



Centraal Bureau  
voor de Statistiek

**Rapport**

# **Koopkracht Werkend Nederland, 2012/2013**

## **Onderzoekstoelichting**

Ilona Bouhuijs

Lian Engelen

**CBS Den Haag**  
Henri Faasdreef 312  
2492 JP Den Haag  
Postbus 24500  
2490 HA Den Haag  
+31 70 337 38 00  
[www.cbs.nl](http://www.cbs.nl)

projectnummer 15099  
SDI  
oktober 2015

kennisgeving De in dit rapport weergegeven opvattingen zijn die van de auteur(s) en komen niet noodzakelijk overeen met het beleid van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2. Onderzoeksbeschrijving</b>	<b>5</b>
2.1 Populatie	5
2.2 Aanpak van onderzoek	5
<b>3. Resultaten</b>	<b>9</b>
3.1 Percentage koopkracht voor rekening van werkend Nederland	9
3.2 Personen die werkgerelateerd reizen naar vervoerwijze	9
3.3 Aandeel koopkracht van Werkzaam Nederland naar vervoerwijzen	10
3.4 Beantwoording onderzoeksvraag	12
<b>4. Bronnen, begrippen en afkortingen</b>	<b>13</b>
4.1 Bronnen	13
4.2 Begrippen	15
4.3 Afkortingen	17

# 1. Inleiding

Reclamebureau Interbest heeft het Centrum voor Beleidsstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS-CvB) met behulp van de beschikbare bronnen binnen het CBS gevraagd de volgende onderzoeksvraag te beantwoorden:

*Wat is het aandeel in de totale koopkracht van 'werkend Nederland' dat zich met de auto verplaatst met als motief zowel zakelijk als woon-werkverkeer? En hoe staat dit in verhouding tot de andere vervoersmodaliteiten die gebruikt worden voor werkgerelateerde doeleinden?*

Om de onderzoeksvraag te beantwoorden worden zowel gegevens over koopkracht uit het Integraal inkomensbestand huishoudens (IIH) en het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) gebruikt. Uit de eerste bron wordt de gemiddelde koopkracht voor heel Nederland en voor de groep *actieve personen* bepaald, welke zowel werknemers als zelfstandigen betreffen. Uit de tweede bron wordt voor *werkend Nederland* het aandeel mensen geschat dat zich met de auto verplaatst ten opzichte van de andere vervoersmodaliteiten met als motief zakelijk en woon-werkverkeer. Door het combineren van deze gegevens kan een schatting gemaakt worden wat het aandeel in totale koopkracht is van werkend Nederland dat zich met de auto verplaatst.

In dit rapport worden in hoofdstuk 2 de methode en operationalisering nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden de resultaten besproken. Ten slotte wordt in hoofdstuk 4 een overzicht gegeven van de gebruikte bronnen, begrippen en afkortingen.

## 2. Onderzoeksbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het onderzoek is uitgevoerd. Paragraaf 2.1 bevat een definitie van de onderzoekspopulatie: over wie worden er uitspraken gedaan? Paragraaf 2.2 beschrijft de wijze van beantwoording van de onderzoeksvraag. In het volgende hoofdstuk worden de resultaten toegelicht en wordt de onderzoeksvraag beantwoord.

### 2.1 Populatie

De populatie waarover uitspraken worden gedaan bestaat uit alle in Nederland woonachtige personen die deel uitmaken van particuliere huishoudens en ingeschreven zijn bij de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA). Verder wordt hieruit een selectie gemaakt van personen die behoren tot *werkend Nederland*. Onder *werkend Nederland* worden in dit onderzoek alle actieve personen verstaan, oftewel alle personen met inkomen hoofdzakelijk uit arbeid of uit een onderneming.

### 2.2 Aanpak van onderzoek

In deze paragraaf wordt eerst ingegaan op de definitie en bepaling van koopkracht. De gemiddelde koopkracht wordt voor zowel de gehele populatie als voor *werkend Nederland* vastgesteld volgens de definitie van actieve personen. Vervolgens wordt de definitie van *werkend Nederland* nader toegelicht. Ten slotte wordt de wijze van uitsplitsing naar vervoerwijze beschreven.

#### 2.2.1 Koopkracht

Gegevens over de koopkracht komen uit het IHH en zijn beschikbaar op Statline. De indicator die voor koopkracht wordt gebruikt betreft het gemiddeld gestandaardiseerd huishoudensinkomen per persoon, oftewel het besteedbaar huishoudensinkomen gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden. Hierbij wordt rekening gehouden met schaalvoordelen die het gevolg zijn van het voeren van een gemeenschappelijke huishouding. Met behulp van zogenoemde equivalentiefactoren worden alle inkomens herleid tot het inkomen van een eenpersoonshuishouden. Op deze wijze zijn de welvaartsniveaus van huishoudens onderling vergelijkbaar gemaakt. Omdat welvaart door individuen wordt ervaren, wordt het gestandaardiseerde inkomen aan elk van de leden van het huishouden toegekend.

#### 2.2.2 Werkend Nederland

De koopkracht wordt zowel voor de totale Nederlandse populatie als voor *werkend Nederland* bepaald. Of personen wel of niet werkzaam zijn hangt af van het inkomen dat een persoon in een jaar ontvangen heeft. Actieve personen ontvangen hoofdzakelijk inkomen uit arbeid of inkomen uit een onderneming.

Door middel van het OViN wordt de groep werkzame personen verder uitgesplitst naar gebruik van vervoermiddelen voor werkgerelateerde verplaatsingen. Het OViN is een enquête onder Nederlanders waarin gevraagd wordt voor een vooraf toegewezen invuldag bij te houden welke verplaatsingen ze hebben gemaakt. Tevens worden een aantal algemene vragen gesteld over de persoons- en huishoudenssituatie. Om de groep werkzame personen uit het OViN af te bakenen wordt de vragenlijstvariabele "Welke situatie vindt u bij u passen?" gebruikt. Mensen worden

meegeteld wanneer ze hier hebben aangegeven “Werkende met betaald werk” te zijn. Dit kunnen naast werknemers dus ook zelfstandigen zijn.

Deze afbakening wijkt enigszins af van de gestelde definitie van actieve personen zoals gebruikt op Statline. Het gewogen aantal werkzame personen volgens OViN is twee procent lager dan het aantal actieve personen volgens Statline. We maken echter geen schatting van absolute aantallen maar schatten een relatieve verdeling van vervoermiddelgebruik. Naar verwachting zal dit verschil dan ook slechts een minimale invloed hebben op de resultaten.

### 2.2.3 Uitsplitsing naar vervoerwijze

Bij het berekenen van *het aandeel in koopkracht van werkend Nederland dat zich met de auto verplaatst met als motief zowel zakelijk als woon-werkverkeer* worden dus alleen de werkgerelateerde verplaatsingen meegenomen. Dit zijn alle verplaatsingen die vallen onder woon-werkverkeer of onder beroepsmatige verplaatsingen zoals bijvoorbeeld ritten van een taxichauffeur, pizzakoerier, machinist of postbezorger.

Met betrekking tot vervoerwijzen wordt onderscheid gemaakt tussen de vervoerwijzen ‘auto’, ‘openbaar vervoer’ en ‘ander vervoermiddel’. Hierbij staat ‘auto’ voor een vervoerwijze waarmee je op de snelweg kunt, dus naast de auto bijvoorbeeld ook de motorfiets, taxi en vrachtwagen. Ook wordt vervoer met de bus *als bestuurder* tot deze categorie gerekend. Aangenomen wordt dat, wanneer personen in het OViN aangeven de bus te hebben gebruikt voor een beroepsmatige verplaatsing, deze bus wordt bestuurd door de betreffende persoon. Op dezelfde manier staat openbaar vervoer, naast vervoer met de trein, tram en metro, voor niet-beroepsmatige verplaatsingen met de bus, waarbij wordt aangenomen dat dit busvervoer *als passagier* betreft. De categorie ‘ander vervoermiddel’ staat onder andere voor de bromfiets, fiets of vervoer te voet.

De hoofdvervoerwijze van een verplaatsing bepaalt de indeling van die verplaatsing in de categorie ‘auto’, ‘openbaar vervoer’ of ‘ander vervoermiddel’. De hoofdvervoerwijze is de gebruikte vervoerwijze van een verplaatsing behalve wanneer de verplaatsing uit meer dan één rit bestaat. Hierbij is een rit gedefinieerd als een (onderdeel van een) verplaatsing die met één vervoerwijze plaatsvindt en die eindigt wanneer men de plaats van bestemming bereikt of wanneer men van vervoerwijze verandert. Wanneer bij een verplaatsing sprake is van meerdere ritten dan geschiedt de toekenning van de hoofdvervoerwijze volgens een vooraf bepaalde prioriteitenvolgorde. De gehanteerde prioriteitenvolgorde is als volgt:

- Trein
- Bus/tram/metro
- Autobestuurder
- Autopassagier
- Taxi
- Motor/scooter
- Bromfiets
- Snorfiets
- Fiets
- Bij iemand op de fiets
- Overig
- Lopen
- Onbekend.

Dit houdt bijvoorbeeld in dat bij verplaatsingen waar gebruik is gemaakt van een fiets om bij het treinstation te komen voor een verdere verplaatsing per trein, de trein wordt beschouwd als hoofdvervoermiddel. Deze gecombineerde verplaatsing wordt dan toegewezen aan de modaliteit 'trein' en dus niet aan de 'fiets'. In tabel 1 wordt weergegeven welke hoofdvervoermiddelen worden gerekend onder de categorieën 'auto', 'openbaar vervoer' en 'ander vervoermiddel'.

Tabel 1: Categorisering van vervoermiddelen

'Auto'	'Openbaar vervoer'	'Ander vervoermiddel'
Bestuurder auto	Trein	Fiets (elektrisch en/of niet-elektrisch)
Passagier auto	Metro	Bromfiets
Motor	Tram	Snorfiets
Bestelauto	Bus (alleen OV) gebruikt voor een niet-beroepsmatige verplaatsing, dus niet als chauffeur	Te voet
Vrachtwagen		Landbouwvoertuig
Camper		Boot, vliegtuig
Taxi		Touringcar/bus (alleen besloten busvervoer) gebruikt voor een niet-beroepsmatige verplaatsing, dus veelal als bestuurder
Touringcar/bus gebruikt voor een beroepsmatige verplaatsing (zowel besloten busvervoer als OV), dus veelal als bestuurder		Overig

Tot slot zijn er ook mensen die meerdere werkgerelateerde verplaatsingen ondergaan op hun invuldag met hoofdvervoermiddelen van verschillende categorieën, bijvoorbeeld zowel 'auto' als 'openbaar vervoer'. Ook hierbij geschiedt de toewijzing (in het vervolg *toegewezen vervoermiddel* genoemd) volgens een vooraf vastgestelde prioritering:

- de auto waarmee een afstand enkele reis groter dan of gelijk aan vijf kilometer is afgelegd
- de auto voor een afstand enkele reis minder dan vijf kilometer
- openbaar vervoer
- ander vervoermiddel

Iemand die dus bijvoorbeeld met de fiets naar het werk is gegaan om vervolgens post te bezorgen met een bestelbus wordt gerekend tot de categorie auto waarmee een afstand enkele reis groter dan of gelijk aan vijf kilometer is afgelegd.

Een kanttekening hierbij is dat *de afstand van een enkele reis* van een verplaatsing met de auto alleen kan worden vastgesteld voor niet-beroepsmatige verplaatsingen. Voor beroepsmatige verplaatsingen zoals verplaatsingen van bijvoorbeeld een pakketbezorger of een loodgieter beschikken we binnen OViN alleen over *de totaal afgelegde afstand* van al die verplaatsingen samen. Hierdoor bevat de eerste categorie van autoafstanden enkele reis groter dan of gelijk

aan vijf kilometer ook beroepsmatige verplaatsingen met *totaal afgelegde afstanden* groter dan of gelijk aan vijf kilometer.

#### **2.2.4 Weging**

Om de verdeling van werkzame personen naar toegewezen vervoermiddel te bepalen wordt gebruik gemaakt van een weging die corrigeert voor over- of ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen. Achtergrondkenmerken die in de weging worden meegenomen zijn variabelen die van belang zijn voor het verplaatsingsgedrag, zoals leeftijd, geslacht, inkomen, stedelijkheidsgraad en voertuigbezit.

Voor de uiteindelijke berekening van koopkrachtverdeling houden we tevens rekening met de koopkracht van individuen. Hiertoe passen we de standaard OViN-weging aan door de standaard ophoging te vermenigvuldigen met de gemiddelde koopkracht van de 10%-percentielgroep waartoe de werkzame personen in OViN behoren. De gemiddelde waarden van deze 10%-percentielgroepen komen uit het Inkomens Panel Onderzoek (IPO). Op deze manier tellen personen met een grotere koopkracht zwaarder mee in de uiteindelijke verdeling dan personen met een lagere koopkracht.



## 3. Resultaten

### 3.1 Percentage koopkracht voor rekening van werkend Nederland

Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden willen we eerst weten welk percentage van de totale koopkracht in Nederland voor rekening komt van werkend Nederland. Hiertoe gebruiken we gegevens van Statline<sup>1</sup> over het aantal werkende personen ten opzichte van de gehele bevolking in Nederland en de gemiddelde koopkracht van deze twee groepen. De berekeningen in tabel 2 laten zien dat zo'n 53 procent van de totale koopkracht in Nederland voor rekening komt voor de werkende bevolking.

Tabel 2: Berekening aandeel in koopkracht van werkende personen t.o.v. heel Nederland

	2012	2013
Totaal aantal personen in particuliere huishoudens (x 1000)	16442	16452
Gemiddelde koopkracht van totaal aantal personen (x 1000 euro)	24,6	24,8
Totale koopkracht van alle personen (x 1.000.000 euro) =Totaal x Gemiddelde koopkracht	404,5	408,0
Totaal aantal actieve personen (x 1000)	7822	7731
Gemiddelde koopkracht van actieve personen (x 1000 euro)	27,4	27,9
Totale koopkracht van actieve personen (x 1.000.000 euro) =Totaal x Gemiddelde koopkracht	214,3	215,7
Aandeel koopkracht van actieve personen (in %) = (Totale koopkracht van actieve personen / Totale koopkracht van alle personen in Nederland) * 100%	53,0	52,9

Bron: Bewerking van gegevens van Statline<sup>1</sup>

Vervolgens maken we gebruik van het OViN om te bepalen welk aandeel van de koopkracht van werkende personen voor rekening komt van personen die de auto hebben gebruikt voor werk waarbij enkele reis groter dan of gelijk aan vijf kilometer is. Deze gegevens over werkgerelateerde verplaatsingen uit OViN zijn beschikbaar voor de jaren 2012 en 2013.

Aangezien de aandelen koopkracht van de werkende bevolking over deze jaren ongeveer gelijk zijn (zie tabel 2) wordt hierover een gemiddelde berekend over deze jaren (52,9 procent) en kan de verdeling naar vervoermiddelen vervolgens worden bepaald op basis van een gestapeld OViN-bestand van 2012 en 2013.

### 3.2 Personen die werkgerelateerd reizen naar vervoerwijze

Om het aandeel van de werkenden dat zich met de auto heeft verplaatst vast te stellen hebben we eerst aan de hand van de gerapporteerde verplaatsingen in het OViN gekeken welke werkzame personen werkgerelateerde verplaatsingen hebben gemaakt. De werkzame personen zijn geselecteerd aan de hand van 'betaald werk'. De werkgerelateerde verplaatsingen bestaan uit zowel de beroepsmatige verplaatsingen als de niet-beroepsmatige verplaatsingen met motief 'naar het werk' en 'zakelijk'.

Tabel 3 laat de verdeling van de werkzame personen naar toegewezen vervoermiddel zien over 'de auto voor afstanden groter dan vijf kilometer', 'de auto voor afstanden kleiner dan vijf

<sup>1</sup> <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=70957ned&D1=0,2&D2=0&D3=0&D4=0-1&D5=0&D6=12-13&HD=151001-1902&HDR=G2,G1,G5&STB=G3,G4,T>

kilometer', 'openbaar vervoer' en 'andere vervoerwijze'. Hierbij is de standaard weging van OViN gebruikt die corrigeert voor over- of ondervertegenwoordiging van bepaalde groepen.

Tabel 3: Verdeling van de werkzame personen naar toegewezen vervoermiddel - gewogen, 2012/2013 (in %)

	Totaal	Stedelijkheid woongemeente				
		Zeer sterk	Sterk	Matig	Weinig	Niet
Auto voor enkele reis 5 km of langer	59,5	44,6	56,0	62,8	68,6	73,8
Auto voor enkele reis korter dan 5 km	6,8	4,4	8,1	7,5	7,2	6,4
Openbaar vervoer	8,6	18,1	9,9	6,1	3,2	2,9
Ander vervoermiddel	25,0	32,9	26,1	23,7	21,0	17,0

Verder wordt steeds in de berekeningen onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de gebieden waar mensen wonen. Dit vanwege het variërende aanbod van vervoersvoorzieningen wat tot gevolg heeft dat er grotere kans is tot gebruik van openbaar vervoer in zeer en sterk stedelijke gebieden en de auto in minder stedelijke gebieden. In de tabel is dan ook terug te zien dat het aandeel van werkenden dat gebruik maakt van de auto voor werkgerelateerde verplaatsingen het grootst is in niet-stedelijke woongemeenten en het kleinst in zeer sterk stedelijke woongemeenten.

### 3.3 Aandeel koopkracht van Werkzaam Nederland naar vervoerwijzen

Aangezien de auto veruit het vaakst wordt gebruikt door de werkende bevolking zal de koopkracht van de werkende bevolking voor het grootste deel voor rekening komen van hen die wel eens een werkgerelateerde verplaatsing maken met de auto. Bij het schatten van het aandeel van de koopkracht dat voor rekening komt van werkenden die werkgerelateerd met de auto reizen in vergelijking met andere vervoerwijzen willen we rekening houden met verschillen in koopkracht die er onder de werkzame personen zullen zijn.

In het OViN-bestand is een indicator voor koopkracht aangekoppeld, namelijk de percentielgroepen voor het gestandaardiseerd besteedbaar huishoudensinkomen. Zoals gezegd kennen we uit het IPO de gemiddelde koopkracht die behoort bij deze tien groepen. Voor de indeling in percentielgroepen zijn alleen huishoudens met een inkomen gebruikt. Al deze huishoudens zijn ingedeeld in tien even grote groepen. De groep met de laagste inkomens is geïndiceerd met waarde 1, de hoogste inkomens met waarde 10. Personen behorende tot huishoudens waarbij inkomens onbekend of negatief zijn, zijn geïndiceerd met waarde 0. Op deze wijze kon de gemiddelde koopkracht bepaald worden van de werkzame personen uitgesplitst naar de verschillende toegewezen vervoersmodaliteiten (zie tabel 4). Hierbij zijn de groepen gewogen volgens de standaard weging van OViN.

Tabel 4: Gemiddelde koopkracht van werkende personen naar toegewezen vervoermiddel – gewogen, 2012/2013 (absolute bedragen in € x 1000)

	Totaal	Stedelijkheid woongemeente				
		Zeer sterk	Sterk	Matig	Weinig	Niet
Auto voor enkele reis 5 km of langer	27,5	27,9	27,5	27,9	27,4	26,5
Auto voor enkele reis korter dan 5 km	25,1	23,9	24,9	25,6	25,0	26,4
Openbaar vervoer	26,9	26,2	26,9	27,7	28,5	27,3
Ander vervoermiddel	25,0	25,3	24,1	25,9	25,4	25,0

Tabel 4 laat zien dat de koopkracht het hoogst is voor werkzame personen die zich met de auto verplaatsen voor een enkele reis van vijf kilometer en langer. Dit geldt voor de matige, sterke en zeer sterke stedelijkheidsgraden van woongemeenten. Op het moment dat werkzame personen wonen in weinig- en niet stedelijke woongemeenten is de koopkracht juist het hoogst voor de groep werkzame personen die zich met het openbaar vervoer verplaatst.

In tabel 5 wordt de verdeling weergegeven van de werkzame personen naar toegewezen vervoermiddel waarbij rekening gehouden is met koopkracht. Hiermee tellen personen met grotere koopkracht zwaarder mee dan personen die minder koopkracht hebben. Zoals beschreven in hoofdstuk 2 is hiertoe het standaard OViN-gewicht vermenigvuldigd met de koopkracht die aangekoppeld is aan de werkzame personen in OViN. Wanneer gewogen wordt naar koopkracht zie je een nog hoger percentage dat voor rekening komt voor de auto voor enkele reis langer dan vijf kilometer. Dit effect is gezien voor alle categorieën voor stedelijkheidsgraad van de woongemeente.

Tabel 5: Verdeling van de werkzame personen naar toegewezen vervoermiddel – additioneel gewogen naar koopkracht, 2012/2013 (in %)

	Totaal	Stedelijkheid woongemeente				
		Zeer sterk	Sterk	Matig	Weinig	Niet
Auto voor enkele reis 5 km of langer	61,4	46,8	58,5	64,3	70,0	74,5
Auto voor enkele reis korter dan 5 km	6,4	4,0	7,6	7,0	6,7	6,4
Openbaar vervoer	8,7	17,8	10,1	6,2	3,4	3,0
Ander vervoermiddel	23,5	31,3	23,8	22,5	20,0	16,2

De resultaten in tabel 5 worden ten slotte gebruikt als input voor tabel 6 waarin de gewogen aandelen worden gebruikt als input voor de beantwoording van de onderzoeksvraag. In de eerste rij van tabel 6 staat het aandeel in koopkracht van werkend Nederland ten opzichte van de gehele Nederlandse populatie. De berekeningen die ten grondslag liggen aan deze cijfers zijn conform de berekeningen in tabel 1 en gebaseerd op dezelfde gegevens van Statline<sup>2</sup>. Hierbij is verder uitgesplitst naar stedelijkheidsgraad. Vervolgens is tabel 5 gebruikt waarin de verdeling is gecorrigeerd voor koopkracht om de verdere uitsplitsing naar toegewezen vervoermiddel te kunnen maken.

Tabel 6: Aandeel koopkracht van werkenden plus verdeling van dit aandeel naar toegewezen vervoerwijze voor werkgerelateerde verplaatsingen - gewogen, 2012/2013 (in %)

	Totaal	Stedelijkheid woongemeente				
		Zeer sterk	Sterk	Matig	Weinig	Niet
<i>Totaal (aandeel in koopkracht van de actieve bevolking ten opzichte van heel Nederland)</i>	52,9	54,4	52,7	52,1	52,7	53,1
Auto voor enkele reis 5 km of langer	32,5	25,5	30,8	33,5	36,9	39,5
Auto voor enkele reis korter dan 5 km	3,4	2,2	4,0	3,6	3,5	3,4
Openbaar vervoer	4,6	9,7	5,3	3,2	1,8	1,6
Ander vervoermiddel	12,4	17,0	12,5	11,7	10,5	8,6

<sup>2</sup> <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=70957ned&D1=0,2&D2=0&D3=0&D4=0-1&D5=0,73-77&D6=12-13&HD=151001-1848&HDR=G2,G1,G5,T&STB=G3,G4>

### 3.4 Beantwoording onderzoeksvraag

Tabel 6 laat zien dat zo'n één derde van de totale koopkracht van de Nederlandse populatie wordt ingenomen door werkend Nederland dat zich voor werkgerelateerde doeleinden verplaatst met de auto. Hoe minder stedelijk de woongemeente is hoe groter dit aandeel wordt. Voor de niet-stedelijke woongemeenten geldt zelfs een aandeel van bijna 40 procent. Wel is het OViN een steekproefonderzoek en zijn de gepresenteerde cijfers niet gebaseerd op exacte cijfers. Bij het interpreteren van de cijfers dient met een onzekerheidsmarge rekening gehouden te worden.

Verder is het bij het interpreteren van de uitkomsten belangrijk om het begrip koopkracht goed te begrijpen. Zoals ook in de onderzoeksbeschrijving is beschreven betreft koopkracht het gemiddeld gestandaardiseerd huishoudensinkomen per persoon gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden. Dit betekent dat in een tweepersoons-huishouden van wie één persoon inkomen heeft en de ander niet beide personen dezelfde koopkracht zullen ervaren. Degene zonder inkomen deelt mee met het inkomen van de ander. Verder geldt dat wanneer er kinderen in het huishouden zijn, zij ook delen in de koopkracht.

Tot slot zullen de schaalvoordelen waarover bij gestandaardiseerd huishoudensinkomen wordt gesproken alleen optreden op het moment dat gemeenschappelijke goederen worden aangeschaft zoals een huis of een auto. Schaalvoordelen worden niet bereikt wanneer een huishouden individuele goederen aanschaft zoals bijvoorbeeld voeding of kleding. Op grond van de gehanteerde definitie kunnen twee verschillende huishoudens een zelfde koopkracht hebben. Maar stel dat het ene huishouden het grootste deel van het geld uitgeeft aan een duur huis en het andere huishouden al het geld besteedt aan individuele goederen waarvan maar één persoon binnen dat huishouden profijt heeft. Dan zal het eerstgenoemde huishouden in de praktijk waarschijnlijk meer koopkracht ervaren. De in dit onderzoek gedefinieerde koopkracht houdt geen rekening met dergelijke verschillen in consumptiepatronen.

## 4. Bronnen, begrippen en afkortingen

### 4.1 Bronnen

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van verschillende bronnen. Deze zijn de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA), het Integraal inkomensbestand huishoudens (IIH) en het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Deze drie bronnen worden in deze paragraaf beschreven.

<b>Bron</b>	<b>Gemeentelijke Basisadministratie (GBA)</b>
Algemene beschrijving	<p>Geautomatiseerd persoonsregistratiesysteem van de gemeenten. Het doel van de GBA is het verkrijgen van informatie over de in Nederland woonachtige personen. De gegevens uit de GBA worden door de overheid gebruikt om bijvoorbeeld paspoorten te maken, maar ook bij het verstrekken van uitkeringen en bij het bepalen van de stemgerechtigden bij verkiezingen.</p> <p>De populatie bestaat uit personen die in Nederland wonen of gewoond hebben.</p> <p>Het bestand bevat gegevens als geboortedatum, geslacht, geboorteland en woonplaats.</p>
Leverancier	Gemeenten
Integraal of steekproef	Integraal
Periodiciteit	Er worden doorlopend cijfers ontvangen, sinds 1994.
Bijzonderheden	

<b>Bron</b>	<b>Integraal inkomensbestand huishoudens (IIH)</b>
Algemene beschrijving	<p>Bestand met uit registraties afgeleide gegevens over het jaarinkomen van huishoudens in Nederland. Het betreft voorlopige gegevens die bedoeld zijn om te gebruiken als achtergrondvariabelen in analyses.</p> <p>De doelpopulatie bestaat uit de Nederlandse bevolking op 31 december van een onderzoeksjaar. Het betreft alleen personen die zijn ingeschreven in de GBA.</p>
Leverancier	O. a. de Belastingdienst en Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO).
Integraal of steekproef	Integraal
Periodiciteit	Jaarlijks sinds 2003.
Bijzonderheden	

<b>Bron</b>	<b>Inkomens Panel Onderzoek (IPO)</b>
Algemene beschrijving	<p>Het Inkomenspanelonderzoek (IPO) verschaft informatie over het inkomen van personen en huishoudens. Het inkomen is gedetailleerd naar samenstelling. Zo is het inkomen opgebouwd uit inkomen uit arbeid, inkomen uit eigen onderneming, inkomen uit vermogen en diverse soorten uitkeringen, terwijl premies en belastingen in mindering zijn gebracht om te komen tot het besteedbaar inkomen. Het IPO verschaft ook informatie over de positie die personen en huishoudens op de inkomensladder (huishoudens: vermogensladder) innemen.</p> <p>De populatie betreft de totale bevolking van Nederland per ultimo van het kalenderjaar (de facto de bevolking per 1 januari van het jaar volgend op het onderzoeksjaar).</p>
Leverancier	Belastingdienst en Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO).
Integraal of steekproef	Steekproef
Periodiciteit	Jaarlijks sinds 2000.
Bijzonderheden	

<b>Bron</b>	<b>Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)</b>
Algemene beschrijving	<p>Het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) is een continu dagelijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Nederlanders, met uitzondering van personen in inrichtingen, instellingen en tehuizen (de institutionele bevolking). Aan de respondenten wordt gevraagd om voor één bepaalde dag van het jaar bij te houden waar ze die dag naartoe gaan, met welk doel, met welk vervoermiddel en hoe lang het duurt om er te komen. Daarnaast wordt gevraagd naar enkele algemene persoons- en huishoudkenmerken en naar zaken zoals rijbewijs- en vervoermiddelenbezit. Op grond van dit onderzoek kan informatie worden verkregen over alle dagelijkse verplaatsingen door Nederlanders op Nederlands grondgebied.</p>
Leverancier	CBS.
Integraal of steekproef	Steekproef. Per jaar worden er ruim 70 duizend adressen benaderd. Circa 40 duizend huishoudens responderen volledig.
Periodiciteit	Sinds 1978 wordt door het CBS onderzoek gedaan naar mobiliteit van personen in Nederland. Tussen 1978 en 2004 gebeurde dit onder de naam Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG). In 2004 werd de uitvoering van het onderzoek overgenomen door Rijkswaterstaat,

<p>Bijzonderheden</p>	<p>Dienst Verkeer en Scheepvaart. De naam van het onderzoek veranderde toen in Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Met ingang van 2010 is de uitvoering van het mobiliteitsonderzoek weer terug bij het CBS, nu als Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN).</p> <p>Om uitkomsten te berekenen die representatief zijn voor de doelpopulatie moeten de resultaten worden opgehoogd. Hiervoor zijn in de OViN vaste ophooggewichten beschikbaar die ervoor zorgen dat de opgehoogde populatie van de steekproef overeenkomt met de Nederlandse bevolking, exclusief bewoners van tehuizen en instellingen. Deze ophooggewichten corrigeren voor ongelijke trekingskansen in de steekproef en voor een minder goede respons van bepaalde groepen. De cijfers zijn dus gebaseerd op steekproeven met een beperkte omvang. Bij het interpreteren van de cijfers dient met een onzekerheidsmarge rekening gehouden te worden. Om de onzekerheidsmarge voor het huidige onderzoek te reduceren hebben we de OViN-bestanden van 2012 en 2013 samengevoegd.</p>
-----------------------	--

## 4.2 Begrippen

### **Actieve personen**

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. Actieven zijn personen met inkomen hoofdzakelijk uit arbeid of uit een onderneming.

### **Beroepsmatige verplaatsingen**

Beroepsmatige verplaatsingen zijn werkgerelateerde verplaatsingen die vaak meerdere malen achtereen uitgevoerd (denk daarbij aan de pakketbezorger, loodgieter of de tramconducteur). Om voor deze gevallen de responslast te beperken en toch de meest essentiële informatie te behouden is er in het OViN voor gekozen deze verplaatsingen niet in detail uit te vragen. Daarom wordt slechts gevraagd naar een begintijd, een eindtijd, een totaal afgelegde afstand en de gebruikte vervoermiddelen.

### **Besteedbaar huishoudensinkomen**

Het bruto-huishoudensinkomen verminderd met betaalde inkomensoverdrachten, premies inkomensverzekeringen, premies ziektekostenverzekeringen en 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.

**Gestandaardiseerd besteedbaar huishoudensinkomen**

Het besteedbaar huishoudensinkomen gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden. Op deze wijze zijn de welvaartsniveaus van huishoudens onderling vergelijkbaar gemaakt. Het gestandaardiseerd inkomen is daarmee een maat voor de welvaart van een huishouden.

**Institutioneel huishouden**

Eén of meer personen die samen een woonruimte bewonen en daar bedrijfsmatig worden voorzien in dagelijkse levensbehoeften. Ook de huisvesting vindt bedrijfsmatig plaats. Het gaat om personen in instellingen zoals verpleeg-, verzorgings- en kindertehuizen, gezinsvervangende tehuizen, revalidatiecentra en penitentiaire inrichtingen, die daar in principe voor langere tijd (zullen) verblijven.

**Koopkracht**

De indicator die voor koopkracht geldt betreft het 'gestandaardiseerd besteedbaar huishoudensinkomen'.

**Niet-beroepsmatige verplaatsingen**

Zie de toelichting onder het kopje 'verplaatsing'.

**Particuliere huishoudens**

Eén of meer personen die samen een woonruimte bewonen en zichzelf daar niet-bedrijfsmatig voorzien in de dagelijkse levensbehoeften.

**Rit**

Een gedeelte van een verplaatsing met één vervoermiddel.

**Stedelijkheid (van een gebied)**

Maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten in een bepaald gebied, gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (oad). Hierbij zijn vijf categorieën onderscheiden:

- zeer sterk stedelijk: gemiddelde oad van 2500 of meer adressen per km<sup>2</sup>;
- sterk stedelijk: gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km<sup>2</sup>;
- matig stedelijk: gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km<sup>2</sup>;
- weinig stedelijk: gemiddelde oad van 500 tot 1000 adressen per km<sup>2</sup>;
- niet stedelijk: gemiddelde oad van minder dan 500 adressen per km<sup>2</sup>.

De gemiddelde omgevingsadressendichtheid van een gebied is het gemiddelde van de omgevingsadressendichtheden van alle adressen in dat gebied.

**Verplaatsing**

Een reis of een gedeelte van de reis die is afgelegd met één motief. Bijvoorbeeld de afgelegde afstand van huis naar werk is één verplaatsing, ongeacht of hierbij van één of meerdere vervoermiddelen gebruik wordt gemaakt.

**Werknemer**

Persoon die in een arbeidsovereenkomst afspraken maakt met een economische eenheid om arbeid te verrichten waartegenover een financiële beloning staat.



**Zelfstandigen**

Een persoon die arbeid verricht voor eigen rekening of risico in een eigen bedrijf of praktijk (zelfstandig ondernemer), of als directeur-grotoaandehouder (dga), of als overige zelfstandige.

**4.3 Afkortingen**

CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CvB	Centrum voor Beleidsstatistiek
Dga	Directeur-grotoaandehouder
DUO	Dienst Uitvoering Onderwijs
GBA	Gemeentelijke Basisadministratie
IIH	Integraal inkomensbestand huishoudens
IPO	Inkomens Panel Onderzoek
Oad	Omgevingsadressendichtheid
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
MON	Mobiliteitsonderzoek Nederland
OVIN	Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland