één of meerdere auto's. In de laagste inkomensklasse (tot 10 duizend euro) betreft dit echter maar drie op de tien huishoudens. Daarbij moet worden opgemerkt dat voor deze groep het autobezit is overschat aangezien in de laagste inkomenscategorie relatief veel zelfstandigen voorkomen van wie het inkomen sterk kan fluctueren. Wanneer huishoudens met zelfstandigen buiten beschouwing worden gelaten, komt het autobezit in de laagste inkomensklasse uit op 23 procent.

Gezien de hoge kosten die de aanschaf en het gebruik van een auto met zich meebrengen, is het opvallend dat het aandeel met een auto in de laagste inkomensklasse toch nog betrekkelijk hoog is. Het feit dat invaliden die zich alleen met een (aangepaste) auto kunnen verplaatsen soms een tegemoetkoming in hun vervoerskosten krijgen in de vorm van vrijstelling van wegenbelasting zou hierbij een rol kunnen spelen. Hierdoor zouden degenen onder hen met een laag inkomen zich toch nog een auto kunnen veroorloven.

Een andere verklaring is dat mensen die in inkomen terugvallen niet zo snel hun auto wegdoen als ze er eenmaal een hebben (Dargay, 2001). Mogelijk is dit een indicatie voor een (subjectief ervaren) afhankelijkheid en dus noodzaak van de auto.

Het blijft echter zo dat zeven op de tien huishoudens in de laagste inkomensklasse geen auto hebben. Dit wijst erop dat een groep huishoudens geen auto kan bekostigen en daarmee een verhoogde kans heeft op vervoersarmoede. Hetzelfde risico bestaat voor ouderen en mensen behorende tot een institutioneel huishouden, omdat ze bijvoorbeeld door lichamelijke of andere beperkingen geen auto (meer) kunnen rijden.

Er is echter niet onderzocht hoeveel van de autoloze huishoudens er bewust voor kiezen geen auto te bezitten. Ook is de kans op vervoersarmoede minder groot voor iemand zonder auto in een (zeer) stedelijk gebied met een fijnmazig openbaar vervoernetwerk en nabije voorzieningen, dan voor een autoloze persoon op het platteland.

Toekomstig onderzoek kan zich richten op de vraag hoe belangrijk het huishoudensinkomen voor het verklaren van autobezit is ten opzichte van andere relevante factoren, bijvoorbeeld de beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen zoals openbaar vervoer. Deze relevante factoren zijn, net als rijbewijsbezit en opleidingsniveau, nu niet meegenomen in de analyses, omdat er geen informatie op integraal niveau beschikbaar is. Daarnaast kan vervolgonderzoek zich richten op verschillen in vervoermiddelgebruik om zo vervoersarmoede beter in kaart te kunnen brengen.

Technische toelichting

Data

Voor dit onderzoek zijn data over motorvoertuigen van de Dienst Wegverkeer (RDW) met peildatum 1 januari 2010 gebruikt. Auto's geregistreerd op naam van een natuurlijke persoon worden gerekend tot het 'particulier autobezit'. Onder deze groep vallen ook personen met een eenmansbedrijf. Specifiek voor dit onderzoek zijn ook bestuurders van auto's van de werkgever die de auto privé gebruiken en daarvoor 'bijtelling' hebben betaald, gerekend tot de 'particuliere autobezitters'.¹⁾ Omdat veel van de auto's van de werkgever geleast zijn, worden gemakshalve alle auto's waarvoor bijtelling is betaald leaseauto's genoemd.

De personenauto's van natuurlijke personen in 2010 zijn bij het analyseren van voertuigbezit van particulieren (N=6 749 169) als uitgangspunt genomen (StatLine, 2011). Daarnaast wordt het autobezit van huishoudens afgeleid op basis van de huishoudafbakening van de integrale inkomensbestanden met peildatum 31-12-2009.

Naast de gegevens over bezit van motorvoertuigen is een aantal achtergrondkenmerken toegevoegd uit het Sociaal Statistisch Bestand (SSB) en de integrale inkomensbestanden 2009. De inkomensgegevens hebben dus betrekking op 2009. Uit het SSB zijn leeftijd, geslacht en herkomst opgenomen. Uit de inkomensbestanden zijn gestandaardiseerd besteedbaar inkomen, de inkomensverdeling van het gestandaardiseerd besteedbaar inkomen in percentielen, de voornaamste inkomensbron van het huishouden, huishoudensamenstelling, huishoudensgrootte en sociaaleconomische categorie toegevoegd. Tot slot zijn de bijtellingen voor privé-gebruik van de auto van de werkgever uit inkomensbestanden ook meegenomen. In tabel 1 van de bijlage staan gedetailleerde resultaten beschreven met alle uitsplitsingen die gemaakt zijn.

Populatie

Sinds 2010 is koppeling met de RDW mogelijk, waardoor verschillende bestanden op persoons- en huishoudniveau toegevoegd kunnen worden. Een aantal voertuigen kon niet aan een eigenaar gekoppeld worden, in dit geval 885 personenauto's. Deze voertuigen worden niet meegeteld. Tot slot wordt vanuit de bijtellingen van de belastingdienst vastgesteld of een persoon ten minste één auto van de werkgever heeft die privé gebruikt wordt. Deze auto's worden in dit artikel aangeduid met de term "leaseauto". Deze leaseauto's worden opgeteld bij het autobezit van personen en huishoudens.²⁾

Daarnaast kunnen 29 478 extra personenauto's niet meegenomen worden in de analyses, omdat van deze eigenaren geen gegevens bekend zijn in de inkomensbestanden. In totaal worden dus 30 363 personenauto's niet meegeteld (29 478 + 885), dit is 0,45 procent van het totale aantal personenauto's van natuurlijke personen.

Voor de afbakening van de huishoudens en de koppeling van huishoudensgegevens is uitgegaan van de integrale inkomensbestanden. Hier is voor gekozen, omdat de inkomensgegevens zo altijd betrekking op het vastgestelde huishouden hebben. Deze populatie wijkt licht af van de populatie in het GBA.

¹⁾ Registratie Tenaamstelling Leasemaatschappij stelt leasemaatschappijen in staat voertuigen in het kentekenregister van de RDW op naam van de lessee of zijn/haar bestuurders te registreren. Hierdoor kunnen enkele dubbelbittelingen van auto's voorkomen als personen al een of meerdere auto's hebben en daarnaast nog een of meerdere leaseauto's toegewezen krijgen. Mogelijk zijn ook enkele andere voertuigen dubbel geteld waarvoor bijtelling is betaald. Dit betreft gevallen waarbij de werknemer de eigen auto gebruikt, terwijl de werkgever hiervoor betaalt. In totaal kan voor maximaal 3,0 procent van de huishoudens het bezit van meerdere auto's foutief zijn weergegeven (bijvoorbeeld twee auto's in plaats van een). Daarentegen heeft 2,8 procent nu een auto toegewezen gekregen, terwijl zij in eerste instantie geen auto in privé-bezit hadden.

²⁾ Het is niet mogelijk om op basis van de bijtellingsgegevens uit het inkomensbestand onderscheid te maken naar voertuigsoort. Naast personenauto's kan een deel van de 'leaseauto's' die zijn meegerekend in deze analyse bijvoorbeeld bestaan uit bestelwagens.

Van de personen worden 18 006 mensen niet meegenomen. Dit is 0,11 procent van de totale bevolking in het GBA op 1 januari 2010. Van de huishoudens is 0,4 procent niet meegeteld. Daarnaast zijn mensen zonder inkomen en mensen in institutionele huishoudens in de analyses buiten beschouwing gelaten, omdat ze niet tot de doelpopulatie behoren. De institutionele huishoudens worden wel apart bekeken.

Begrippen

Gestandaardiseerd besteedbaar huishoudensinkomen

Het besteedbare inkomen is het bruto-inkomen verminderd met:

- betaalde inkomensoverdrachten
- premies inkomensverzekeringen
- premies ziektekostenverzekeringen
- belastingen op inkomen en vermogen.

Betaalde inkomensoverdrachten bestaan uit overdrachten tussen huishoudens zoals de alimentatie betaald aan de ex-echtgeno(o)t(e).

Premies inkomensverzekeringen betreffen premies betaald voor verzekering in verband met werkloosheid, ziekte, arbeidsongeschiktheid en pensioen.

Premies ziektekostenverzekeringen omvatten de premies zorgverzekering en de premie AWBZ.

De gepresenteerde uitkomsten zijn ontleend aan de Inkomensstatistiek van het CBS. De cijfers zijn voorlopig.

Daarnaast is het besteedbaar inkomen gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden. Hierdoor zijn de welvaartsniveaus van huishoudens onderling vergelijkbaar gemaakt.

Personenauto

Motorvoertuig ingericht voor het vervoer van ten hoogste acht passagiers (excl. de bestuurder), met inbegrip van stationwagens.

“Leaseauto”/ privégebruik auto van de werkgever

In dit artikel gaat het om auto's die door de werkgever beschikbaar zijn gesteld en niet noodzakelijkerwijs geleast worden, hoewel dit de grootste groep auto's zal zijn. Daarom worden de auto's die op basis van bijtellingen zijn toegevoegd aan de auto's van natuurlijke personen aangeduid met de term “leaseauto”. In dit geval worden dus alleen leaseauto's die ook door de gebruikers privé worden gebruikt, meegeteld.

De regeling privégebruik auto geldt voor bijna alle personen- en bestelauto's van een werkgever. Hierbij gaat het niet alleen om een auto die daadwerkelijk eigendom van de werkgever is. Ook in de volgende situaties is er sprake van een auto van de werkgever en worden deze in dit artikel meegeteld:

- de auto is voor de werknemer gehuurd of geleast
- de werknemer heeft een eigen auto en heeft met de werkgever afgesproken dat hij alle kosten (inclusief de afschrijving) van de auto vergoedt
- de werknemer heeft een auto gehuurd of geleast en de werkgever vergoedt de kosten daarvan.

Hoofdkostwinner

De hoofdkostwinner is de persoon in het huishouden met de belangrijkste sociaaleconomische positie. Daarbij worden achtereenvolgens de volgende criteria gehanteerd:

- degene met inkomen uit eigen onderneming (ook indien negatief)
- degene met het hoogste persoonlijke inkomen.

Bij een eenoudergezin is in alle gevallen de ouder de hoofdkostwinner; bij paren één van de partners.

Zelfstandige

De sociaaleconomische categorie van een persoon is bepaald aan de hand van de bron van het inkomen dat een persoon in een jaar ontvangen heeft. Personen met inkomen uit eigen bedrijfsvoering zijn (ook als het bedrijfsresultaat negatief is) steeds als zelfstandige aangemerkt.

SSB

Het SSB staat voor Sociaal Statistisch Bestand. Anders dan de naam doet vermoeden is het niet één bestand. Het is een stelsel van koppelbare registers en enquêtes.

Literatuur

- Cass, N., E. Shove, J. en Urry (2005). Social exclusion, mobility and access, *sociological review* 53 (3), 539–555.
- Dargay, J. (2001). The effect of income on car ownership: evidence of asymmetry, *Transportation Research Part A* 35, 807–821.
- Eurostat (2010). Road transport equipment – Stock of vehicles. Luxembourg: Eurostat.
- Gautier, P. A. en Y. Zenou (2008). Car ownership and the labour market of ethnic minorities. VU University, Amsterdam Tinbergen Institute. Discussion paper.
- Harms, L. (2005). Mobiliteit. In: De sociale staat van Nederland 2005. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Harms, L., P. Jorritsma, A. 't Hoen en O. van de Riet (2011). Blik op personenmobiliteit. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).
- Hine, J. en F. Mitchell (2003). Transport disadvantage and social exclusion: exclusionary mechanisms in transport in urban Scotland. Aldershot: Ashgate.
- Jeekel, H. (2011). De autoafhankelijke samenleving. Proefschrift, Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Martens, K., K. ten Holder en J. Thijssen (2011). Vervoersarmoede bestaat: mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmeringen in mobiliteit. *Verkeerskunde* 62 (2), 34–38.
- Meert, H. (2003). Maken we vooruitgang in het bestrijden van vervoersarmoede in Vlaanderen?. Vooruitgangcongres armoedebestrijding. Hasselt 2 juni 2003.
- Molnár-in 't Veld, H. en C. Kragt (2003). Verplaatsingsgedrag en bestedingen aan mobiliteit. In: C. Vrooman, H. J. Dirven, S. Hoff en G. Linden. Armoedemonitor 2003. Den Haag/Heerlen: CBS.
- StatLine (2011). Motorvoertuigen; personenauto's per periode naar technische kenmerken, 2010. Den Haag/Heerlen: CBS.

B.1 Personenautobezit naar achtergrondkenmerken, 2010

	Geen auto	Een auto	Twee auto's	Drie of meer auto's	Totaal
	%				
Totaal huishoudens	28	50	19	4	100
<i>Voornaamste inkomensbron</i>					
Inkomen uit arbeid	19	51	25	5	100
Inkomen uit eigen onderneming	16	48	27	9	100
Overdrachtsinkomen	45	48	6	1	100
Overig	29	67	4	0	100
<i>Inkomensgroep</i>					
1e 20%-groep (laagste)	62	32	5	1	100
2e 20%-groep	38	52	8	1	100
3e 20%-groep	21	60	16	2	100
4e 20%-groep	12	56	26	5	100
5e 20%-groep (hoogste)	8	46	36	10	100
<i>Inkomensklasse</i>					
tot 10 000 euro	70	23	5	2	100
10 000 tot 20 000 euro	42	49	8	1	100
20 000 tot 30 000 euro	15	58	23	4	100
30 000 tot 40 000 euro	8	49	34	9	100
40 000 tot 50 000 euro	7	44	38	11	100
50 000 tot 60 000 euro	7	41	40	12	100
60 000 euro of meer	6	36	42	16	100
<i>Huishoudenssamenstelling</i>					
Alleenstaande	55	42	2	0	100
Paar zonder thuiswonende kinderen	13	61	23	4	100
Paar met thuiswonende kinderen	6	47	37	10	100
Eenoudergezin	37	51	10	2	100
Overig	33	39	21	7	100
<i>Huishoudensgrootte</i>					
1 persoon	55	42	2	0	100
2 personen	16	60	21	3	100
3 personen	12	46	33	8	100
4 personen	6	47	37	9	100
5 personen of meer	8	45	34	12	100
<i>Stedelijkheid</i>					
Zeer sterk	47	42	10	2	100
Sterk	29	51	17	3	100
Matig	21	53	21	4	100
Weinig	17	53	24	6	100
Niet	16	52	25	7	100
Onbekend	25	48	21	5	100
Totaal personen 18 en ouder	50	44	5	1	100
<i>Geslacht</i>					
Man	34	55	9	1	100
Vrouw	65	33	2	0	100
<i>Leeftijd</i>					
18 tot 25 jaar	79	20	1	0	100
25 tot 35 jaar	48	46	5	0	100
35 tot 45 jaar	42	50	8	1	100
45 tot 55 jaar	41	49	8	1	100
55 tot 65 jaar	45	48	6	1	100
65 tot 75 jaar	49	47	3	0	100
75 jaar en ouder	64	35	1	0	100
<i>Sociaaleconomische categorie</i>					
Actief					
werknemer	39	53	7	1	100
zelfstandige	40	49	9	2	100
overig actief	67	30	3	0	100
Niet-actief					
uitkeringsontvanger	65	31	3	0	100
pensioenontvanger	53	44	2	0	100
student	88	11	0	0	100
overig niet-actief	77	21	2	0	100
<i>Herkomst</i>					
Autochtoon	47	46	6	1	100
Westers allochtoon	55	40	5	1	100
Niet-westers allochtoon	66	30	4	0	100

Bron: CBS/RDW/Inkomensbestanden.

N.B. Door afronding kunnen totalen afwijken van de som van de categorieën.