

AUTOAFHANKELIJKHEID EN KANSARMOEDE IN BRUSSEL

Analyse van autobezit in het licht van de materiële en sociale deprivatie van huishoudens

Rapport, juli 2025



1. INLEIDING

Talrijke studies hebben aangetoond dat huishoudens met een laag inkomen gemiddeld minder vaak een auto bezitten dan welgestelde huishoudens (Coulangeon en Petev, 2012, Galobardes et al. 2016). Dat is met name het geval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo stelt Thomas Ermans (2019: 3) vast dat slechts een derde van de Brusselse huishoudens in het eerste inkomenskwartiel een auto bezit tegenover 76% van de huishoudens in het vierde kwartiel. Desalniettemin bezit een aanzienlijk aantal Brusselse huishoudens met een bescheiden inkomen een eigen auto. Ze besteden daar een aanzienlijk deel van hun maandelijkse budget aan, vaak ten koste van andere aspecten van hun sociale en materiële welzijn. Overigens is het zeer waarschijnlijk dat veel gemotoriseerde huishoudens met hogere inkomens zich ook in een economisch moeilijke situatie bevinden door de aanwezigheid van kinderen of van een persoon met een handicap in het huishouden, de aflossing van een hypothecaire lening, enz.

Wat zijn de kenmerken van gemotoriseerde huishoudens die moeite hebben om de eindjes aan elkaar te knopen? En waarom zijn ze zo afhankelijk van de auto? De antwoorden op deze vragen zijn essentieel om de sociale impact van het mobiliteitsbeleid te begrijpen en in het bijzonder van de maatregelen die min of meer direct de kosten van autobezit beïnvloeden (hervorming van de autobelasting, parkeertarieven, de lage-emissiezone, de overstap naar elektrische auto's, enz.) Ondanks het belang van deze kwestie zijn er geen studies die specifiek betrekking hebben op gedepriveerde huishoudens met een auto in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het werk van Thomas Ermans (2022, 2023) over de ruimtelijke en sociaaleconomische verdeling van het autobezit in Brussel en de onderzoeksverslagen van

Brussel Mobiliteit over het mobiliteitsgedrag (2023) en de houding ten opzichte van het autobezit (2024) van de Brusselaars bieden zeker enkele antwoorden. Deze studies hebben echter niet specifiek betrekking op gemotoriseerde huishoudens in armoede en geven geen gedetailleerd beeld van hun levensomstandigheden.

In dit verslag onderzoeken we het verband tussen het autobezit van de huishoudens en hun armoedeniveau op basis van de Enquête naar inkomsten en levensomstandigheden (SILC: *survey on income and living conditions*). Deze enquête, die vanuit methodologisch oogpunt zeer kwalitatief is, vormt een onmisbare referentie voor het bestuderen van de verschillende facetten van bestaansonzekerheid, de samenstelling van de gezinsinkomens, de woonkosten, enzovoort. Aangezien ze geen vragen over verplaatsingen bevat, werd ze zelden benut voor onderwerpen in verband met mobiliteit. Giulio Mattioli (2017) heeft echter het belang benadrukt van de SILC bij het bestuderen van het verband tussen autobezit en sociale en materiële deprivatie en bij het beoordelen van de afhankelijkheid van de auto van kansarme huishoudens en de economische stress die autobezit met zich meebrengt. Mattioli's werken betreffen de situatie in Duitsland en Groot-Brittannië. We nemen de grote lijnen van zijn analytische kader over, maar passen het toe op de Belgische en Brusselse context.

Het rapport bestaat uit 5 delen: (a) Eerst stellen we de SILC-enquête voor (methodologie, omvang van de Belgische en Brusselse steekproef, enz.) evenals de materiële en sociale deprivatie-indicator. (b) Op basis van deze enquête onderzoeken we vervolgens de verdeling van het autobezit volgens de gezinssituatie, het inkomen en de bereikbaarheid van de woning met het openbaar vervoer. (c) Ten

derde construeren we een typologie van huishoudens door de houding ten opzichte van autobezit van de huishoudens te vergelijken met de materiële en sociale deprivatie-indicator, en bekijken we de sociaaleconomische kenmerken van de huishoudtypes die uit deze vergelijking naar voren komen. (d) Ten vierde stellen

we twee regressieanalyses voor om de factoren te identificeren die statistisch gezien de autoafhankelijkheid van kansarme huishoudens het best verklaren. (e) Tot slot vatten we de belangrijkste bevindingen van de analyse samen en stellen we een aantal mogelijke acties voor in verband met het mobiliteitsbeleid.

2. DE ENQUÊTE NAAR INKOMSTEN EN LEVENSSOMSTANDIGHEDEN (SILC)

2.1 Voorstelling van de enquête

De enquête wordt sinds 2004 jaarlijks afgenomen in alle lidstaten en vormt een officiële referentie voor het opstellen van sociale indicatoren. Eurostat definieert een gemeenschappelijke gegevensverzamelingsmethode en stelt een gestandaardiseerde vragenlijst op, maar het is aan de lidstaten om de enquêtécampagnes te organiseren. In België voert Statbel deze opdracht uit. Alle leden van deelnemende huishoudens van 16 jaar en ouder worden persoonlijk geïnterviewd (face-to-face). De vragenlijst bestrijkt een brede waaier van aspecten zoals de samenstelling van het inkomen (werk, sociale bijstand, enz.), de uitgaven van het huishouden (in het bijzonder voor huisvesting), het arbeidsstelsel (zwaarte van het werk, intensiteit van het werk, enz.), verschillende aspecten van armoede (objectieve deprivatie, gevoelens, sociaal isolement, enz.), enz. Statbel heeft een aantal bijkomende vragen toegevoegd aan de Europese standaardvragenlijst om bepaalde fenomenen die specifiek zijn voor de Belgische context beter in kaart te brengen. Een voorbeeld daarvan is de toegang van de huishoudens tot een bedrijfswagen.

De Belgische steekproef bestaat uit ongeveer 6.500 huishoudens. Ze werd zodanig samengesteld om de volledige Belgische bevolking zo goed mogelijk weer te geven.

TABEL 1 :

Brutoaantal ondervraagde huishoudens van de Belgische SILC-steekproef, uitgesplitst per gewest

BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
1 121	2 976	2 331	6 428

Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

2.2 Materiële en sociale deprivatie-indicator

De materiële en sociale deprivatie-indicator (MSD: *material and social deprivation*) weergeeft de levenskwaliteit van personen op basis van hun vermogen om toegang te krijgen tot goederen die algemeen als belangrijk of noodzakelijk worden beschouwd (Fusco et al., 2013, p. 48). Meer specifiek is deze indicator gebaseerd op het (aangegeven) vermogen van personen om: :

- Facturen tijdig te betalen
- Zich elk jaar een week vakantie buitenshuis te veroorloven
- Zich om de twee dagen een maaltijd met vlees, kip, vis of een vegetarisch equivalent te veroorloven
- Een onverwachte uitgave te betalen
- Een auto te kopen
- De woning te verwarmen
- Beschadigd of versleten meubilair te vervangen
- Versleten of ouderwetse kledij te vervangen door nieuwe
- Twee paar schoenen in goede staat te bezitten
- Zich thuis een internetverbinding te veroorloven
- Minstens eenmaal per maand vrienden of familie te ontmoeten voor een drankje of maaltijd
- Regelmatig deel te nemen aan een vrijetijdsactiviteit
- Wekelijks een kleine geldsom voor zichzelf te spenderen

De respondenten worden verzocht te verduidelijken of ze zich die items ontfagen om financiële dan wel om andere redenen. Er is sprake van materiële en sociale deprivatie wanneer een persoon om financiële redenen niet in staat is om minstens 5 van de hierboven opgesomde elementen te verwerven of te doen (Europese Commissie 2017).

De materiële en sociale deprivatie-indicator maakt het mogelijk de levenskwaliteit van de bevolking te beoordelen los van het inkomen. Het is immers vaak moeilijk om de minimale inkomensdrempels te bepalen waaronder men zich in een situatie van armoede zou bevinden.

Het inkomen dat nodig is om een fatsoenlijk leven te leiden verschilt namelijk sterk van persoon tot persoon, afhankelijk van persoonlijke verlangens en de specifieke levenscontext.

De deprivatie-indicator heeft betrekking op individuen. Autobezit is daarentegen een aspect dat zich veelal op het niveau van het huishouden situeert. Dat is immers de referentieplek voor beslissingen inzake autobezit (Ermans 2022: 3). Om het verband tussen de houding die wordt aangenomen tegenover autobezit en het deprivatieniveau van de huishoudens te analyseren zoals we in het volgende deel doen, hebben we de materiële en sociale deprivatie-indicator toegepast op de huishoudens. Daartoe beschouwen we dat een huishouden te kampen heeft met materiële en sociale deprivatie als minstens een van de leden van het huishouden zich in deze situatie bevindt.

Hieronder zien we dat het percentage huishoudens dat zich in een situatie van materiële en sociale deprivatie bevindt het hoogst is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op de voet gevolgd door het Waals Gewest. In het Vlaams Gewest ligt het percentage huishoudens in een situatie van materiële en sociale deprivatie meer dan de helft lager.

TABEL 2 :

Percentage huishoudens in een situatie van materiële en sociale deprivatie, uitgesplitst per gewest

BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest
20.4%	8.0%	18.1%

Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

3. AUTOBEZIT VAN DE HUISHOUDENS

In het vorige deel zagen we dat een van de items van de deprivatie-indicator betrekking heeft op het vermogen van huishoudens om een auto te bezitten. Aan de hand van deze vraag is het mogelijk de huishoudens te identificeren die een auto bezitten en bijgevolg om het percentage autobezit te analyseren volgens verschillende kenmerken van de huishoudens. Onderstaande grafiek toont het percentage huishoudens met een auto in de drie gewesten berekend op basis van de SILC enerzijds en op basis van administratieve gegevens (koppeling van de registers van de DIV, Demobel en Belcotax) anderzijds. We stellen vast dat het percentage huishoudens met een auto lichtjes hoger ligt in de SILC. In de administratieve gegevens wordt het percentage autobezit in feite licht onderschat omdat niet alle bedrijfswagens waarover huishoudens beschikken (Ermans en Henry, 2022: 2) of privéleasingwagens erin opgenomen zijn. De DIV-registers bevatten evenmin auto's die in het buitenland zijn ingeschre-

ven maar toebehoren aan huishoudens die in België wonen.

TABEL 3 :

Percentage autobezit van de huishoudens, uitgesplitst per gewest

	BHG	Vlaams Gewest	Waals Gewest
SILC	47,3%	83,4%	82,8%
Administratieve gegevens	44,2%	76,5%	75,1

Bron: SILC 2023 en DIV/Demobel/Belcotax 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

De administratieve gegevens zijn de referentiebron om het percentage autobezit van de bevolking te bestuderen, omdat hiermee zeer gedetailleerde territoriale analyses kunnen worden uitgevoerd (zie bijvoorbeeld Ermans 2023). Daarnaast maken de administratieve registers het mogelijk de sociodemografische verdeling van het wagenpark nader te bepalen op grond van de technische eigenschappen van de voertuigen (leeftijd, motortype, vermogen, massa, conformiteit met de lage-emissiezone, enz.). De SILC vermeldt geen voertuigeigenschappen en biedt gezien de omvang van de steekproef evenmin de mogelijkheid om doorgedreven geografische analyses te maken. In deze omstandigheden wordt de SILC zelden gebruikt om statistieken over autobezit te genereren (zie evenwel de korte nota van Guesquière en Gires (2024)). Deze enquête blijkt nochtans een betere referentie te zijn dan de administratieve gegevens om verslag uit te brengen over de verdeling van het autobezit volgens verschillende sociaaleconomische variabelen, omdat ze veel indicatoren bevat met

betrekking tot de leefomstandigheden van de respondenten, het soort job dat ze hebben en de zwaarte ervan, evenals hun inkomen¹.

In dit hoofdstuk bespreken we de verdeling van het autobezit op basis van de SILC volgens de gezinssituatie, het inkomen en de bereikbaarheid van de woning met het openbaar vervoer. We focussen ons hier op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met af en toe een vergelijking met de andere twee gewesten.

3.1 Autobezit volgens de gezinssituatie

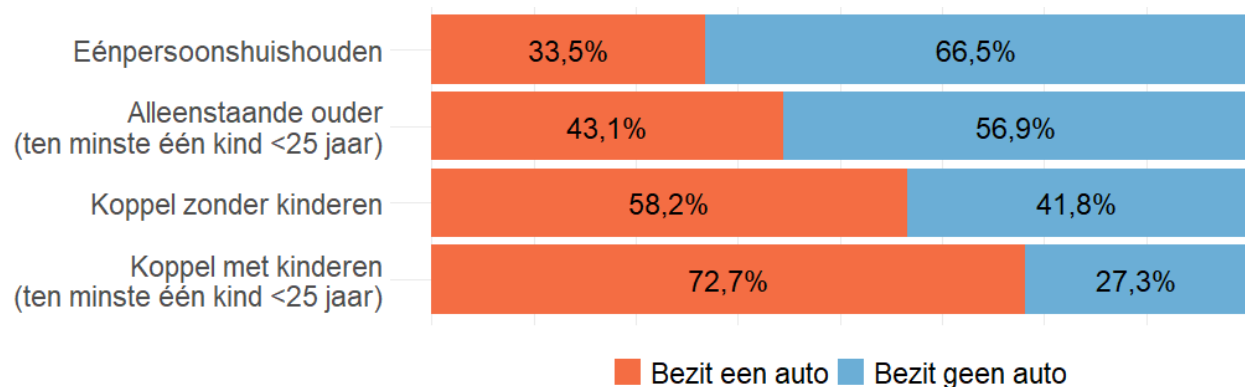
Laten we eerst even de verdeling van het autobezit volgens het type huishouden bekijken. Dit is een belangrijk aspect omdat de verplaat-

singsbeperkingen sterk variëren tussen de verschillende gezinssituaties.

Onderstaande grafiek toont aan dat alleenstaanden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veruit het minst vaak een auto bezitten (33,5%). Koppels met kinderen bezitten dan weer het vaakst een auto: 72,7% van de koppels met minstens één kind onder de 25 jaar bezit een auto. Daarentegen heeft slechts 43,1% van de eenoudergezinnen met minstens één kind onder de 25 jaar een auto. Kinderloze koppels bevinden zich ergens tussenin, met een percentage autobezit van 58,2%.

AFBEELDING 1:

Autobezit van de huishoudens volgens gezinssituatie in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

De trends zijn grotendeels vergelijkbaar in de andere twee gewesten (zie bijlage). De verschillen zijn echter minder uitgesproken, omdat het autobezit over het algemeen veel hoger ligt. Het valt ook op dat in het Vlaams Gewest

en het Waals Gewest, in tegenstelling tot in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het percentage autobezit van gezinnen met en gezinnen zonder kinderen quasi identiek is.

¹ De SILC geeft met name een beter beeld van de verdeling van het autobezit volgens inkomen dan de administratieve gegevens. De belastingregisters (Belcotax) bevatten immers niet alle inkomstenbronnen van de huishoudens (huurinkomsten, bepaalde uitkeringen zoals het leefloon, enz.). Bovendien hoeven bepaalde categorieën internationale werknemers hun inkomsten niet aan te geven in België. Dat is onder andere het geval voor de vele Europese ambtenaren die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen.

3.2 Autobezit volgens het inkomen

Logischerwijs hangt autobezit ook in grote mate af van het inkomen van een huishouden. Laten we eerst deze verdeling bekijken op basis van het beschikbare inkomen van de huishoudens, d.w.z. alle inkomsten waarover een huishouden na aftrek van de belastingen beschikt, inclusief sociale uitkeringen (leefloon, kinderbijslag, enz.).

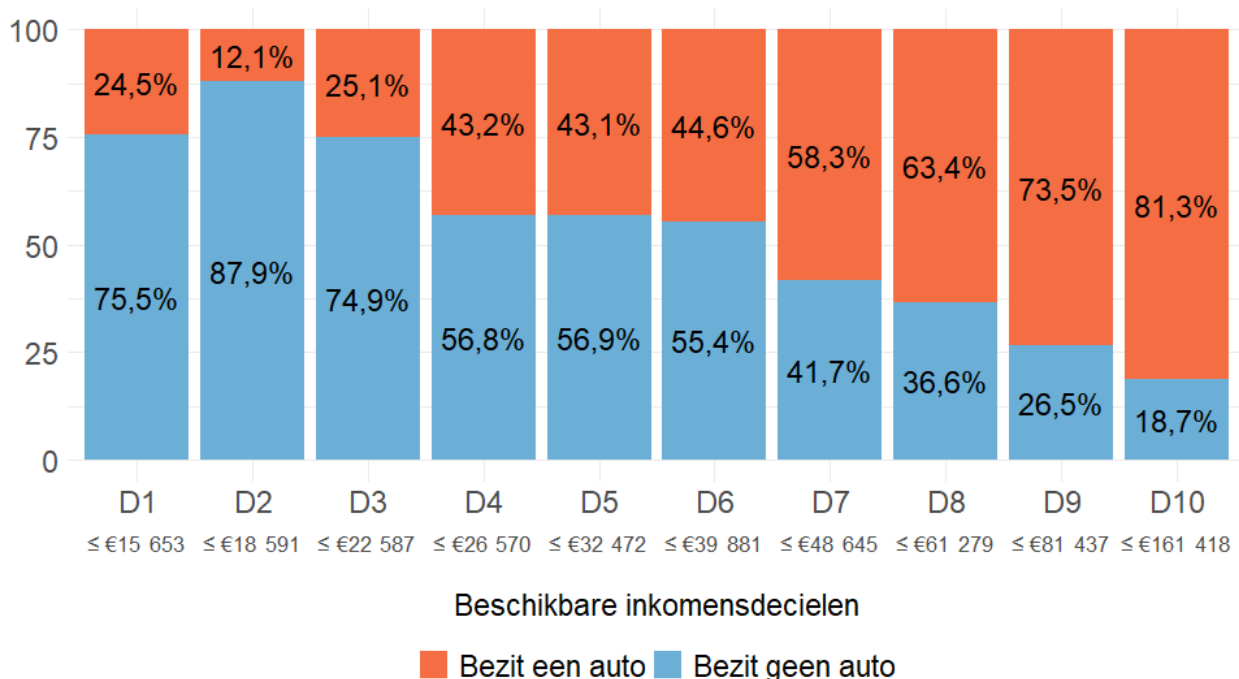
Het percentage autobezit van de huishoudens neemt evenredig toe met het inkomen². Er valt echter op te merken dat de evolutie niet helemaal regelmatig is. We stellen namelijk een buigpunt vast tussen het derde en vierde de-

ciel: daar stijgt het percentage autobezit plotsklaps van 25,1% naar 43,2%, wat neerkomt op een relatieve stijging van 72%. Het jaarinkomen van het derde deciel bedraagt 22.587 euro en dat van het vierde deciel 26.569 euro. Het inkomensverschil tussen deze twee decielen bedraagt 3.980 euro (of 331 euro op maandbasis), wat neerkomt op een relatieve stijging van 17,6%. Daarna wordt een plateau bereikt: de percentages autobezit voor decielen 4, 5 en 6 zijn bijna identiek (43,2%-44,6%). Het inkomensverschil tussen deze decielen is echter aanzienlijk: het inkomen van deciel 6 bedraagt 39.881 euro, wat 13.314 euro meer is dan dat van het vierde deciel. In relatieve termen komt dat neer op een verschil van 50%.

² Opvallend is het percentage autobezit van het eerste deciel, dat bijna twee keer zo hoog is als dat van het tweede deciel. Hier zijn twee mogelijke verklaringen voor: a) het eerste deciel bevat mensen die formeel een laag inkomen hebben, maar toch comfortabel leven. Dat is bijvoorbeeld het geval voor studenten die alleen wonen, maar die van hun ouders een auto krijgen, inclusief alle kosten; b) de inkomensdecien worden berekend op basis van een jaargemiddelde voorafgaand aan het interview: het eerste inkomensdeciel kan dus mensen bevatten die geen inkomen hadden in het jaar n-1, maar die kort voor het interview een job hebben gevonden en als gevolg daarvan een auto hebben aangekocht of een bedrijfswagen hebben gekregen.

AFBEELDING 2:

Autobezit van de huishoudens volgens de beschikbare inkomensdecielen in het BHG (beperkt tot het 99e centiel³)



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

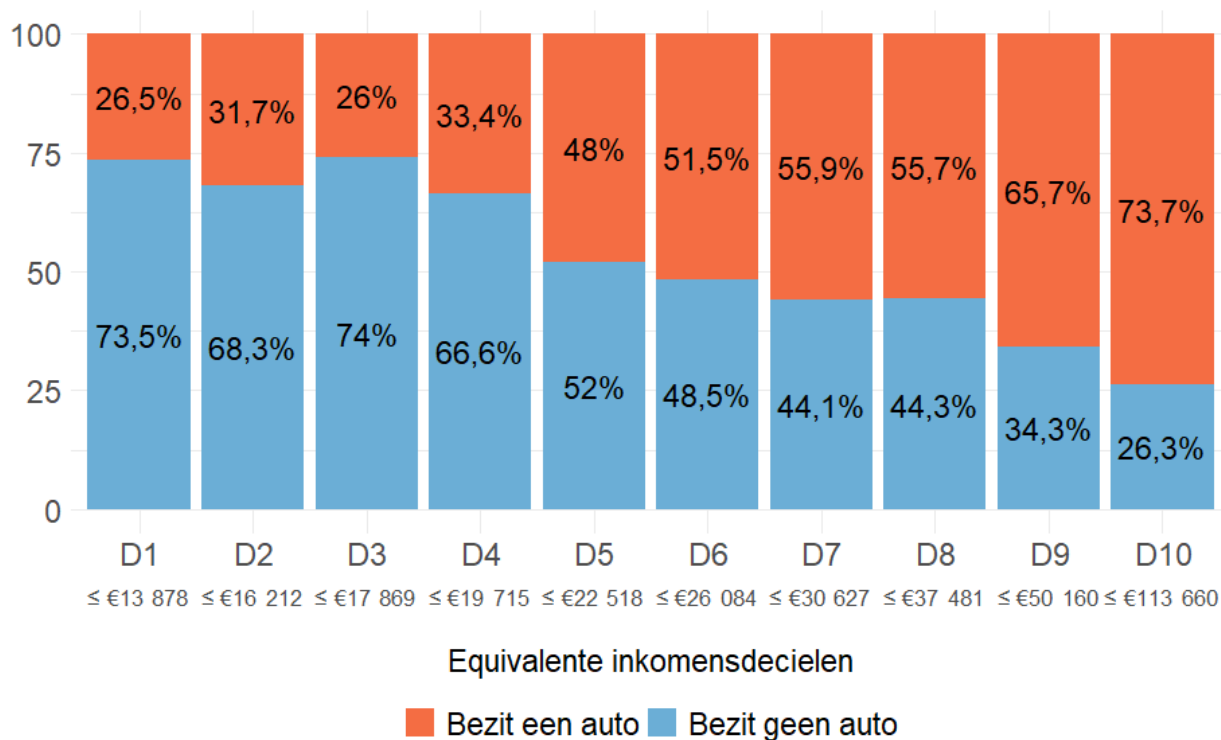
Achter deze verschillende beschikbare inkomensdecielen gaan in feite zeer verschillende gezinssituaties schuil. Om de levensstandaard van huishoudens van verschillende grootte of samenstelling te vergelijken, is het nuttig om het inkomen te wegen volgens het aantal personen in het huishouden. De kosten die huishoudens moeten dragen variëren immers sterk naargelang hun grootte (nood aan een grotere woning, hogere kosten voor verwarming en warm water, enz.). Hier volgen we de equivalentieschaal van de “aangepaste consumptie-eenheden” (de zogeheten gewijzigde OESO-schaal): de eerste volwassene in een huishouden krijgt een coëfficiënt van 1, alle andere gezinsleden van 14 jaar of ouder krijgen een coëfficiënt van 0,5 en kinderen jonger dan 14 jaar krijgen een coëfficiënt van 0,3.

De verdeling is in grote lijnen vergelijkbaar wanneer equivalente inkomens worden bekeken in plaats van inkomens die niet gewogen zijn volgens de grootte van het huishouden. Er zijn echter enkele opvallende verschuivingen. Ten eerste stellen we vast dat het belangrijkste buigpunt van het percentage autobezit zich tussen het vierde en het vijfde deciel bevindt (in plaats van tussen het derde en het vierde deciel): daar stijgt het van 33,4% naar 48%, wat neerkomt op een relatieve stijging van 43,6%. Vervolgens merken we op dat er, in tegenstelling tot de verdeling volgens niet-gewogen inkomens, er geen echt plateau meer is: bij elke decielsprong verhoogt het percentage autobezit aanzienlijk.

3 Het uitsluiten van huishoudens uit het hoogste percentiel – waarvan het inkomen tussen de vijf en tien keer hoger is dan dat van huishoudens net onder deze drempel – voorkomt een te grote vertekening bij het berekenen van gemiddelden en van de bovengrens van inkomen.

AFBEELDING 3:

Autobezit van de huishoudens volgens de equivalente inkomensdecielen in het BHG (beperkt tot het 99e centiel)



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Tot slot is het interessant vast te stellen dat een niet-verwaarloosbaar deel van de Brusselse huishoudens met een comfortabel equivalent inkomen niet over een auto beschikt: dit is het geval voor 34% van de huishoudens in het negende deciel en 26,3% van de huishoudens in het tiende deciel. Elders in België is de situatie heel anders: het percentage huishoudens zonder auto met een equivalent inkomen in het negende en tiende deciel bedraagt respectievelijk 4,8% en 7% in het Vlaams Gewest, en 1,8% en 1,1% in het Waals Gewest (zie bijlage).

3.3 Autobezit volgens de urbanisatiegraad en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Het percentage autobezit varieert ook sterk naargelang de urbanisatiegraad en de bereikbaarheid van de woning van de huishoudens met het openbaar vervoer.

Zoals we hierboven zagen, ligt het percentage autobezit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veel lager dan in het Vlaams Gewest en het Waals Gewest. Een verklaring daarvoor is het stedelijke karakter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar goederen en diensten nagenoeg overal dichtbij huis beschikbaar zijn. Bovendien is ook het aanbod aan alternatieve vervoermiddelen voor de auto er zeer ruim en

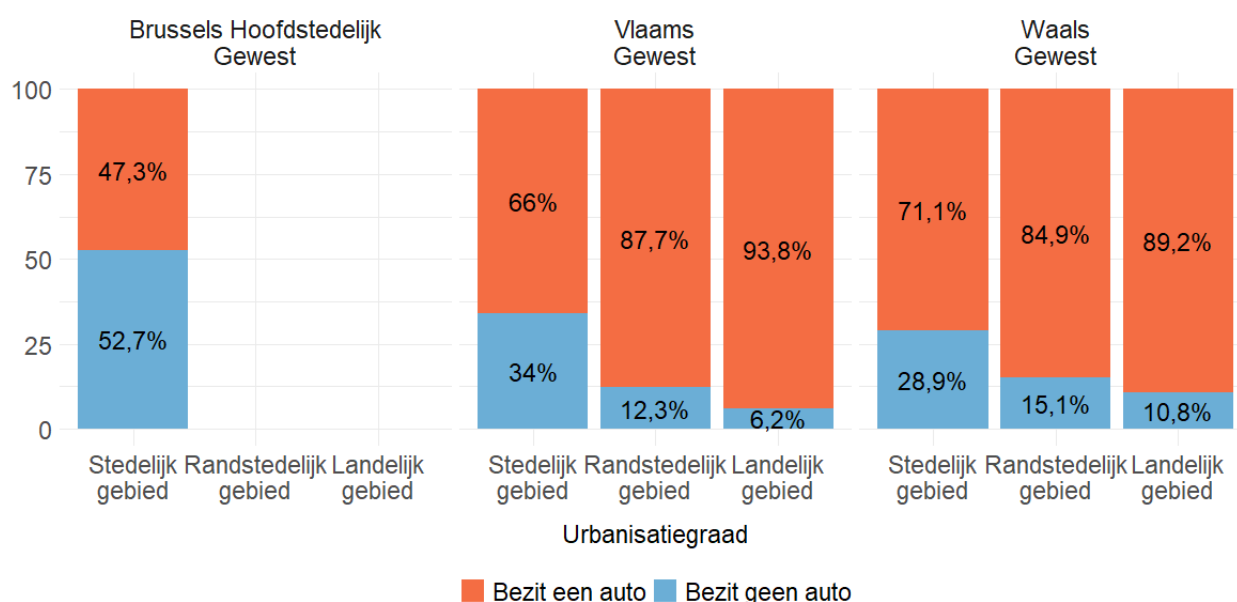
van hoogstaande kwaliteit, waardoor er minder behoefte is aan een eigen wagen.

De SILC maakt een onderscheid tussen de personen op basis van de urbanisatiegraad van de gemeente waarin ze wonen. Meer specifiek worden de gemeenten waarin de respondenten wonen (volgens Eurostat) in één van de volgende drie categorieën ingedeeld op grond

van hun urbanisatiegraad: dichtbevolkte gebieden (hierna stedelijke gebieden genoemd), tussengebieden (hierna randstedelijke gebieden genoemd) en plattelandsgebieden (hierna platteland genoemd). Wanneer we de verdeling van het autobezit volgens de urbanisatiegraad in de drie gewesten analyseren, krijgen we het volgende resultaat:

AFBEELDING 4:

Autobezit van de huishoudens volgens de urbanisatiegraad, uitgesplitst per gewest



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Het is vrij logisch dat in het Vlaams Gewest en het Waals Gewest het percentage autobezit lager ligt in stedelijke gebieden dan in randstedelijke en plattelandsgebieden (respectievelijk 66% en 71,1%). Niettemin is het opmerkelijk dat het percentage autobezit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanzienlijk lager ligt dan in andere Belgische steden (47,3%).

Om over een meer gedetailleerde territoriale analyse te beschikken, hebben we het percentage autobezit vergeleken met de mate van

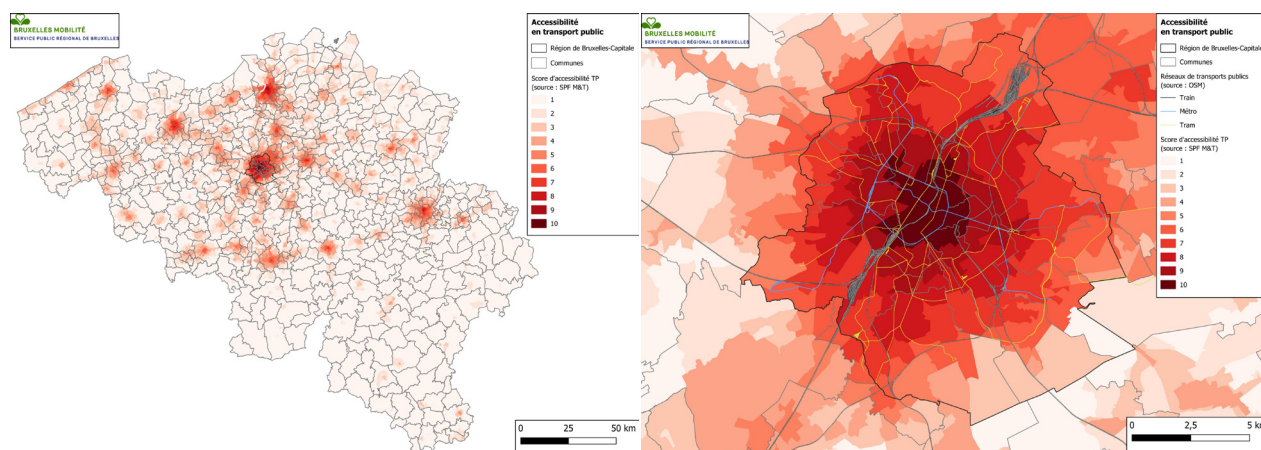
bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer. Daartoe hebben we het model gebruikt dat ontwikkeld werd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarbij aan elke statistische sector “een score [wordt] toegekend, rekening houdend met het aantal openbaar vervoerslijnen (trein, metro, tram, bus) dat voorbijkomt in de buurt, de afstand tussen de vestigingseenheid en de dichtstbijzijnde lijn, en het belang daarvan”⁴. Hieronder bevindt zich de cartografische weergave van de mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer onderver-

⁴ Voor een meer gedetailleerde voorstelling van de methodologie die ten grondslag ligt aan de indicator voor het bereikbaarheidsniveau, zie het volgende verslag: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/Rapport_WWV_2021-2022_NL.pdf (blz. 26 en volgende)

deeld in 10 niveaus voor België en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

AFBEELDING 5:

Bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer (referentiesituatie: mei 2022)



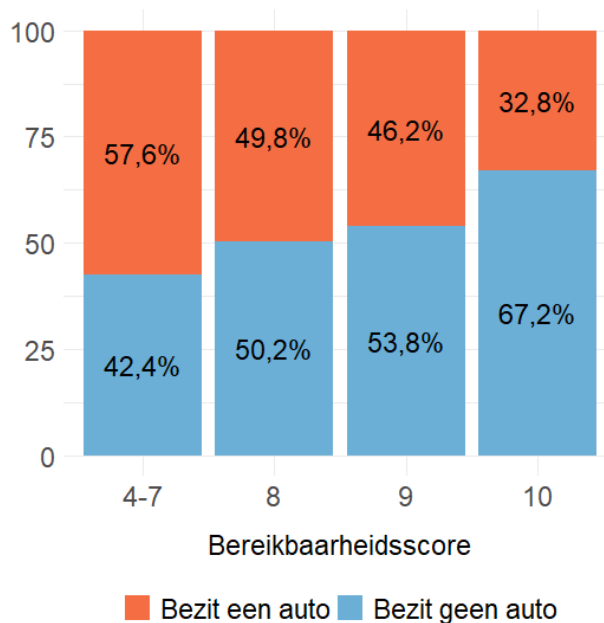
Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, cartografie Brussel Mobiliteit

Het zal niet verbazen dat de best bereikbare gebieden in België geconcentreerd zijn rond stedelijke knooppunten en in het bijzonder rond Brussel. Als we het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van naderbij bekijken, zien we dat het Zoniënwoud het laagst scoort. De bewoonde gebieden hebben allemaal een score van 5 of meer. Hoe dichterbij het stadscentrum, hoe hoger het bereikbaarheidsniveau.

We hebben elke respondent van de SILC verbonden met de bereikbaarheidsscore die overeenkomt met de statistische sector van zijn of haar woonplaats. We hebben de respondenten die in zones 4, 5, 6 en 7 wonen in één categorie ondergebracht, omdat het aantal respondenten in de SILC die aan deze zones gelinkt zijn, afzonderlijk beschouwd, erg klein is. Als we het percentage autobezit kruisen met de bereikbaarheidsscore, verkrijgen we voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de volgende grafiek.

AFBEELDING 6:

Autobezit van de huishoudens volgens de bereikbaarheid van de woonplaats met het openbaar vervoer in het BHG



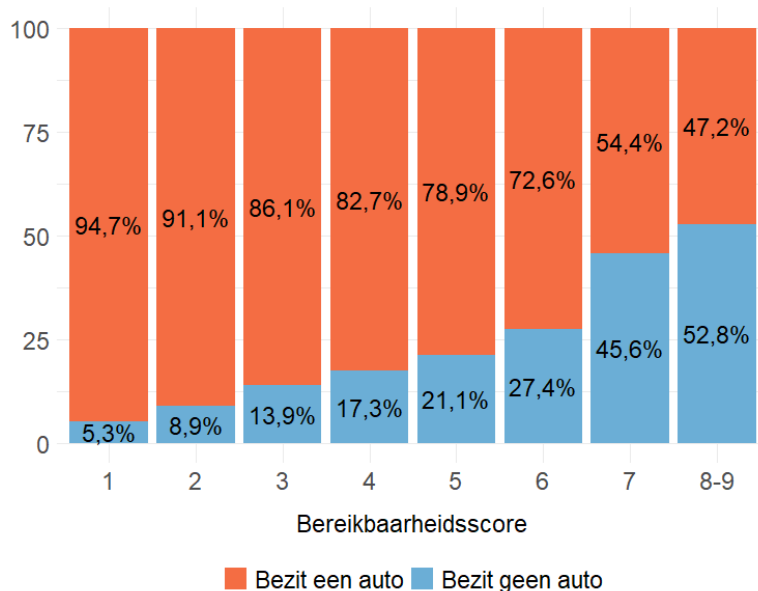
Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Onderstaande grafieken tonen de vergelijking tussen de bereikbaarheidsscore en het autobezit in het Vlaams en Waals Gewest. In tegenstelling tot het Brussels Gewest wonen maar

heel weinig SILC-respondenten in een statistische sector met een bereikbaarheidsscore van 9 of 10. We hebben daarom respondenten die in zones 8 en 9 wonen samengenomen.

AFBEELDING 7:

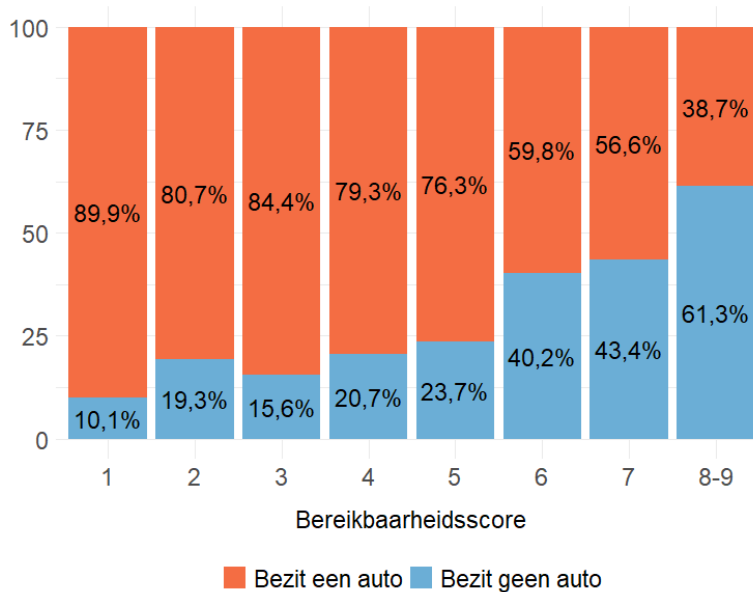
Autobezit van de huishoudens volgens de bereikbaarheid van de woonplaats met het openbaar vervoer in het Vlaams Gewest



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 8:

Autobezit van de huishoudens volgens de bereikbaarheid van de woonplaats met het openbaar vervoer in het Waals Gewest



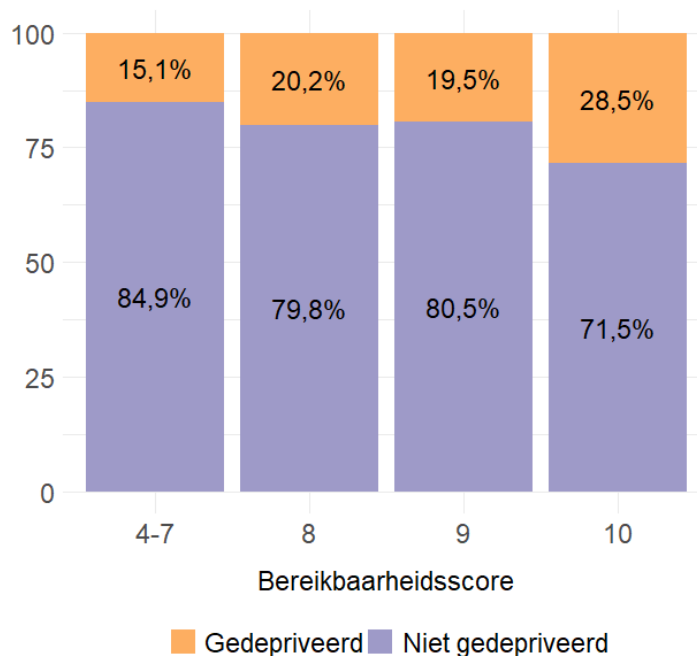
Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Net zoals bij de urbanisatiegraad daalt het aantal huishoudens met een auto naarmate de bereikbaarheid van hun woning met het openbaar vervoer verbetert. Er moet echter worden opgemerkt dat in gebieden met goede openbaarvervoerverbindingen vaak ook armere mensen wonen die minder financiële middelen hebben om een auto te kopen. Dit is met name het geval in het Brussels Hoofdstedelijk

Gewest, zoals blijkt uit onderstaande grafiek die het percentage huishoudens in een situatie van materiële en sociale deprivatie weergeeft volgens de mate van bereikbaarheid van hun woning met het openbaar vervoer. Er is dus niet noodzakelijk een direct causaal verband tussen het percentage autobezit en de goede bereikbaarheid van een locatie.

AFBEELDING 9:

Percentage huishoudens in een situatie van materiële en sociale deprivatie in het BHG uitgesplitst volgens de mate van bereikbaarheid van hun woning



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

4. DE HOUDING TEGENOVER HET AUTOBEZIT VAN DE HUISHOUDENS IN HET LICHT VAN DE MATERIËLE EN SOCIALE DEPRIVATIE

In het vorige deel kwam het percentage autobezit globaal aan bod. Op basis van de SILC is het echter mogelijk de houding tegenover het autobezit en de uiteenlopende leefomstandigheden van de huishoudens te onderzoeken. Hiervoor maken we, in navolging van Mattioli (2017), een typologie van huishoudens volgens vier categorieën die we in twee stappen opbouwen:

- Enerzijds beschouwen we huishoudens die een auto hebben en verdelen we ze in twee subcategorieën naargelang ze zich al dan

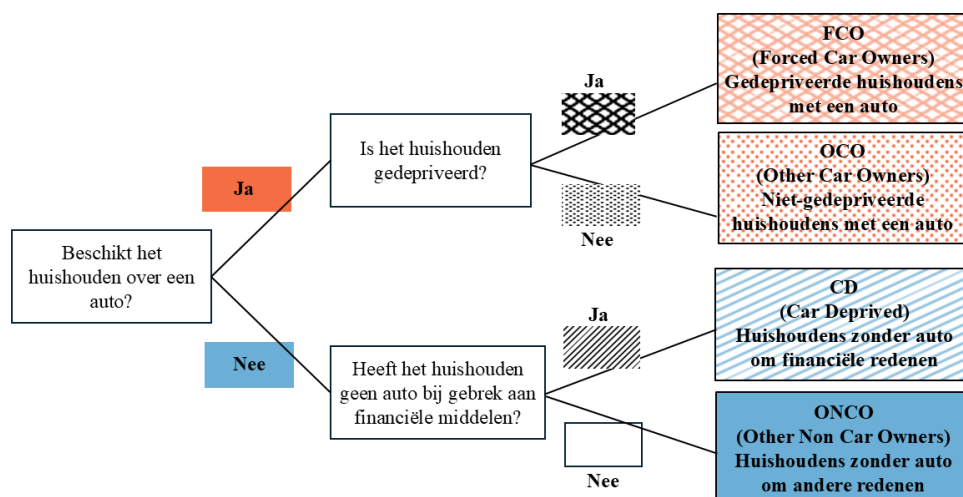
niet in een situatie van materiële en sociale deprivatie bevinden;

- Anderzijds beschouwen we huishoudens die geen auto hebben en onderscheiden we ze naargelang ze zich in deze situatie bevinden door een gebrek aan financiële middelen of om een andere reden.

De onderstaande figuur laat zien hoe onze typologie van huishoudens is opgebouwd en presenteert de nomenclatuur, ontleend aan Mattioli (2017), die we in de rest van het rapport zullen gebruiken. Het diagram toont ook de symbologie (kleuren en texturen) die we zullen toepassen op de volgende grafieken om deze huishoudens te onderscheiden.

AFBEELDING 10:

Diagram met de opbouw van de vier soorten huishoudens naar autobezit, materiële en sociale deprivatie en het vermogen om zich een auto te veroorloven



Deze typologie is bijzonder interessant omdat ze de afwegingen weerspiegelt die huishoudens min of meer bewust hebben gemaakt tussen de kosten en baten van een auto, afhankelijk van hun specifieke situatie, met name:

- hun verplaatsingsbehoeften en -beperkingen (in verband met gezinssamenstelling, werk, verlies van mobiliteit door invaliditeit, enz);
- de voorzieningen en beperkingen van hun omgeving (nabijheid van goederen en diensten, kwaliteit van het openbaar vervoer, kwaliteit van de fietsinfrastructuur, enz;)
- hun inkomen en hoeveel ze bereid zijn daarvan uit te geven aan een auto.

FCO- en CD-huishoudens bevinden zich beide op het kruispunt van sociaaleconomische moeilijkheden en een duidelijke afhankelijkheid van de auto. We hebben er echter voor gekozen ons te richten op FCO-huishoudens om twee redenen :

- Enerzijds zijn FCO-huishoudens bijzonder gevoelig voor elke stijging, hoe marginaal ook, van de autokosten: ze worden gedwongen om ofwel deze extra kosten te dragen door nog meer van andere aspecten van hun welzijn af te zien, ofwel afstand te doen van hun auto. In beide gevallen zijn de gevolgen aanzienlijk. Voor CD-huishoudens heeft dezelfde stijging van de kosten van autobezit geen onmiddellijk effect, omdat de auto al buiten hun bereik lag;
- Anderzijds zijn FCO-huishoudens een homogener groep en over het algemeen meer autoafhankelijk dan CD-huishoudens. In feite hebben ze besloten een auto aan te schaffen ten koste van andere belangrijke aspecten van hun welzijn. CD-huishoudens van hun kant verklaarden dat ze een auto zouden kopen indien ze het zich financieel kunnen veroorloven. De uiting van deze wens verwijst echter naar zeer verschillende situaties: het kan gaan om een deprivatie met ernstige gevolgen (beperking van de toegang tot de arbeidsmarkt, bijvoorbeeld), maar ook om een meer triviale gebrek (ver-

langen naar een auto voor het plezier of voor sociale positionering).

Eerst zullen we de geografische spreiding van de vier huishoudtypes in België tonen per gewest, volgens de urbanisatiegraad en volgens de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Deze analyse geeft een duidelijk beeld van de sterke samenhang tussen afhankelijkheid van de auto, in het bijzonder bij de meest kansarmen, en de ruimtelijke context. Vervolgens zullen we de sociaaleconomische karakteristieken van de verschillende huishoudtypes in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestuderen op

basis van hun houding omtrent het autobezit om een beter inzicht te krijgen in de oorzaken van de afhankelijkheid van een auto in een nochtans sterk verstedelijkte omgeving.

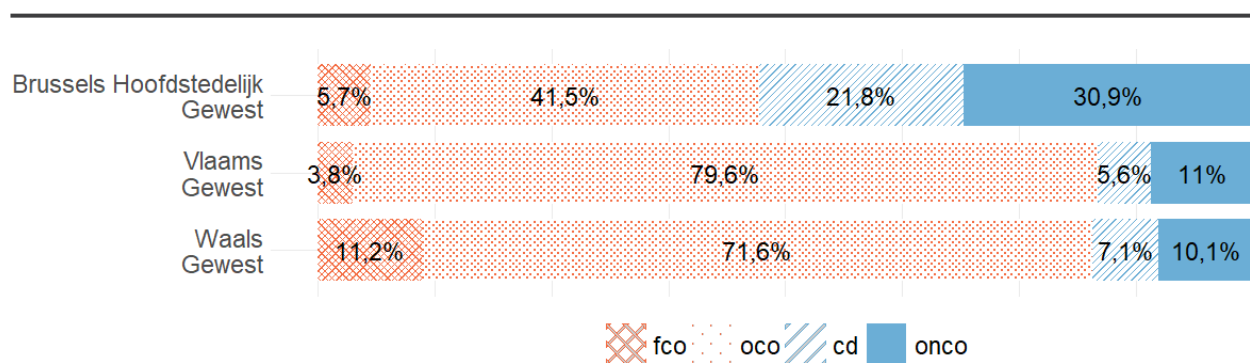
4.1 Territoriale veranderlijkheid van de houding omtrent het autobezit

4.1.1 Vergelijking tussen de gewesten

De vier huishoudtypes zijn in de drie gewesten als volgt verdeeld:

AFBEELDING 11:

Percentage van de 4 huishoudtypes bepaald op basis van de verhouding van hun autobezit, uitgesplitst per gewest



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

In Brussel bezit 5,7% van de huishoudens een auto, terwijl ze in een situatie van materiële en sociale deprivatie leven (FCO), in een context waar het totale autobezit, zoals we hierboven zagen, slechts 47% bedraagt. De verschillen met andere regio's zijn aanzienlijk.

In het Vlaams Gewest is het percentage FCO-huishoudens bijna twee keer zo laag (3,8%), ook al is het aandeel gemotoriseerde huishoudens er veel hoger dan in Brussel (83,4%). Dit duidelijke verschil kan met name worden verklaard door een veel lager algemeen deprivatiepercentage in het Vlaams Gewest (8%) (zie tabel 2 hierboven).

Het contrast met het Waals Gewest is ook erg interessant. De motorisatiegraad van de huishoudens is vergelijkbaar met die in het Vlaamse Gewest (82,8%). Er zijn echter ongeveer drie keer zoveel huishoudens met een auto in een situatie van deprivatie (FCO) in vergelijking met het Vlaams Gewest (11,2%). Dit hoge percentage kan enerzijds worden verklaard door een deprivatiegraad dat in Wallonië meer dan dubbel zo hoog is als in Vlaanderen (18%) (zie tabel 2 hierboven) en anderzijds door een grotere afhankelijkheid van de auto in Wallonië (ook in de stedelijke gebieden), zoals blijkt uit de volgende analyse van de houding tegenover het autobezit op basis van de urbanisatiegraad.

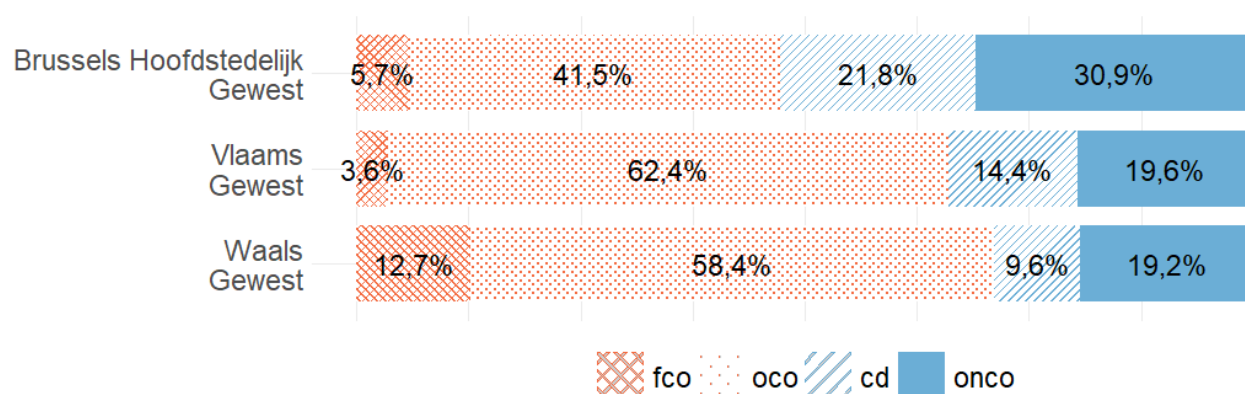
4.1.2 Vergelijking op basis van de woon- dichtheid

Het is nuttig om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (dat als volledig verstedelijkt wordt beschouwd) meer specifiek te vergelijken met de stedelijke gebieden in de andere twee gewesten van het land⁵. Daaruit blijkt dat het per-

tage FCO-huishoudens veruit het hoogst is in de stedelijke gebieden in het Waals Gewest (12,7%) en het laagst in de stedelijke gebieden in het Vlaams Gewest (3,6%). Het percentage van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt er ergens tussenin (5,7%).

AFBEELDING 12:

Percentage van de 4 huishoudtypes bepaald op basis van hun houding tegenover het autobezit in stedelijk gebied, uitgesplitst per gewest



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Zoals eerder gezegd leeft 20,4% van de huishoudens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een situatie van materiële en sociale deprivatie. In Vlaamse steden ligt dit cijfer op 14,1% en in Waalse steden op 23,5%.

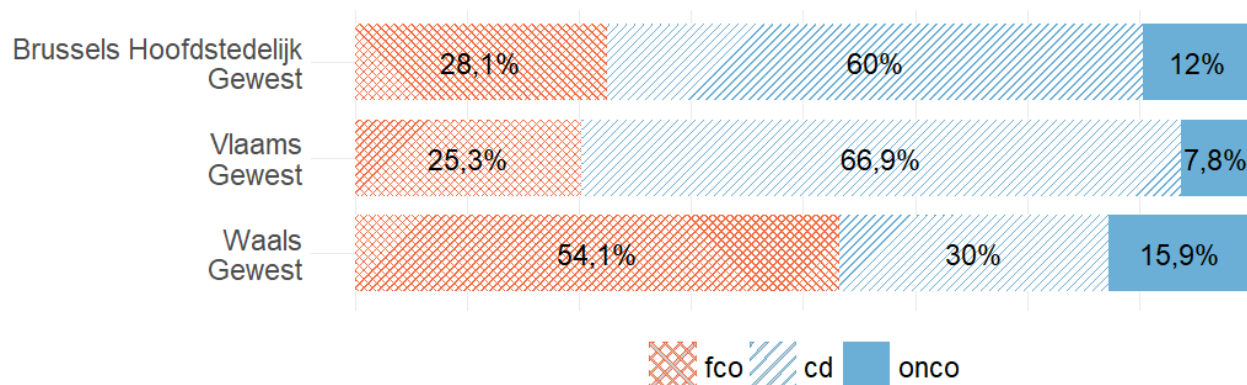
Het is bijzonder interessant om de houding omtrent het autobezit bij huishoudens in een deprivatiesituatie onder de loep te nemen, omdat deze huishoudens wat dat betreft een veel-

zeggende keuze maken aangezien ze de auto afwegen tegen andere belangrijke dimensies van hun welzijn. Als we de houding bekijken die deze subgroep van de bevolking aanneemt tegenover het autobezit krijgen we de volgende verdeling. De categorie niet-gedepriveerde huishoudens met een auto (OCO) zijn niet in deze grafiek opgenomen omdat we hier uitsluitend huishoudens in een situatie van deprivatie beschouwen.

⁵ De volgende Vlaamse steden worden beschouwd als verstedelijkt: Antwerpen, Brugge, Kortrijk, Gent, Leuven, Mechelen en Oostende. De stedelijke agglomeraties in Wallonië zijn: Charleroi (inclusief Châtelet), La Louvière (inclusief Manage), Luik (inclusief Ans, Beyne-Heusay, Fléron, Grâce-Hollogne, Herstal, Saint-Nicolas en Seraing), Bergen (inclusief Colfontaine, Frameries en Quaregnon), Moeskroen, Namen en Verviers (inclusief Dison).

AFBEELDING 13:

Houding tegenover het autobezit bij huishoudens die te kampen hebben met materiële en sociale deprivatie en in stedelijke gebieden wonen, uitgesplitst per gewest



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

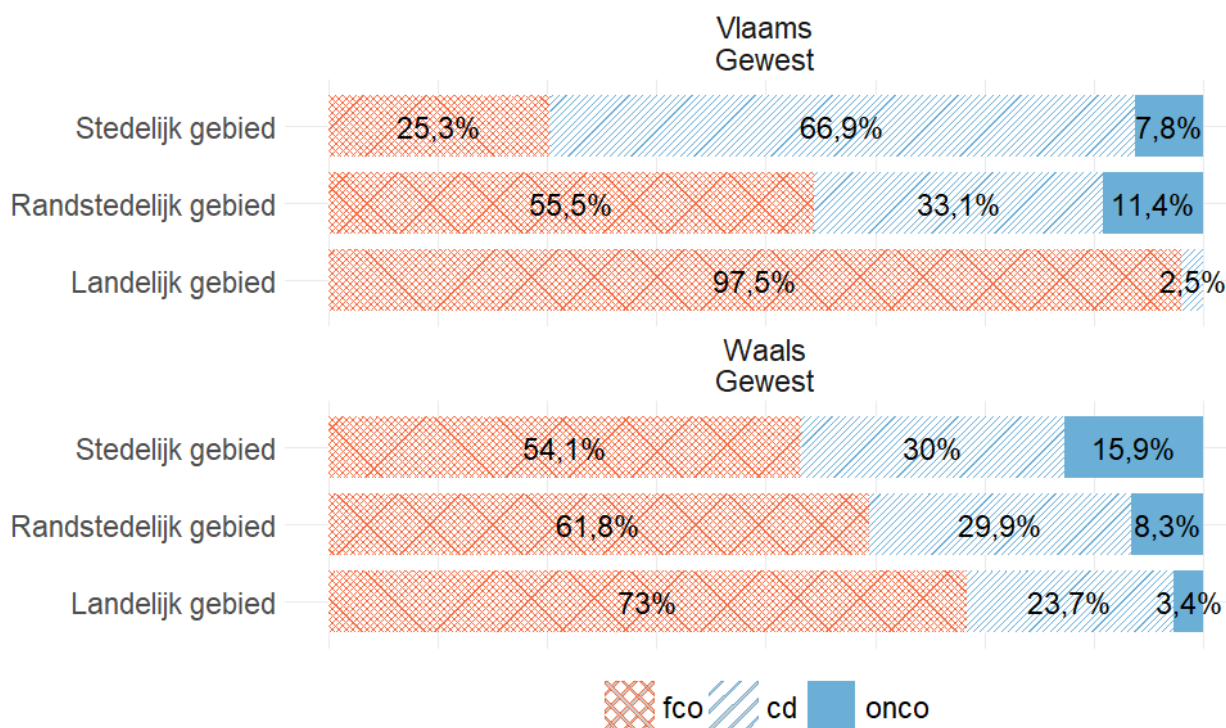
De verdeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de Vlaamse steden is zeer gelijkaardig. Vooral het percentage gedepriveerde personen dat een auto bezit (FCO), is erg gelijklopend (respectievelijk 28,1% en 25,3%). In het Waals Gewest ligt dit percentage veel hoger (54,1%). We kunnen uitgaan van de veronderstelling dat het openbaarvervoeraanbod in Brussel de behoefte aan een eigen wagen verkleint. Ook de fietsinfrastructuur is aanzienlijk verbeterd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wat heeft geleid tot een sterke toename van het modale aandeel van de fiets de voorbije 15 jaar en een vervijfvoudiging van het aantal fietsers tijdens de spitsuren (Brussel Mobiliteit 2025). Bovendien zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook de autodeeldiensten goed verte-

genwoordigd. In Vlaamse steden is het openbaarvervoeraanbod minder goed. Daarentegen is het fietsnetwerk er van betere kwaliteit dan in Brussel en is het modale aandeel van de fiets er hoger. Vlaamse steden hebben ook een relatief uitgebreid autodeelaanbod. In Waalse steden daarentegen is het openbaarvervoeraanbod van mindere kwaliteit. De fiets wordt er ook erg weinig gebruikt, met name vanwege het gebrek aan fietsinfrastructuur.

Laten we nu de houding omtrent het autobezit bekijken van de bevolking die leeft in een situatie van materiële en sociale deprivatie in Vlaanderen en Wallonië naargelang de woon-dichtheid:

AFBEELDING 14:

Houding omtrent het autobezit van huishoudens in een situatie van materiële en sociale deprivatie in het Vlaams Gewest en het Waals Gewest volgens de urbanisatiegraad



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

In beide gewesten zien we een duidelijke correlatie tussen het aandeel van de huishoudens die afhankelijk zijn van de auto en de woon-dichtheid. In Vlaanderen bezit in stedelijk gebied 25,3% van de huishoudens in deprivatie een auto, in tussengebied 55,5% en in plattelandsgebied 97,5%. In Wallonië is de trend hetzelfde, hoewel minder uitgesproken: de percentages zijn respectievelijk 54,1%, 61,8% en 73%.

Het grote verschil tussen de plattelandsgebieden in Vlaanderen en Wallonië kan wellicht verklaard worden door het feit dat de plattelandsbevolking van Wallonië meer achtergesteld is dan die van Vlaanderen. De grote armoede in landelijke gebieden in het Waals Gewest zou kunnen verklaren waarom een niet-verwaarloosbaar van de gedepriveerde huishoudens er geen auto heeft, zelfs als ze er zeer afhankelijk van zijn.

4.1.3 Vergelijking op basis van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer

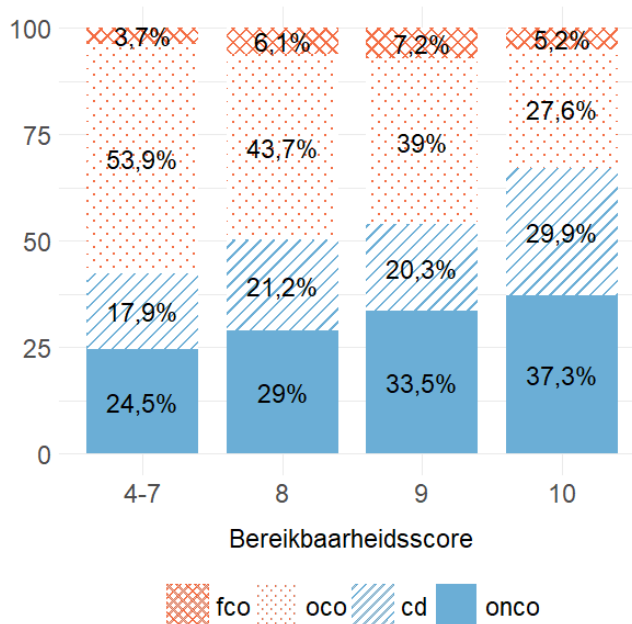
In het vorige deel zagen we dat het percentage autobezit over het algemeen afneemt naarmate een regio beter bereikbaar is met het openbaar vervoer. Onderstaande grafiek toont aan dat de afname van het autobezit vooral toe te schrijven is aan de daling van het percentage huishoudens met een auto die niet in een situatie van deprivatie verkeren (OCO) en de gelijktijdige stijging van het percentage huishoudens die om andere dan financiële redenen geen auto bezitten (ONCO).

Het percentage gedepriveerde huishoudens met een auto (FCO) en het percentage huishoudens die om financiële redenen geen auto bezitten (CD) evolueren niet op dezelfde manier. Het percentage FCO-huishoudens stijgt tussen de bereikbaarheidsniveaus 7 en 9, en

daalt vervolgens naar het laagste peil. Zoals aangegeven in het vorige deel, zijn de gebieden die beter bediend worden door het openbaar vervoer ook de meer centraal gelegen gebieden, waar meer gedepriveerde huishoudens wonen. Het is dus normaal dat het percentage FCO-huishoudens er hoger ligt, ook al leent de stedelijke omgeving er zich beter voor een autoloos leven.

AFBEELDING 15:

Verdeling van de 4 huishoudtypes volgens hun houding tegenover het autobezit, uitgesplitst op basis van het niveau van bereikbaarheid van de woonplaats met het openbaar vervoer in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

4.2 Kenmerken van de huishoudens volgens hun houding tegenover het autobezit in Brussel

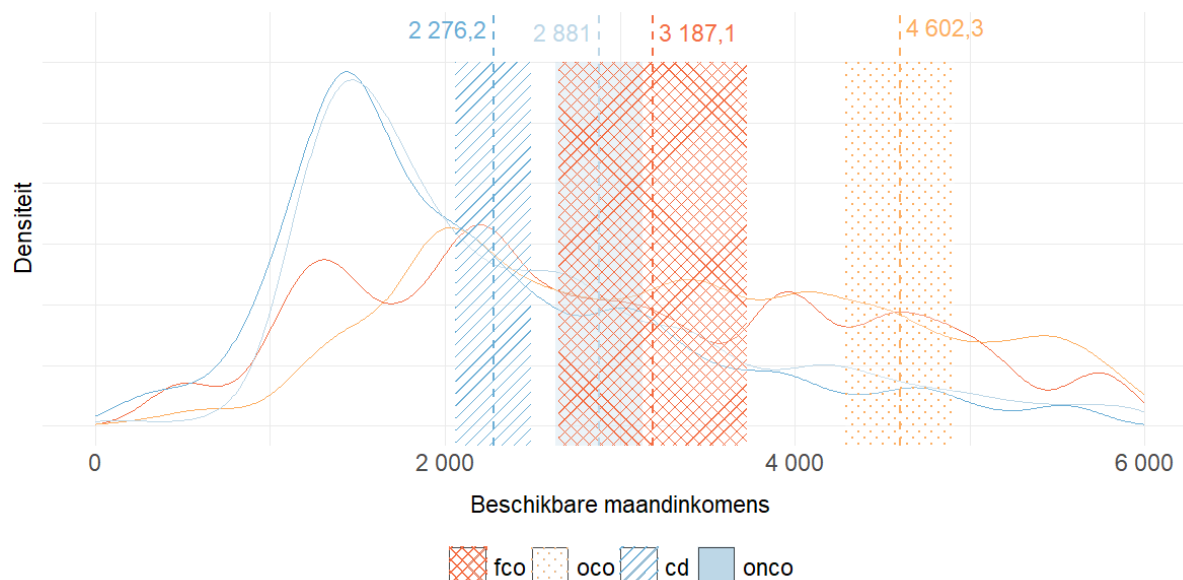
Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest biedt een omgeving die gunstig is voor een autoloos leven. Auto's lijken er minder onmisbaar dan elders. Toch zien we dat zelfs in deze context een aanzienlijk aantal kansarme huishoudens een auto bezit. Om een beter inzicht te krijgen in de redenen achter deze afhankelijkheid, stellen we voor om de verschillende sociodemografische variabelen van de vier huishoudtypes te bekijken, gedefinieerd op basis van hun autobezit.

4.2.1 Beschikbare en equivalente inkomens

Laten we eerst even stilstaan bij de inkomensverschillen tussen de vier huishoudtypes. Onderstaande grafiek geeft het niet-gewogen beschikbare maandinkomen weer volgens de grootte van het huishouden. Het is geen verrassing dat huishoudens met een auto die niet in een gedepriveerde situatie verkeren (OCO) het hoogste gemiddelde maandinkomen hebben (4.602 euro). Gedepriveerde huishoudens met een auto (FCO) beschikken over een gemiddeld inkomen van 3.187 euro.

AFBEELDING 16:

Verdeling van de beschikbare maandinkomens (beperkt tot het 99e centiel) van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



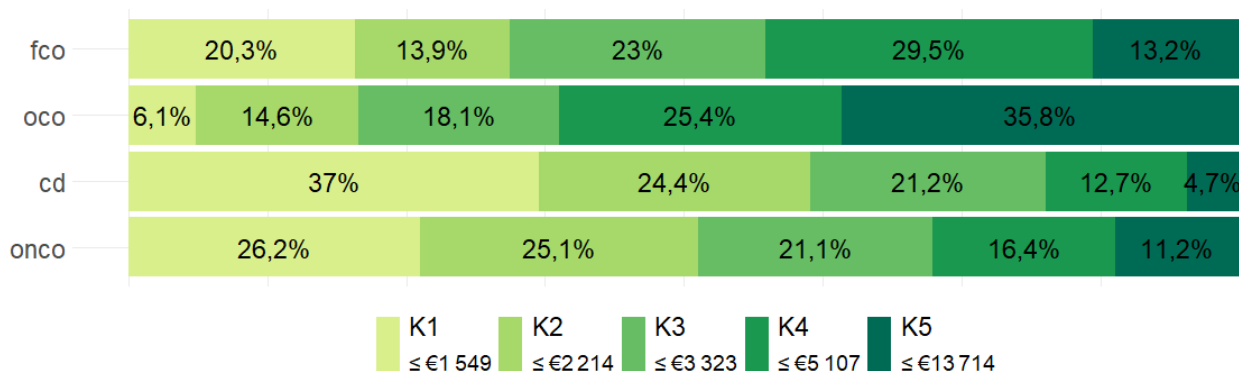
Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Om de vier soorten huishoudens beter te kunnen vergelijken, kijken we naar de verdeling van inkomenskwintielen. Het zal geen verbazing wekken dat niet gedeprimeerde gemotoriseerde huishoudens (OCO) zich voornamelijk in de bovenste twee kwintielen bevinden: 25,4% behoort tot het vierde kwintiel en 35,8% tot het vijfde. Een aanzienlijk deel van de FCO-huis-

houdens heeft ook een hoog inkomen: 29,5% behoort tot het vierde kwintiel en 13,2% tot het vijfde. In elk geval is het beschikbaar inkomen van gemotoriseerde huishoudens, of ze nu in een gedeprimeerd zijn of niet, veel hoger dan dat van niet-gemotoriseerde huishoudens (CD en ONCO).

AFBEELDING 17:

Beschikbare inkomenskwintielen van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



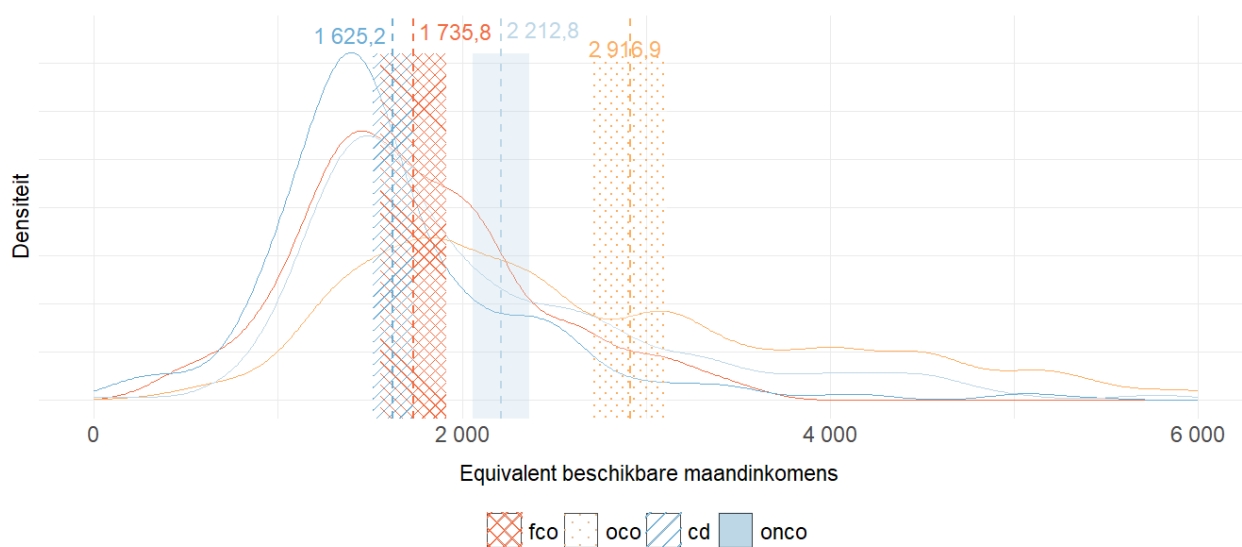
Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Laten we nu de equivalente inkomens bekijken, gewogen volgens het aantal volwassenen en kinderen in het huishouden. Logischerwijs zijn de inkomens van de vier huishoudtypes gedaald ten opzichte van de beschikbare inkomens en zijn de verschillen ook aanzienlijk kleiner geworden: alleen de OCO-huishoudens hebben nog een grote voorsprong. Het is ook opmerkelijk dat de volgorde van de vier huis-

houdtypes veranderd is: de FCO-huishoudens staan op de tweede plaats als we het beschikbare inkomen in aanmerking nemen, terwijl ze naar de derde plaats zakken, onder de ONCO-huishoudens, als we de equivalente inkomens in aanmerking nemen. Dat komt door de grootte van de FCO-huishoudens, zoals we in de volgende paragrafen zullen zien.

AFBEELDING 18:

Verdeling van de equivalente maandinkomens (beperkt tot het 99e centiel) van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



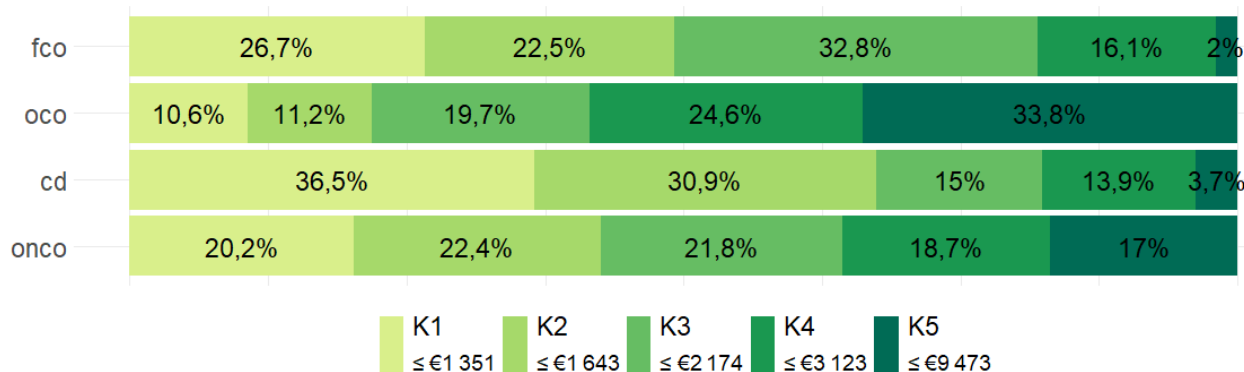
Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Laten we de verdeling van de vier huishoudtypes bekijken volgens equivalente inkomenskwintielen. De verdeling van de FCO-huishoudens is heel anders dan wanneer we kijken naar de beschikbare inkomenskwintielen. Er zijn bijna geen FCO-huishoudens meer in het vijfde kwintiel (2% tegenover 13,2%) en bijna

de helft minder in het vierde kwintiel (16,1% tegenover 29,5%). Het derde kwintiel neemt nu een dominante positie in (32,8%): horizontaal, ten opzichte van de andere kwintielen van FCO-huishoudens, maar ook verticaal, ten opzichte van het aandeel van dit kwintiel onder andere soorten huishoudens.

AFBEELDING 19:

Equivalente inkomenskwintielen van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

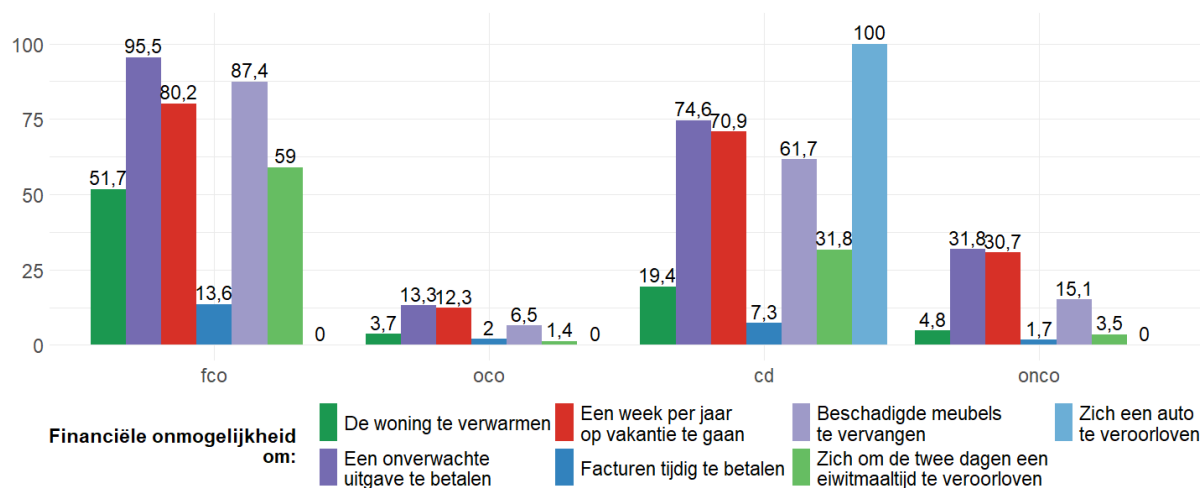
4.2.2 Deprivatieprofielen

We gaan nu over tot de vergelijking van de 4 huishoudtypes volgens de specifieke deprivatievormen die ze ondergaan. We behandelen

hier niet alle deprivatievormen die in de SILC (zie deel 2.2) gemeten werden, maar alleen die welke veeleer betrekking hebben op huishoudens in plaats van op individuen.

AFBEELDING 20:

Deprivatieprofielen van de vier huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Bovenstaande grafiek toont aan dat 95,5% van de FCO-huishoudens moeite heeft om onverwachte uitgaven te betalen; 87,4% heeft moeite om beschadigde of versleten meubels te vervangen; 80,2% kan zich bij gebrek aan financiële middelen geen week vakantie per jaar

veroorloven; 59% kan zich bij gebrek aan financiële middelen niet veroorloven om minstens tweemaal per week een proteïnerijke maaltijd te eten en 51,7% kan hun woning niet naar behoren verwarmen. Concreet laat dit zien in welke mate deze huishoudens zichzelf, min of

meer bewust, cruciale aspecten van hun welzijn ontzeggen om een auto te hebben.

FCO- en CD-huishoudens hebben zeer vergelijkbare deprivatieprofielen. FCO-huishoudens zijn niet per definitie gedepriveerd van een auto, maar ervaren wel gelijkwaardige of zelfs belangrijkere deprivaties dan CD-huishoudens, ook al hebben ze, zoals we net zagen, een iets hoger equivalent inkomen. Het is zeer waarschijnlijk dat het 'auto'-budget van FCO-huishoudens hun mogelijkheden beperkt om beschadigd meubilair te vervangen, op vakantie te gaan, hun huis te verwarmen, enz. We kunnen vermoeden dat, als ze zich van hun auto zouden kunnen ontdoen, ze deze kosten zouden kunnen dekken en zo hun deprivatieg-

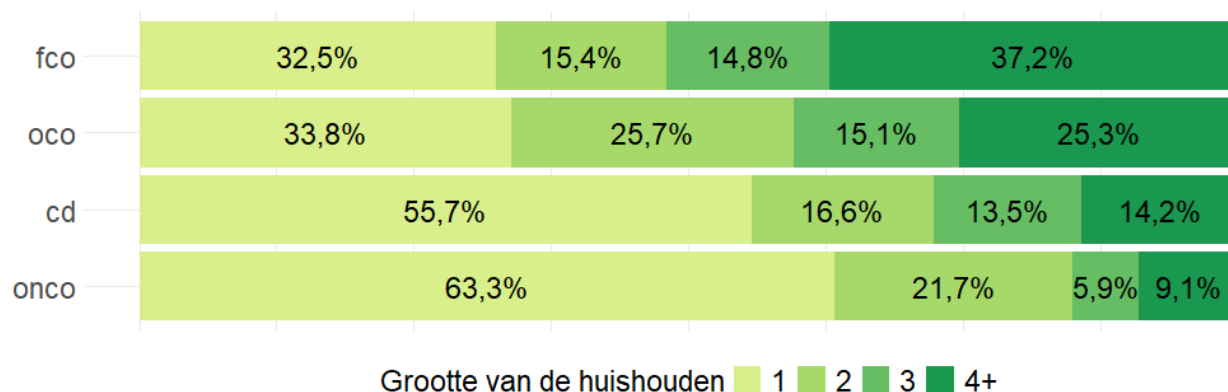
raad zouden kunnen verlagen. In dit opzicht is het verbeteren van alternatieven voor de auto in potentie een sociale ondersteuningsmaatregel. Aan de andere kant zijn deze huishoudens waarschijnlijk sterk afhankelijk van de auto vanwege beroepsbeperkingen of bijzondere gezinsconfiguraties, wat de grote offers verklaart die ze bereid zijn te brengen om een auto te kunnen bezitten.

4.2.3 Grootte en samenstelling van de huishoudens

Gemotoriseerde huishoudens zijn groter dan niet-gemotoriseerde. Dit is bijzonder uitgesproken bij FCO-huishoudens.

AFBEELDING 21:

Grootte van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

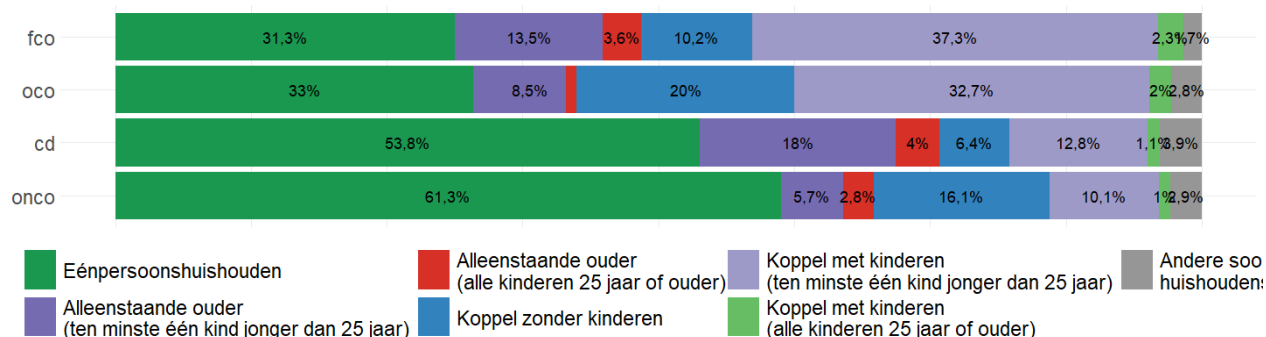
In het vorige hoofdstuk merkten we op dat het percentage alleenstaanden veel lager is bij huishoudens met een auto dan bij huishoudens zonder auto. Op dit vlak zijn er weinig verschillen tussen gedepriveerde huishoudens met auto (FCO) en niet-gedepriveerde huishoudens met auto (OCO).

FCO-huishoudens tellen verhoudingsgewijs meer eenoudergezinnen (13,5% met ten minste één kind jonger dan 25 jaar en 3,6% waar-

van alle kinderen ouder zijn dan 25 jaar) dan OCO-huishoudens (8,5% met ten minste één kind jonger dan 25 jaar en 1% waarvan alle kinderen ouder zijn dan 25 jaar) en iets meer koppels met kinderen (37,3% met ten minste één kind jonger dan 25 jaar en 2,3% waarvan alle kinderen ouder zijn dan 25 jaar) dan OCO-huishoudens (32,7% met ten minste één kind jonger dan 25 jaar en 2% waarvan alle kinderen ouder zijn dan 25 jaar).

AFBEELDING 22:

Gezinssamenstelling van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



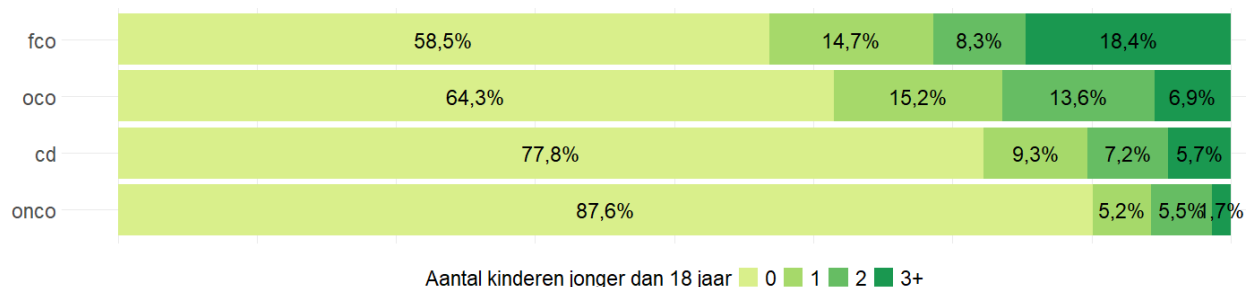
Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

FCO-huishoudens hebben iets meer kinderen dan OCO-huishoudens. In feite onderscheiden deze twee huishoudtypes zich niet zozeer door de aanwezigheid van kinderen in het algemeen, maar door het aantal kinderen. 18,4%

van de gedepriveerde huishoudens met een auto (FCO) heeft immers drie of meer minderjarige kinderen tegenover slechts 6,9% van de niet-gedepriveerde huishoudens met een auto (OCO).

AFBEELDING 23:

Aantal minderjarige kinderen in de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun houding tegenover het autobezit in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Deze resultaten bevestigen tal van andere studies die ouderschap als één van de belangrijkste factoren voor autobezit aangeven (Enaux et al. 2011, Demoli en Gilow, 2019, Ermans 2023). Zich verplaatsen met kinderen, vooral

met jonge kinderen, is moeilijker met het openbaar vervoer of met de fiets. Het aantal dagelijkse verplaatsingen neemt bovendien toe en ook de opeenvolging ervan.

4.2.4 Socioprofessionele situatie en soort werk

Hier zullen we de arbeidsstatus van de leden (die ouder zijn dan 16 jaar) van de 4 huishoudtypes bekijken⁶. De FCO-huishoudens worden gekenmerkt door een hoog percentage werkende leden (62,6%). Dat is meer dan bij CD-huishoudens (47%) en ONCO-huishoudens (51,7%), maar minder dan bij OCO-huishoudens (79,5%).

Van de FCO-huishoudens bestaat 8,3% uit gepensioneerden, tegenover 15,3% bij CD-huishoudens, 31,8% bij ONCO-huishoudens en 16,3% bij OCO-huishoudens. De afhankelijkheid van de auto van mensen in deprivatie lijkt af te nemen zodra ze gepensioneerd zijn, wat kan worden verklaard door de volgende twee factoren:

- enerzijds hebben gepensioneerden een kleinere verplaatsingsbehoefte (minder dagelijkse verplaatsingen, minder tijdsdruk, enz.) en zullen ze dus sneller geneigd zijn afstand te doen van een eigen auto als deze

een aanzienlijke financiële last met zich meebrengt;

- anderzijds ligt het percentage huishoudens in materiële en sociale deprivatie lager bij de oudere bevolking (met name doordat ze doorgaans minder familiale lasten hebben en geen hypotheeklening meer moeten aflossen) (Bolland *et al.*, 2019).

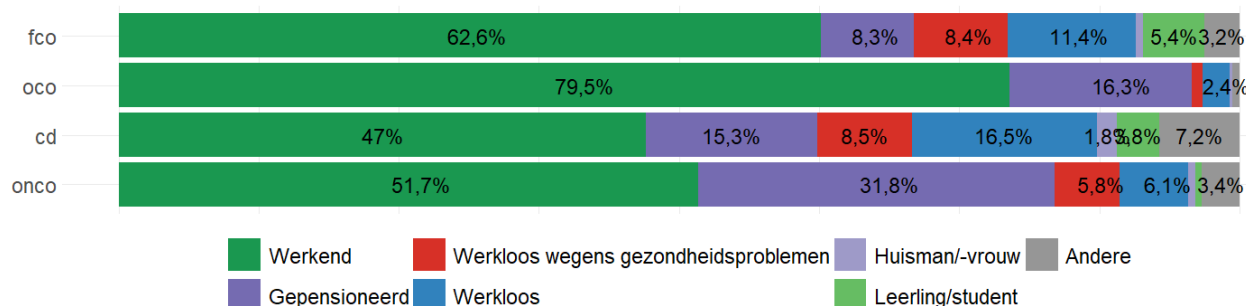
Daarentegen zijn in FCO-huishoudens veel meer leden zonder werk door gezondheidsproblemen (8,4%) dan in OCO-huishoudens (1%). Hier bestaan twee verklaringen voor:

- enerzijds leidt niet werken tot inkomstenverlies, wat de mate van materiële en sociale deprivatie doet toenemen;
- anderzijds bemoeilijken bepaalde gezondheidsproblemen de toegang tot het openbaar vervoer of het gebruik van de fiets, wat een sterke afhankelijkheid van de auto kan verklaren.

⁶ De activiteitsstatus is een kenmerk dat eigen is aan individuen en niet aan huishoudens. Om de coherentie met de andere analyses in dit verslag te waarborgen, willen we ons echter blijven focussen op de huishoudens. Daartoe hebben we een huishouden de status “werkend” toegekend als minstens één persoon in het huishouden werkt. In geval van conflict, als bijvoorbeeld een werkende en een gepensioneerde persoon deel uitmaken van hetzelfde huishouden, hebben we het huishouden in kwestie de status “werkend” toegekend. De rangorde van de arbeidsstatuscategorieën is zoals weergegeven in de grafiek: 1. Werkend, 2. Gepensioneerd, 3. Zonder werk door gezondheidsproblemen, enz. Deze is overgenomen uit de SILC-enquête.

AFBEELDING 24:

Activiteitsstatus van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Laten we nu van naderbij bekijken welke jobs worden uitgeoefend door de leden van de verschillende huishoudtypes in functie van hun autobezit⁷. FCO-huishoudens verschillen sterk van de andere huishoudtypes doordat ze veruit de meeste handenarbeidbanen hebben⁸. Dit is het geval voor 42,5% van deze huishoudens, vergeleken met slechts 17,6% van de OCO-huishoudens. Nogmaals, zoals veel van de tot nu toe besproken verschijnselen, kan dit resultaat worden verklaard door een dubbele causaliteit, waarvan de ene verband houdt met de sociaaleconomische situatie en de andere met mobiliteitsaspecten:

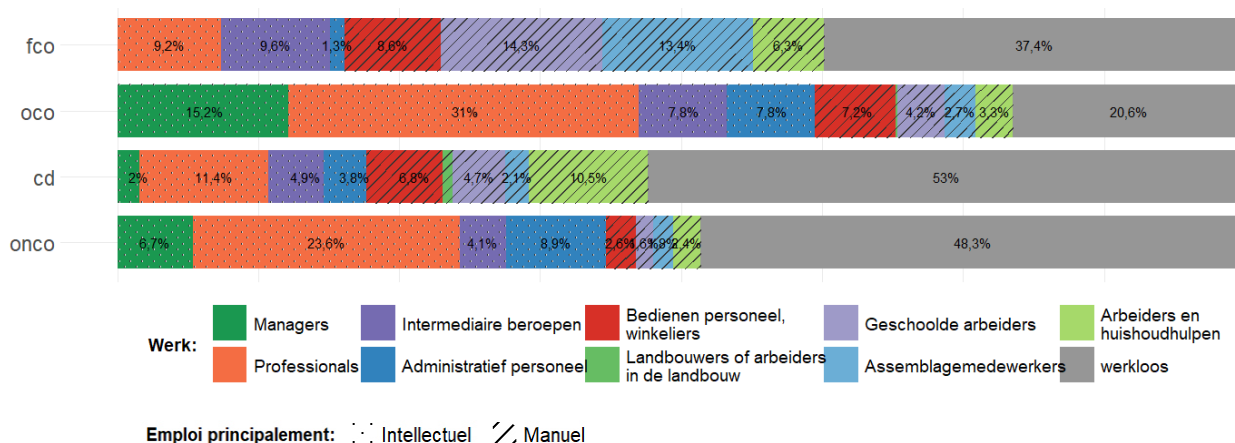
- enerzijds zijn handenarbeidbanen gemiddeld minder goed betaald. Daarom bestaan gedepriiveerde huishoudens vaker uit personen die dit soort jobs uitoefenen (Ghesquière 2023 : 23-24);
- anderzijds zijn handenarbeidbanen sterk afhankelijk van de auto, aangezien ze een aanzienlijke tijdsdruk met zich meebrengen (minder flexibele werktijden, meer gespreide werktijden, ploegenarbeid, enz.) en frequente verplaatsingen naar locaties die van dag tot dag of van week tot week verschillen en die vaak slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (pendel buiten het Gewest).

⁷ Net zoals de arbeidsstatus is het soort werk een kenmerk dat eigen is aan individuen en niet aan huishoudens. Om deze individuele eigenschap om te zetten op het niveau van het huishouden, zijn we als volgt te werk gegaan. Als een huishouden uit meer dan één persoon bestaat, hebben we in geval van conflict het soort werk toegewezen volgens de prioriteitenvolgorde in de grafiek: 1. Directeur, 2. Intellectuele beroepen, 3. Middenkaderberoepen enz. Als een huishouden bijvoorbeeld bestaat uit een persoon met een “middenkaderberoep” (3) en een andere persoon uit de categorie “dienstverlenend personeel” (5), hebben we het kenmerk “middenkaderberoep” aan het huishouden in kwestie toegekend.

⁸ Als “intellectuele” jobs beschouwen we de jobcategorieën 1-4 uit figuur 25 (d.w.z. managers; professionals; intermediaire beroepen; administratief personeel) en als “handenarbeidbanen” de categorieën 5-9 (d.w.z. bedienend personeel, winkeliers; landbouwers of arbeiders in de landbouw; geschoolde arbeiders, assemblagemedewerkers; arbeiders en huishoudhulpen).

AFBEELDING 25:

Soort werk van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



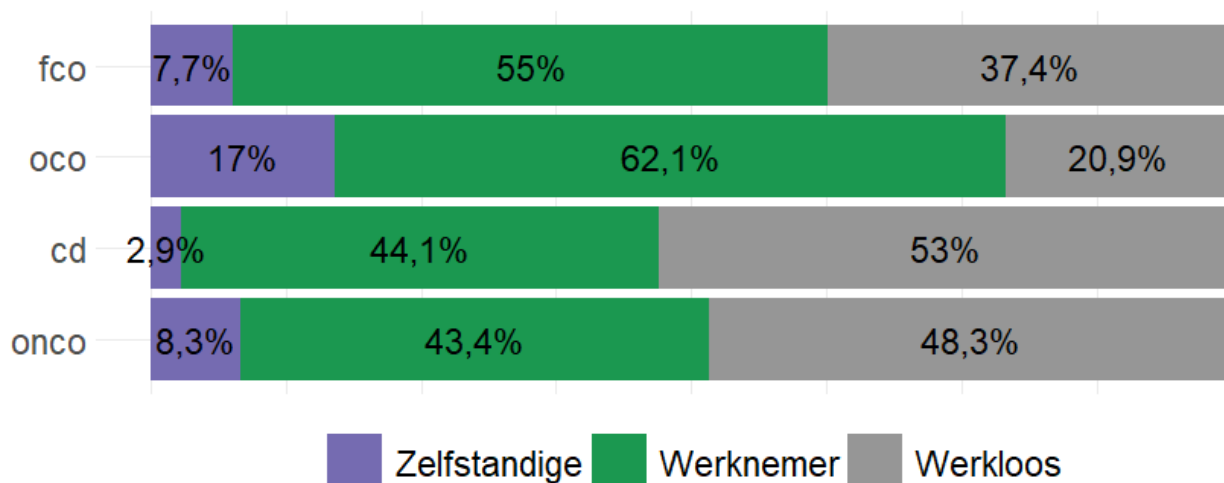
Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Werkstatus – zelfstandig of werknemer – biedt interessante aanvullende informatie voor het begrijpen van de relatie tussen werk en onze huishoudenstypologie op basis van autobezit. Een zelfstandige heeft bijvoorbeeld de mogelijkheid om een deel van de autokosten fiscaal af te trekken, waardoor de economische druk van autobezit op het huishoudbudget afneemt.

Bovendien bevindt deze categorie arbeiders zich veel minder vaak in een achterstandssituatie (Ghesquière 2023: 28). In dit opzicht is het niet verrassend dat het aandeel huishoudens met een zelfstandige meer dan twee keer zo hoog is bij OCO-huishoudens (17%) dan bij FCO-huishoudens (7,7%).

AFBEELDING 26:

Werkstatus (zelfstandig en werknemer) van de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

Tot slot heeft 16,2% van de OCO-huishoudens een bedrijfswagen, tegenover 1,2% van de FCO-huishoudens. Dit extralegale voordeel is vooral beschikbaar voor werknemers in de dienstensector (Vandenbroucke *et al.* 2019). Het is dan ook niet verwonderlijk dat een bedrijfswagen veel vaker voorkomt bij OCO-huishoudens. Het blijft echter een feit dat FCO-huishoudens een veel lager equivalent inkomen hebben dan OCO-huishoudens, maar dat ze, in tegenstelling tot de laatstgenoemden, ook alle kosten in verband met hun autobezit moeten dragen.

4.2.5 Gezondheidsbeperkingen

Laten we tot slot de vier soorten huishoudens analyseren naargelang het huishouden al dan niet iemand telt wiens dagelijkse activiteiten beperkt zijn om gezondheidsredenen.

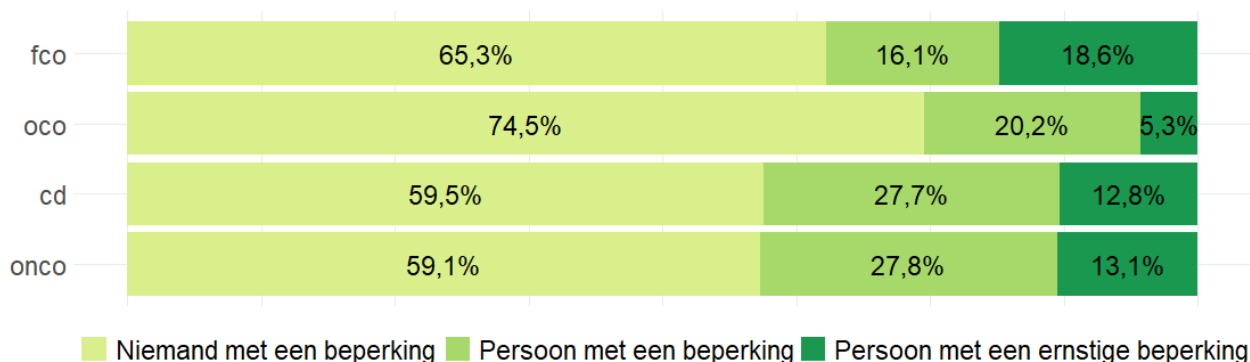
We stellen vast dat huishoudens zonder auto doorgaans verhoudingsgewijs meer gezinsleden met gezondheidsbeperkingen hebben dan huishoudens met een auto. Tussen huishoudens zonder auto om financiële redenen (CD) en huishoudens zonder auto om andere redenen (ONCO) is er echter nagenoeg geen

verschil. Bij de huishoudens met een auto is er een opvallend verschil tussen de FCO- en de OCO-huishoudens. Gedepriveerde huishoudens met een auto hebben namelijk bijna driemaal zoveel kans om een gezinslid met een ernstige beperking te hebben (18,6%) dan niet-gedepriveerde huishoudens met een auto (5,3%).

Dit “gemengde” resultaat benadrukt de complexiteit van het verband tussen handicap en autobezit. De aanwezigheid van een gezondheidsbeperking gaat gepaard met lagere inkomens en bijgevolg met een minder groot vermogen om een auto aan te schaffen, maar ook met een minder hoge tewerkstellingsgraad en dus een kleinere verplaatsingsbehoefte. Bovendien verwijst het begrip gezondheidsbeperking naar heel verschillende realiteiten: bepaalde soorten beperkingen vergroten de afhankelijkheid van de auto (moeite met lopen, met het gebruik van openbaar vervoer, enz.), terwijl andere soorten beperkingen geen invloed hebben op de noodzaak om zich met de auto te verplaatsen of zelfs het belang van autobezit verminderen (een persoon met een visuele beperking kan bijvoorbeeld niet autorijden).

AFBEELDING 27:

Aanwezigheid van personen die om gezondheidsredenen beperkt zijn in hun activiteiten binnen de 4 huishoudtypes bepaald volgens hun autobezit in het BHG



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

5. ANALYSE VAN DE BEPALENDE FACTOREN VOOR DE AUTOAFHANKELIJKHEID VAN GEDEPRIVEERDE HUISHOUDENS

Op basis van de hierboven ontwikkelde beschrijvende analyse is het niet eenvoudig om de factoren te bepalen die de autoafhankelijkheid van de gedepriveerde gezinnen het best verklaren omdat er verschillende dimensies met elkaar verweven zijn. Daarom stellen we hier een logistische regressieanalyse voor waarmee de “voorspellende kracht” van de verschillende variabelen afzonderlijk kan worden gemeten, waarbij alle andere factoren gelijk blijven.

Eerst stellen we de variabelen voor die we in de analyse hebben opgenomen, evenals het design van de twee regressiemodellen die we hebben opgezet. Vervolgens stellen we de resultaten van de modellering voor en trachten we ze te interpreteren.

5.1 Voorstelling van de modellen

We hebben zes dimensies in de analyse opgenomen die een breed scala aan redenen weergeven waarom huishoudens een auto aanschaffen wanneer ze zich in een situatie van deprivatie bevinden. We benaderen deze verschillende dimensies via de categorische variabelen die hieronder worden uiteengezet. We hebben daarbij bepaalde subcategorieën samengevoegd om te voorkomen dat hun aantal minder dan 1% van de steekproef zou bedragen bij het kruisen met de vier huishoudtypes.

- Aantal kinderen (0, 1-2, 3 of meer) (referentiecategorie: 0 of geen kinderen). We nemen het aantal kinderen onder de 18 jaar in het huishouden in aanmerking. We onderscheiden drie situaties: geen kinderen in het huishouden, één of twee kinderen in het huishouden en 3 of meer kinderen in het huishouden;
- Koppel (referentiecategorie: geen koppel). We hebben het type gezinssamenstelling binair vereenvoudigd (koppel (1) of geen koppel (0)) om te voorkomen dat categorieën een te klein aantal mensen in de steekproef vertegenwoordigen. We merken evenwel op dat met de variabele “aantal kinderen” een andere belangrijke dimensie in verband met de gezinssamenstelling wordt weergegeven;
- Beschikbaar inkomen (kwintielen) (referentiecategorie: eerste kwintiel). We nemen de beschikbare inkomens in plaats van de equivalente inkomens in aanmerking, omdat andere variabelen in het model overigens de grootte en de gezinssamenstelling vastleggen;
- Soort werk (niemand in het huishouden werkt, handenarbeid of intellectuele job) (referentiecategorie: niemand in het huishouden werkt). We houden rekening met de aanwezigheid in het huishouden van minstens één persoon die een intellectuele job uitoefent of handenarbeid verricht ;
- Beperkingen om gezondheidsredenen (geen beperkte persoon, beperkte persoon of ernstig beperkte persoon) (referentiecategorie: geen beperkte persoon)

gorie: geen beperkte persoon). We bekijken of er in het huishouden ten minste één persoon is die om gezondheidsredenen matig of ernstig beperkt is in zijn of haar activiteiten;

- Bereikbaarheid van de woning met het openbaar vervoer (7, 8, 9, 10) (referentiecategorie: 7). We nemen de score betreffende de bereikbaarheid van de woning van het huishouden met het openbaar vervoer in aanmerking. Ter herinnering, 10 komt overeen met de score met de beste bereikbaarheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 7 met de slechtste score.

We hebben twee regressiemodellen opgesteld:

- Model 1 bestaat uit een multinomiale logistische regressie en vergelijkt FCO-huishoudens (evenals OCO- en ONCO-huishoudens) met CD-huishoudens, die de referentiecategorie vormen. Met andere woorden, het doel is te beoordelen in welke mate elk van de hierboven genoemde factoren de kans doet toenemen of afnemen dat een huishouden in de FCO-categorie (of OCO- en ONCO-categorie) valt in plaats van in de CD-categorie;
- Model 2 bestaat uit een binaire logistische regressie, waarbij FCO-huishoudens worden vergeleken met alle andere huishoudens die als een enkele eenheid worden beschouwd. Met andere woorden, het doel is om te beoordelen in welke mate elk van de bovengenoemde variabelen de kans vergroot of verkleint dat een huishouden een FCO-huishouden is in plaats van een niet-FCO-huishouden.

We zullen hieronder zien dat het interessant is om deze twee modellen naast elkaar te analyseren aangezien gedepriveerde huishoudens met een auto (FCO) soms erg verschillen van CD-huishoudens, maar niet van alle andere huishoudens, en omgekeerd.

Als maatstaf voor afhankelijkheid hebben we de oddsratio's of kansverhoudingen genomen. Een resultaat gelijk aan 1 wijst op een neutrale situatie: de factor in kwestie heeft geen effect, positief noch negatief. Een resultaat groter dan 1 geeft aan dat de kansverhouding positief is; een resultaat kleiner dan 1 geeft aan dat de kansverhouding negatief is.

Tot slot hebben we de robuustheid van beide modellen getest met de R2-methode van McFadden. De maximale waarde van de test is 1, maar waarden tussen 0,2 en 0,4 duiden op een goede fit van het bestudeerde model (McFadden 1974). Het eerste model zit net onder de drempelwaarde met een waarde van 0,18; het tweede is iets minder robuust met een waarde van 0,13.

5.2 Analyse van de resultaten

5.2.1 De inkomens

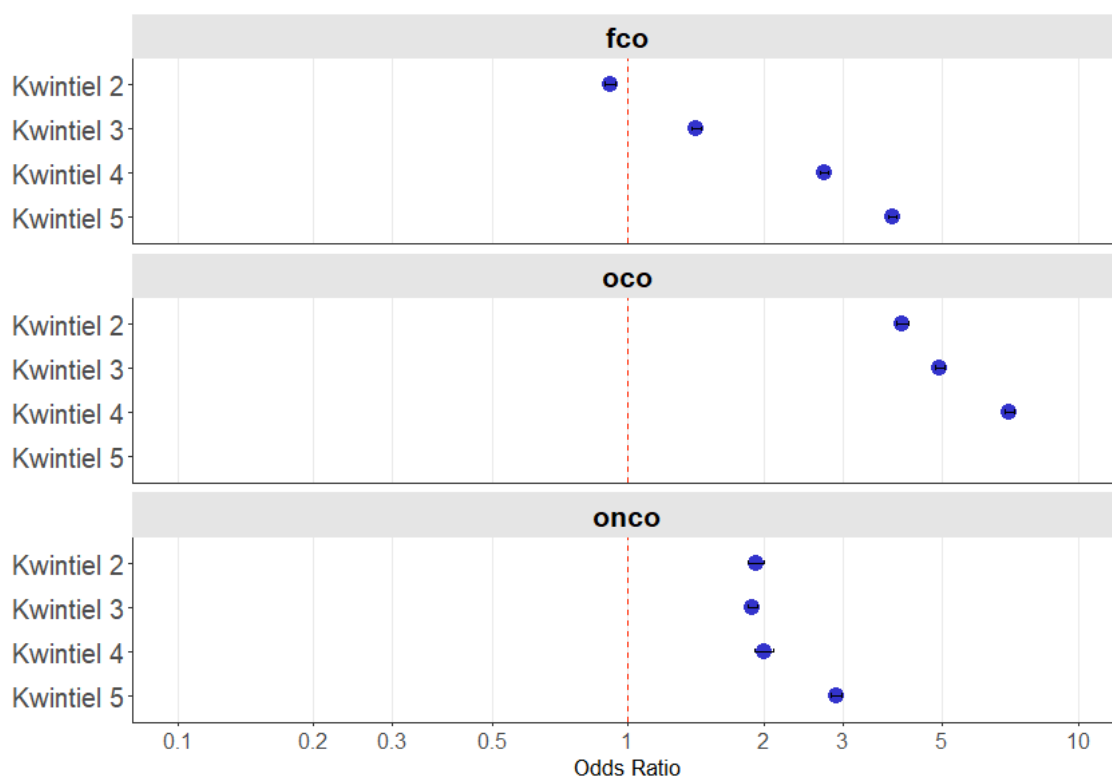
Uit het eerste model blijkt dat er een duidelijk verschil is tussen FCO- en CD-huishoudens op het vlak van inkomen (zij het iets minder uitgesproken dan het verschil met OCO-huishoudens). In dit geval verhoogt het feit dat een huishouden tot het tweede kwintiel behoort, niet de kans dat het tot de categorie FCO behoort in plaats van tot de categorie CD. De kansverhouding wordt positief in het derde kwintiel (1,42) en neemt sterk toe in het vierde (2,7) en het vijfde kwintiel (3,87). Hoe valt te verklaren dat er zo een groot verschil is tussen FCO- en CD-huishoudens op het gebied van inkomen terwijl deze beide categorieën te kampen hebben met een gelijkaardig deprivatieniveau? Zoals we in de beschrijvende analyse zagen, hebben gedepriveerde huishoudens met een auto een relatief comfortabel beschikbaar inkomen – een voorwaarde om een auto te bezitten – maar hebben ze ook aanzienlijke financiële lasten die leiden tot economische stress.

In het tweede model is het effect van het inkomen grotendeels afgevlakt: de kansverhouding is licht positief in het vierde kwintiel (1,26) en licht negatief in het vijfde kwintiel (0,81). Wanneer de resultaten van de twee modellen naast elkaar worden gelegd, blijkt in feite dat inkomen een doorslaggevend criterium is om huishoudens die om financiële redenen geen

auto hebben (CD) te onderscheiden van de andere huishoudtypes (cf. model 1), maar niet om gedepriveerde huishoudens met een auto (FCO) te onderscheiden van de andere huishoudtypes die als een enkele eenheid worden beschouwd (cf. model 2). Dit afwijkende resultaat benadrukt de hybride positionering van de categorie FCO-huishoudens.

AFBEELDING 28:

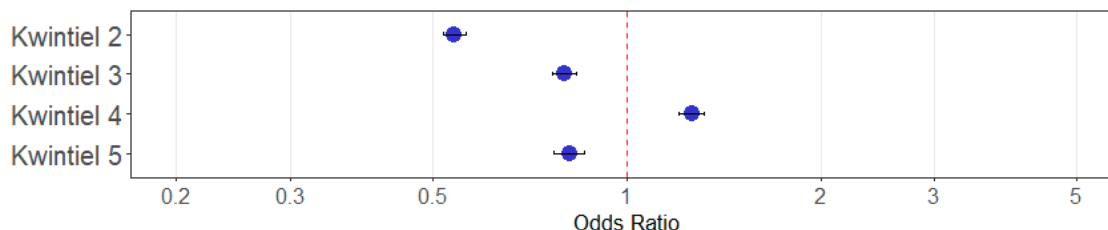
Modèle 1 - Model 1 - Effect van de beschikbare inkomenskwintielen (referentie: kwintiel 1) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO, OCO of ONCO is in plaats van CD



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 29:

Modèle 2 - Effect van de beschikbare inkomenskwintielen (referentie: kwintiel 1) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO is in plaats van niet-FCO



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

5.2.2 De aanwezigheid van kind(eren)

De aanwezigheid van kind(eren) in het huishouden lijkt verrassend genoeg niet zo'n duidelijke rol te spelen als eerst werd verwacht. In het eerste model zien we dat de aanwezigheid van één of twee kinderen in het huishouden de kans verkleint dat het huishouden tot de categorie FCO behoort in plaats van tot de categorie CD (0,83). Er valt op te merken dat de kansverhouding nog kleiner is bij OCO- en ONCO-huishoudens. De aanwezigheid van 3 of meer kinderen in het huishouden verhoogt daarentegen de kans (1,41) dat het huishouden een auto heeft maar tegelijk in een situatie van deprivatie verkeert.

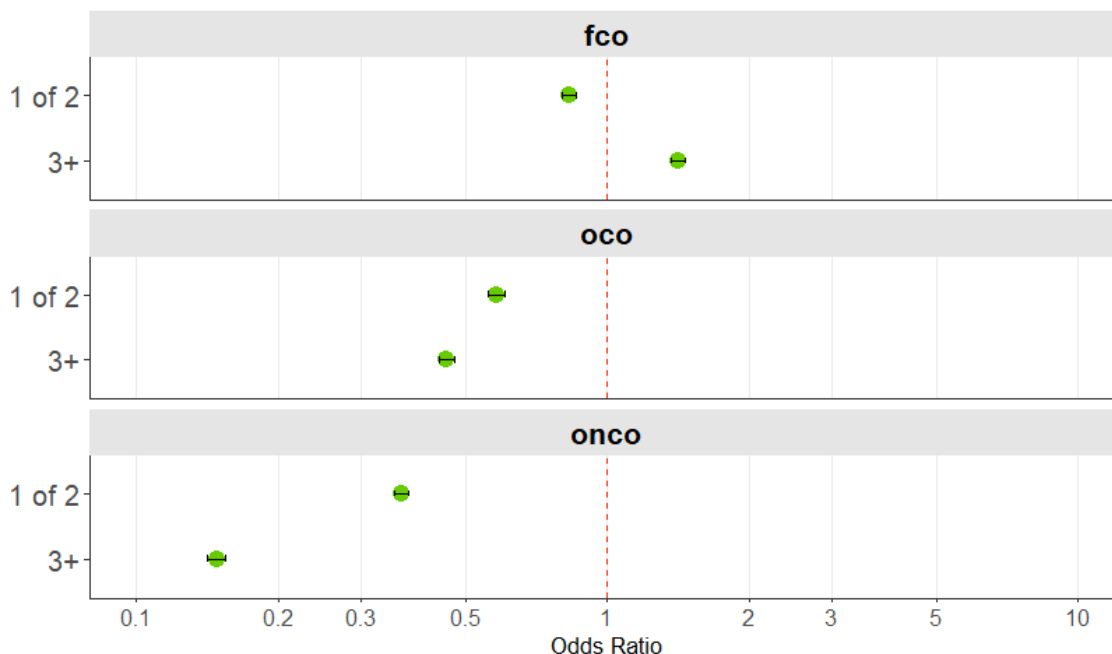
In het tweede model verhoogt de aanwezigheid van één of twee kinderen in het huishouden de kans dat het huishouden van het type FCO is in

plaats van een ander type met 1,38 en de aanwezigheid van drie of meer kinderen verhoogt deze kans met 3,16.

Dit verbazingwekkende resultaat kan als volgt worden geïnterpreteerd. De aanwezigheid van een kind (of kinderen) is zowel een factor ten voordele als ten nadele van autobezit, vooral bij gezinnen in (kans)armoede. Enerzijds versterkt de aanwezigheid van kinderen de mobiliteitsbehoefte van de huishoudens en daarmee hun afhankelijkheid van de auto; anderzijds zorgt de aanwezigheid van kinderen voor een aanzienlijke belasting van het huishoudbudget (zelfs als dat op het eerste gezicht comfortabel lijkt), waardoor het vermogen om een auto te bezitten afneemt. Alleen wanneer het om grote gedepriveerde huishoudens gaat, lijkt deze dubbele beperking duidelijker in het voordeel van autobezit te "kantelen".

AFBEELDING 30:

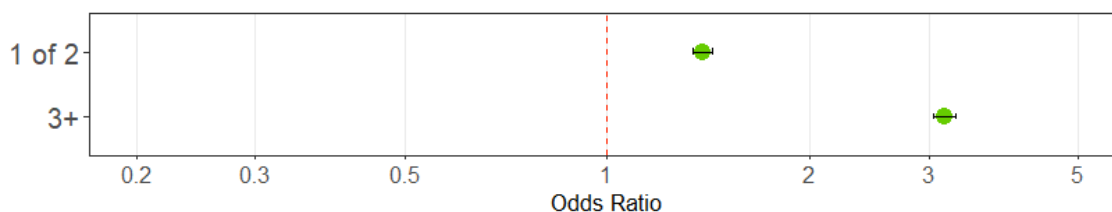
Modèle 1 - Effect van het aantal kinderen jonger dan 18 jaar in het huishouden (referentie: geen kinderen) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO, OCO of ONCO is in plaats van CD



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 31:

Modèle 2 - Effect van het aantal kinderen jonger dan 18 jaar in het huishouden (referentie: geen kinderen) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO is in plaats van niet-FCO



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

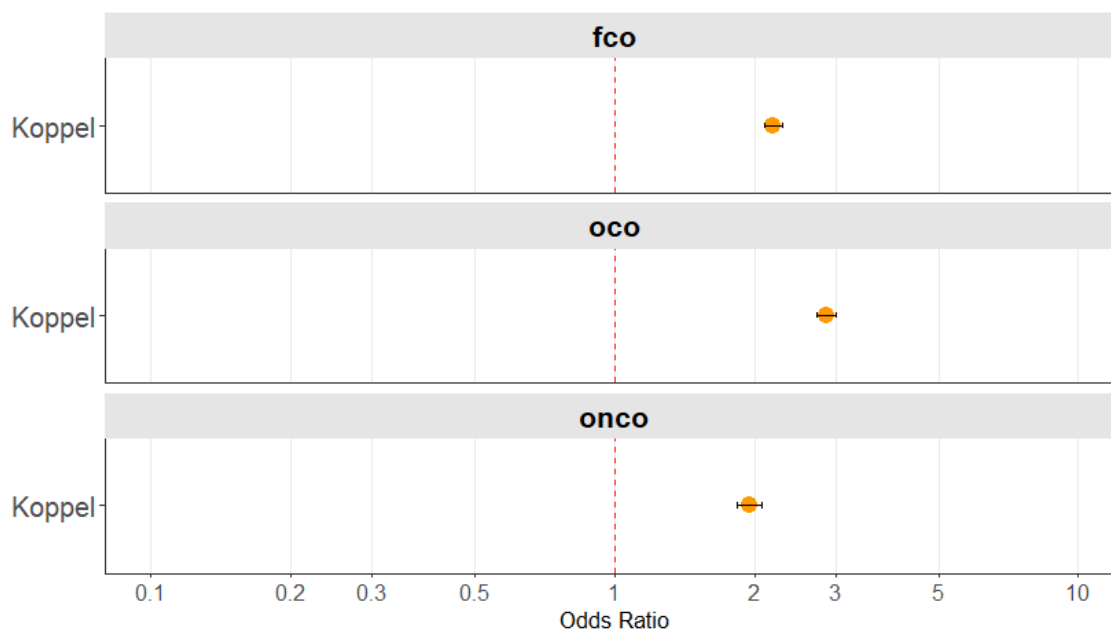
5.2.3 Leven in koppel

Net als het aantal kinderen in het huishouden, speelt het samenwonen als koppel een gemengde rol: deze factor zorgt voor een duidelijk onderscheid tussen FCO- (maar ook OCO- en ONCO-) en CD-huishoudens. Een huishouden dat bestaat uit een koppel heeft namelijk 2,19

meer kans dan een huishouden zonder koppel om een FCO-huishouden te zijn in plaats van een CD-huishouden. Het effect van deze factor verdwijnt echter grotendeels wanneer we het tweede model bekijken: een huishouden bestaande uit een koppel heeft 1,14 keer meer kans om FCO te zijn dan niet-FCO.

AFBEELDING 32:

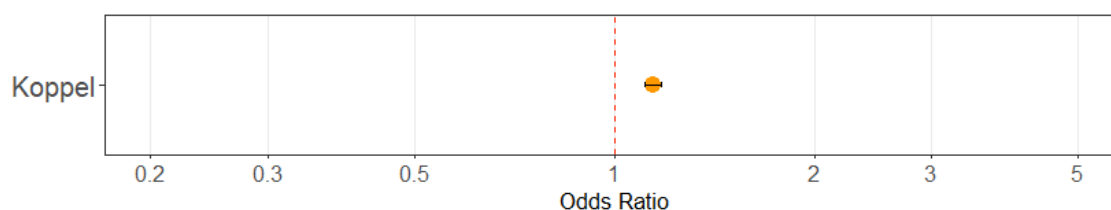
Modèle 1 - Effect van de aanwezigheid van een koppel in het huishouden (referentie: geen koppel) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO, OCO of ONCO is in plaats van CD



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 33:

Modèle 2 - Effect van de aanwezigheid van een koppel in het huishouden (referentie: geen koppel) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden dat een huishouden FCO is in plaats van niet-FCO



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

5.2.4 Soort werk

Het eerste model laat zien dat de aanwezigheid in het huishouden van een persoon met een intellectuele job (vergeleken met een situatie van niet-tewerkstelling) de kans dat het een FCO-huishouden is in plaats van een CD-huishouden aanzienlijk verkleint (0,56). De aanwezigheid van een persoon die een handenarbeid-

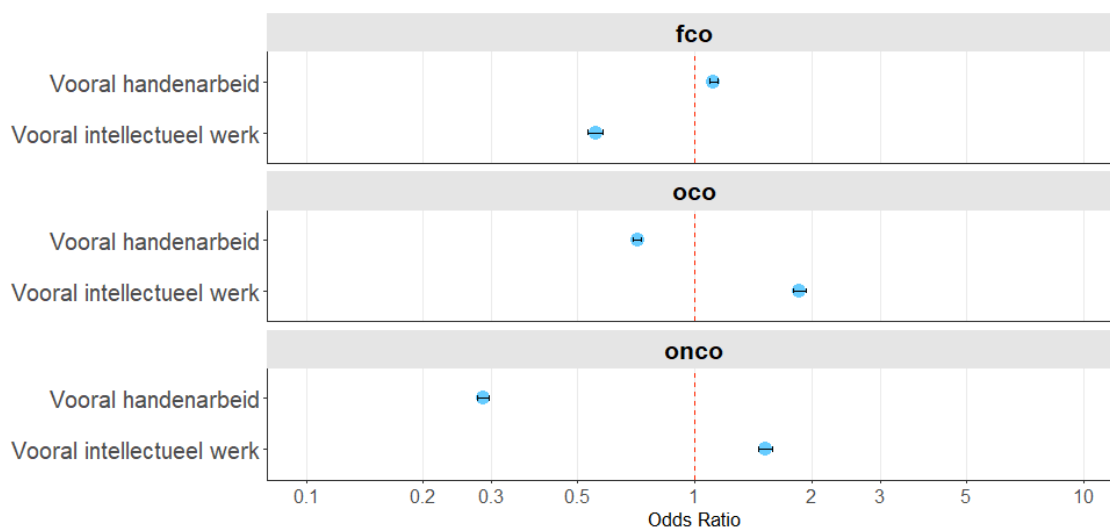
baan uitoefent vergroot daarentegen lichtjes de kans dat het om een FCO-huishouden gaat (1,12). De aanwezigheid van een persoon met een handenarbeidbaan verkleint daarentegen de kans dat het een OCO- of ONCO-huishouden is in plaats van een CD-huishouden, terwijl de aanwezigheid van een persoon met een intellectuele baan deze kans vergroot.

Het tweede model vertoont een vergelijkbare dynamiek. Een huishouden met een persoon met een handenarbeidbaan (vergeleken met een situatie van niet-tewerkstelling) heeft 1,8 keer meer kans dat het een FCO-huishouden is dan een niet-FCO-huishouden. Een huishouden met een persoon met een intellectuele job heeft echter veel minder kans om een FCO-huishouden te zijn dan een niet-FCO-huishouden (kansverhouding van 0,36).

De regressieanalyse ondersteunt de hypothese dat, ongeacht het inkomensniveau, handenarbeid leidt tot autoafhankelijkheid bij gedepriveerde huishoudens. En daar is een reden voor: voor deze jobs moet men zich vaker verplaatsen, inclusief naar plaatsen die minder vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De tijdsbeperkingen zijn ook groter.

AFBEELDING 34:

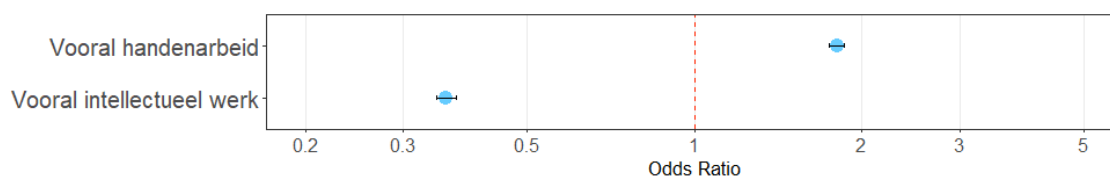
Modèle 1 - Effect van het soort werk (referentie: niemand heeft werk) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO, OCO of ONCO is in plaats van CD



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 35:

Modèle 2 - Effect van het soort werk (referentie: niemand heeft werk) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO is in plaats van niet-FCO



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

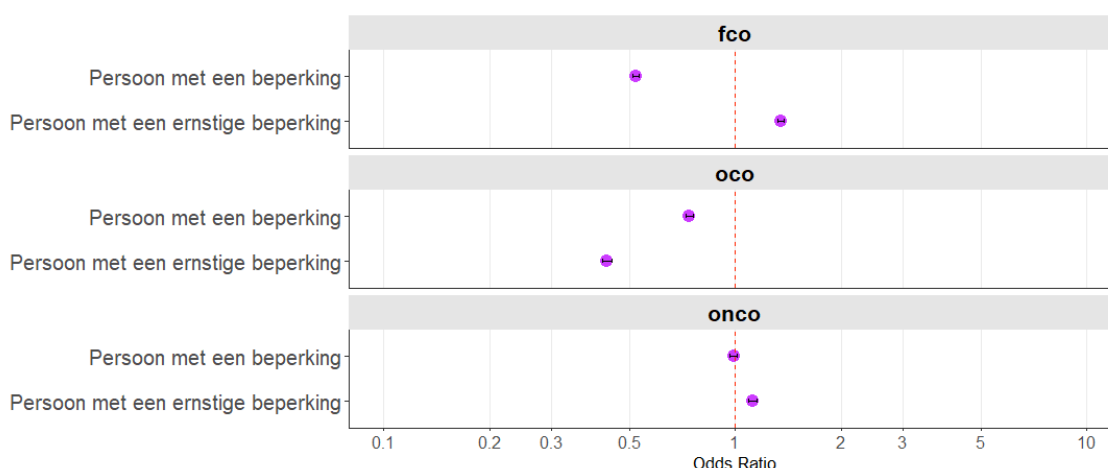
5.2.5 Beperkingen om gezondheidsredenen

Modellen 1 en 2 tonen een zeer gelijkaardig resultaat voor beperkingen om gezondheidsredenen. In navolging van de beschrijvende analyse stellen we vast dat de aanwezigheid in het huishouden van een ernstig beperkte persoon de kans dat het om een FCO-huishouden gaat in plaats van een ander type aanzienlijk verhoogt (verhouding van 1,74), terwijl de aanwezigheid van een minder ernstig beperkte persoon deze

kans aanzienlijk verkleint (verhouding van 0,6). De regressieanalyse bevestigt de bevindingen van de beschrijvende analyse. Zoals hierboven vermeld, is het effect van een handicap moeilijk te interpreteren vanwege de sterke correlatie met een inkomensverlies. Hier blijkt dat de aanwezigheid van een persoon met een ernstige beperking - ongeacht het inkomen - de kans vergroot dat het huishouden van het type FCO is.

AFBEELDING 36:

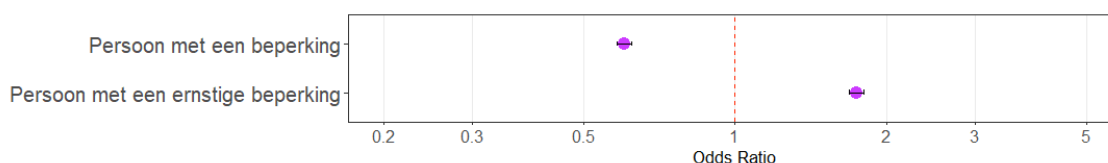
Modèle 1 - Effect van een beperking om gezondheidsredenen (referentie: geen beperkte persoon) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO, OCO of ONCO is in plaats van CD



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 37:

Modèle 2 - Effect van een beperking om gezondheidsredenen (referentie: geen beperkte persoon) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO is in plaats van niet-FCO



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

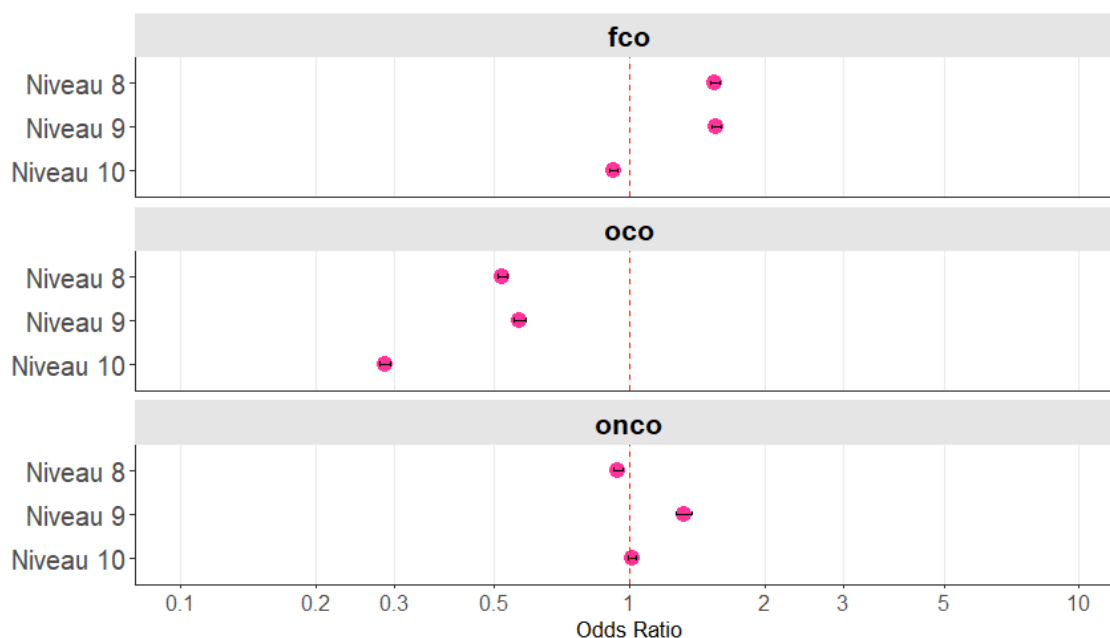
5.2.6 Bereikbaarheid van de woning met het openbaar vervoer

In het eerste model zien we dat huishoudens die gedomicilieerd zijn in een gebied met bereikbaarheidsniveaus 8 en 9 (in vergelijking met gebieden met bereikbaarheidsniveau 7) respectievelijk 1,55 en 1,56 meer kans hebben om FCO-huishoudens in plaats van CD-huishoudens te zijn. De kansverhouding voor gebieden met bereikbaarheidsniveau 10 bedraagt slechts 0,92. Het tweede model toont aan dat de locatie van het huishouden in gebieden met een bereikbaarheidsniveau van 8, 9 en 10 de kans dat het een FCO-huishouden is in plaats van een niet-FCO-huishouden met respectievelijk 2,14, 1,89 en 1,56 verhoogt.

Men zou kunnen veronderstellen dat een betere bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer de kans zou verkleinen dat een huishouden tot de FCO-categorie behoort. Het lijkt er echter op dat de autoafhankelijkheid van gedepriveerde huishoudens geen rechtstreeks verband houdt met het bereikbaarheidsniveau van de woning. Zoals we hierboven hebben gezien, spelen het soort werk, de gezinssamenstelling en de aanwezigheid van een persoon met een handicap een beslissende rol. Deze dimensies staan op zich los van het bereikbaarheidsniveau van het gebied: voor huishoudens met veel kinderen, met een ernstig gehandicapte persoon, of met een persoon die een handenarbeidbaan uitoefent vermindert de toegang tot een kwaliteitsvol openbaarvervoernet niet onmiddellijk de behoefte om een auto aan te schaffen.

AFBEELDING 38:

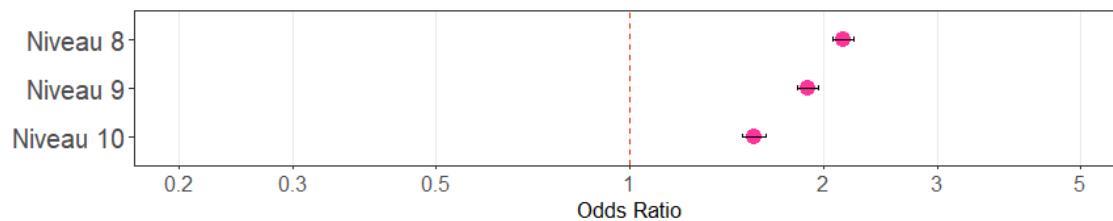
Modèle 1 - Effect van de mate van bereikbaarheid van de woning met het openbaar vervoer (referentie: niveau 7) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO, OCO of ONCO is in plaats van CD



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 39:

Modèle 2 - Effect van de mate van bereikbaarheid van de woning met het openbaar vervoer (referentie: niveau 7) op de waarschijnlijkheid dat een huishouden FCO is in plaats van niet-FCO



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

6. SAMENVATTING EN VOORUITZICHTEN VOOR HET MOBILITEITSBELEID IN BRUSSEL

Ons onderzoek was gestructureerd rond de volgende drie vragen: Hoeveel gemotoriseerde huishoudens hebben moeite om de eindjes aan elkaar te knopen? Wat zijn hun sociaaleconomische kenmerken? Waarom zijn ze zo afhankelijk van de auto?

Om deze vragen te beantwoorden, hebben we met behulp van de SILC-enquête de huishoudens geïdentificeerd die, enerzijds, een auto bezitten, en anderzijds, in een situatie van materiële en sociale deprivatie leven. Door deze afbakening komt de focus te liggen op huishoudens die duidelijk gekozen hebben voor autobezit in die zin dat ze hebben besloten een auto te kopen of te houden *ten koste* van andere aspecten die belangrijk zijn voor hun welzijn (bijvoorbeeld hun woning voldoende verwarmen, op vakantie gaan, enz.). In dat opzicht kunnen we ervan uitgaan dat deze huishoudens erg afhankelijk zijn van de auto. Door de sociodemografische kenmerken van deze huishoudens te analyseren konden we het profiel van onze doelgroep opstellen en een schatting maken van het aantal betrokken huishoudens, maar konden we ook hypothesen formuleren over de mobiliteitsvereisten die hun afhankelijkheid van de auto kunnen verklaren.

We herhalen hieronder de belangrijkste bevindingen van de analyse en geven een puntsgewijze opsomming van enkele perspectieven voor het mobiliteitsbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Geweste.

6.2.1 De doelgroep volgens inkomens

Paradoxaal genoeg heeft een groot deel van de gedepriveerde huishoudens met een auto een relatief comfortabel inkomen. We hebben vastgesteld dat meer dan 42% van hen tot de bovenste twee inkomenskwintielen behoort. De situatie is echter heel anders wanneer het inkomen wordt gewogen op basis van de grootte van de huishoudens. Vanuit deze invalshoek zijn de inkomens van de gedepriveerde huishoudens met een auto veel lager: amper 18% van hen bevindt zich nog steeds in de bovenste twee kwintielen.

Dit resultaat is belangrijk voor de uitrol van overheidsmaatregelen die een impact hebben op de kostprijs van autobezit (autobelasting, parkeertarieven, lage-emissiezone, overstap naar elektrische auto's, ETS2, enz.). Als we specifieke begeleidingsmaatregelen willen invoeren, heeft het bijgevolg weinig zin om die te richten op de huishoudens in de laagste beschikbare inkomensdecielen of om zich te baseren op het statuut van begunstigde van een verhoogde tegemoetkoming (RVV-statuut). Dan zouden we onze doelgroep immers niet bereiken. Het lijkt verstandiger om de beoogde huishoudens te bepalen op basis van een inkomensschaal die wordt gewogen op grond van hun samenstelling of van (een combinatie van) andere criteria (bijvoorbeeld het aantal kinderen en het soort werk).

Het lijkt legitiem om de stijging van de kosten voor toegang tot privé-auto's te beperken voor huishoudens die sterk afhankelijk zijn van de auto en met grote financiële beperkingen kam-

pen. Hiervoor moeten specifieke maatregelen worden genomen in het kader van het overheidsbeleid dat de kosten van autobezit beïnvloedt: aangepaste prijsstelling van autobelastingen en parkeerkaarten voor bewoners, enz. Vanuit dit perspectief lijkt het niet gepast om ons te richten op de huishoudens in de laagste beschikbare inkomensdecielen of om zich te baseren op het statuut van begunstigde van een verhoogde tegemoetkoming (RVV-statuut). Dan zouden we onze doelgroep immers niet bereiken. Het lijkt verstandiger om de beoogde huishoudens te bereiken op basis van een inkomensschaal die wordt gewogen op grond van hun samenstelling of van (een combinatie van) andere criteria (bijvoorbeeld het aantal kinderen en het soort werk).

6.2.2 De doelgroep volgens gezinssamenstelling

Het grote verschil tussen de beschikbare inkomens en de gewogen inkomens van de gedepriveerde huishoudens met een auto valt te verklaren door hun grootte. Veel meer dan bij andere huishoudtypes gaat het hier om huishoudens die merendeels uit meer dan drie personen bestaan en in een derde van de gevallen zelfs uit vier of meer personen. Vaak hebben deze huishoudens ook veel kinderen: bijna een vijfde van de gevallen heeft drie of meer kinderen. Deze situatie leidt enerzijds tot economische stress, wat verklaart waarom ze, zelfs met een hoog beschikbaar inkomen, in een situatie van deprivatie verkeren, en anderzijds tot specifieke mobiliteitsvereisten (groot aantal verplaatsingen, ingewikkelde opeenvolging van de verplaatsingen, te vervoeren vrachten, enz.), die kunnen verklaren waarom deze huishoudens zo afhankelijk zijn van de auto.

Om FCO-huishoudens minder afhankelijk van de auto te maken, moet het voor kinderen en de volwassenen die hen begeleiden eenvoudiger worden gemaakt om zich op een andere manier dan met de eigen auto te verplaatsen:

- door de projecten voor het beveiligen van de voetgangerstrajecten in schoolomgevingen voort te zetten en meer in het algemeen door de veiligheid, toegankelijkheid en gebruikskwaliteit van de oversteekplaatsen voor voetgangers, trottoirs en openbaarvervoerhaltes te verbeteren;
- door regelmatig fietsgebruik door gezinnen te bevorderen, in het bijzonder in de minder gegoede wijken van het gewest (veiligere fietsinfrastructuur, veilige parkeeroplossingen, enz.);
- door het aanbod aan autodeeldiensten in de minder gegoede wijken te versterken en door voorzieningen op maat van gezinnen aan te bieden (grootte van het voertuig, kinderzitjes, huurformules voor langere reizen gekoppeld aan vakanties, enz.).

6.2.3 De doelgroep volgens het soort werk

Naast het inkomen en de grootte van de huishoudens, heeft ons onderzoek ook aangetoond dat een meerderheid van de gedepriveerde huishoudens met een auto bestaat uit personen die handarbeider zijn. Deze realiteit leidt tot een tweeledige wisselwerking met de kruisproblematiek van (kans)armoede en afhankelijkheid van de auto. Enerzijds worden handarbeiders doorgaans minder goed betaald dan werknemers met een intellectuele functie, wat verklaart waarom dit jobprofiel sterker vertegenwoordigd is binnen onze doelgroep. Anderzijds zorgen handenarbeidbanen voor een sterke afhankelijkheid van de auto, omdat ze gepaard gaan met aanzienlijke beperkingen op het gebied van uurroosters (minder “glijdende” werktijden, vaker buitengewone werkuren, enz.) en met frequente verplaatsingen naar locaties die van dag tot dag of van week tot week kunnen verschillen en bovendien moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Dit derde resultaat pleit voor meer mobiliteitsalternatieven voor de auto voor handarbeiders:

- door de tewerkstellingszones met veel handarbeiders, die vaak in de Brusselse rand gelegen zijn, beter te ontsluiten via het openbaar vervoer (maar ook door oplossingen uit te werken zoals carpoolen of shuttlediensten die door de bedrijven zelf worden georganiseerd).
- door voor bepaalde beroepscategorieën het gebruik van de fiets te stimuleren en te ondersteunen wanneer dat relevant is.

Anderzijds lijkt het ook belangrijk te voorzien in mechanismen die ervoor zorgen dat de kostprijs van autobezit niet stijgt voor handarbeiders die, in tegenstelling tot bedienden, vaak zelf de financiële lasten ervan moeten dragen.

6.2.4 De doelgroep volgens de buurt en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Voor huishoudens bepaalt hun woonplaats voor een groot stuk hun vermogen om zonder auto de voorzieningen te bereiken (scholen, winkels, gezondheidszorg, enz.). Stedelijke voorzieningen en winkels voor basisbehoeften zijn immers niet gelijkmatig verspreid over het grondgebied. Ook de bediening door het openbaar vervoer verschilt sterk van wijk tot wijk. We hebben gezien dat het autobezit daalt naarmate men dichterbij de stadskernen komt en, in Brussel, naarmate men het stadscentrum nadert. Hetzelfde fenomeen doet zich echter niet voor bij het segment gedepriveerde huishoudens met een auto. Een meer centrale locatie vermindert op zich niet de kans dat een huishouden van dit type is. En daar is een reden voor: voor grote gezinnen vermindert de toegang tot een breed openbaarvervoeraanbod niet noodzakelijk de behoefte aan een eigen auto (gezien de opeenvolging van verplaatsingen, de strikte uurroosters van school en buitenschoolse activiteiten, enz.), vooral niet als een van de gezinsleden een baan heeft waarvoor hij of zij naar plaatsen moet reizen met een slechte verbinding met het openbaar vervoer.

Uiteraard blijft het essentieel om het openbaarvervoeraanbod in het algemeen te blijven verbeteren. Niettemin kan het probleem van autoafhankelijkheid van gedepriveerde huishoudens niet worden opgelost door het openbaarvervoeraanbod te versterken in buurten die al goed bediend worden. Daartoe moet gewerkt worden aan de verschillende voorstellen die hierboven zijn voorgesteld en die directer gericht zijn op de kenmerken van onze doelgroep.

6.2.5 Omvang van de uitdaging

Laten we tot slot even de grootte van onze doelgroep bekijken: in het Brussels Gewest bezit 5,7% van de gedepriveerde huishoudens een auto. In absolute termen gaat het om ongeveer 32.000 huishoudens. Deze statistiek is om twee redenen belangrijk. Enerzijds vanuit praktisch oogpunt, omdat het hierdoor mogelijk wordt de inspanningen te doseren die moeten worden geleverd om de autoafhankelijkheid van gedepriveerde huishoudens met een auto te verminderen, en de maatregelen die de kostprijs van autobezit kunnen verhogen in hun voordeel bij te sturen. Anderzijds vanuit een veeleer politiek oogpunt, omdat met dit cijfer de uitdaging in perspectief kan worden geplaatst.

Het is essentieel om gedepriveerde huishoudens die een auto bezitten te begeleiden en ondersteunen, om te voorkomen dat bepaalde mobiliteitsmaatregelen hen te hard treffen. Niettemin moeten de kwetsbaarheid en de sterke afhankelijkheid van de auto van een deel van de Brusselse gemotoriseerde huishoudens niet als voorwendsel worden gebruikt om de uitrol af te remmen van een ambitieus mobiliteitsbeleid dat de *modal shift* bevordert en de plaats van de auto in de stad terugdringt. Een dergelijk beleid komt immers ten goede aan de volledige bevolking, in het bijzonder aan de talloze huishoudens die geen auto (meer) bezitten, maar ook aan de gedepriveerde huishoudens die wel een auto hebben. Door de afhankelijkheid van de auto globaal te vermindere

huishoudens – of op z'n minst een deel ervan – op termijn in staat moeten stellen om zich van hun auto te ontdoen en het vrijgekomen “auto-budget” te besteden aan andere aspecten die bijdragen aan hun welzijn, om zo hun depriva-

tiegehalte te verlagen. Vanuit dat oogpunt kunnen we stellen dat het mobiliteitsbeleid, als het de juiste accenten legt, een krachtige sociale hefboom kan zijn.

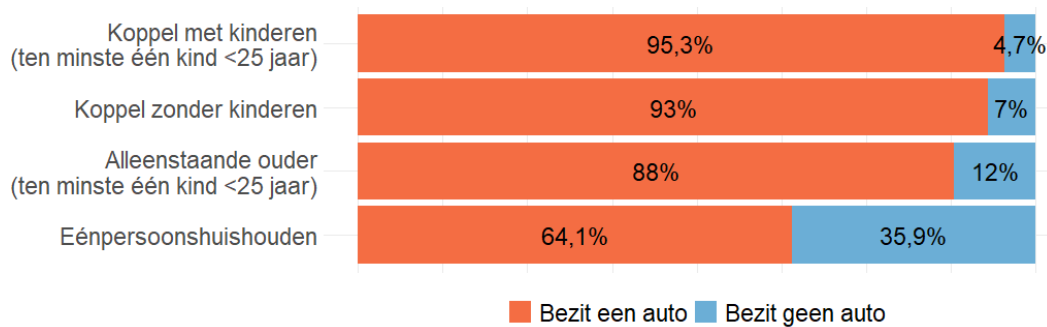
7. REFERENTIES

- BOLLAND Manon, VAN DEN BOSCH Karel, DEKKERS Gijs, 2019, Een analyse van deprivatie in België: vergelijking van ouderen en niet-ouderen. In : Belgisch tijdschrift voor sociale zekerheid, n° 4, pp. 521-53.
- BRUSSEL MOBILITEIT, 2023, Onderzoek verplaatsingsgedrag (2021 – 2022). Brussel
- BRUSSEL MOBILITEIT, 2024, Enquête over de behoefte om zich met de auto te verplaatsen (2023-24). Brussel.
- BRUSSEL MOBILITEIT, 2025, Fietsobservatorium in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2024). Brussel.
- EUROPESE COMMISSIE, 2017, The new EU indicator of material and social deprivation: Technical note. Annexe 1 de SPC/ISG/2017/5/4.
- COULANGEON Philippe, PETEV Ivaylo, 2012, L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale. In : Économie et statistique, vol. 457, n° 1, pp. 97-121.
- DEMOLI Yoann, GILOW Marie, 2019. Mobilité parentale en Belgique : question de genre, question de classe. In : Espaces et sociétés. vol. n° 176-177, n° 1, pp. 137-154.
- ENAUX Christophe, LANNOY Pierre, LORD Sebastien, 2011, Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires. In : Artículo - Journal of Urban Research, n° 7.
- ERMANS, Thomas, 2019, Brusselse huishoudens en de auto. Focus, nr 32, Brussel: BISA.
- ERMANS, Thomas, 2022, Waar zijn de auto's? De geografie van het autobezit van de huishoudens in Brussel en onmiddellijke rand. Focus nr. 53, Brussel: BISA.
- ERMANS, Thomas, 2023, Welke invloed heeft de stedelijke omgeving op het autobezit in Brussel? Naar een beschrijving van het autobezit op schaal van de wijken ten aanzien van de lokale verklarende context. Cahier nr. 9, Brussel: BISA.
- FUSCO, Alessio, GUIO, Anne-Catherine, MARLIER, Eric, 2013. Building a material deprivation index in a multinational context: Lessons from the EU experience. In : V. Berenger & F. Bresson (Eds.), Poverty and social exclusion around the Mediterranean Sea. New York : Springer, pp. 43–71.
- GALOBARDES Bruna, SHAW Mary, LAWLOR Debbie, LYNCH John, DAVEY-SMITH George, 2006, Indicators of socioeconomic position (part 1). In : J Epidemiol Community Health.
- GUESQUIERE, François, 2023. Emploi, non-emploi et niveaux de vie: les chiffres du débat. In : Regards statistiques, n° 10.
- GUESQUIERE, François, GIRES, Joel, 2024. Convergence possible entre écologie et social : l'exemple de la voiture, In : Observatoire belge des inégalités (en ligne).
- 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
- MCFADDEN, Daniel, 1974, Conditional logit analysis of qualitative choice behavior. In : P. Zarembka (ed.), Frontiers in Econometrics. Academic Press, pp. 105-142
- MATTIOLI, Giolio, 2017, "Forced Car Ownership" in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts. In : Social Inclusion, vol. 5, n° 4, pp. 147–60.
- MATTIOLI, Giolio, LUCAS, Karen, MARSDEN, Greg, 2016, The affordability of household transport costs: quantifying the incidence of car-related economic stress in Great Britain, TREUTENS, Pierre-Philippe, 2016, La statistique fiscale des revenus, une source de données adéquate pour mesurer le niveau de vie des Bruxellois ? Focus, n° 14, Bruxelles : IBISA.

8. BIJLAGEN

AFBEELDING 40:

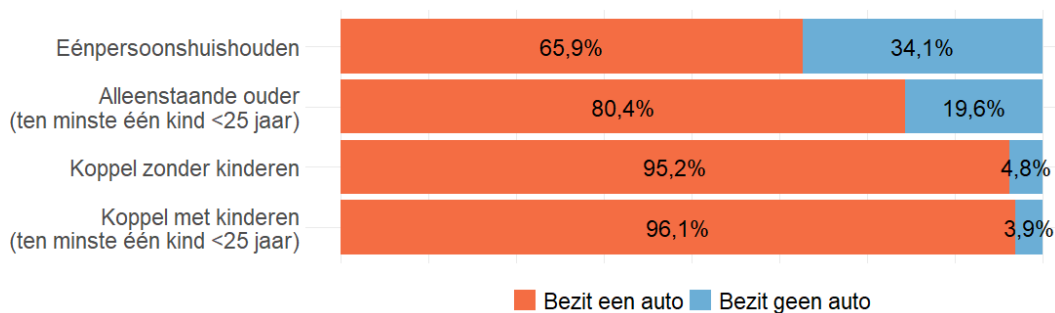
Autobezit van de huishoudens volgens gezinssituatie in het Vlaams Gewest



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 41:

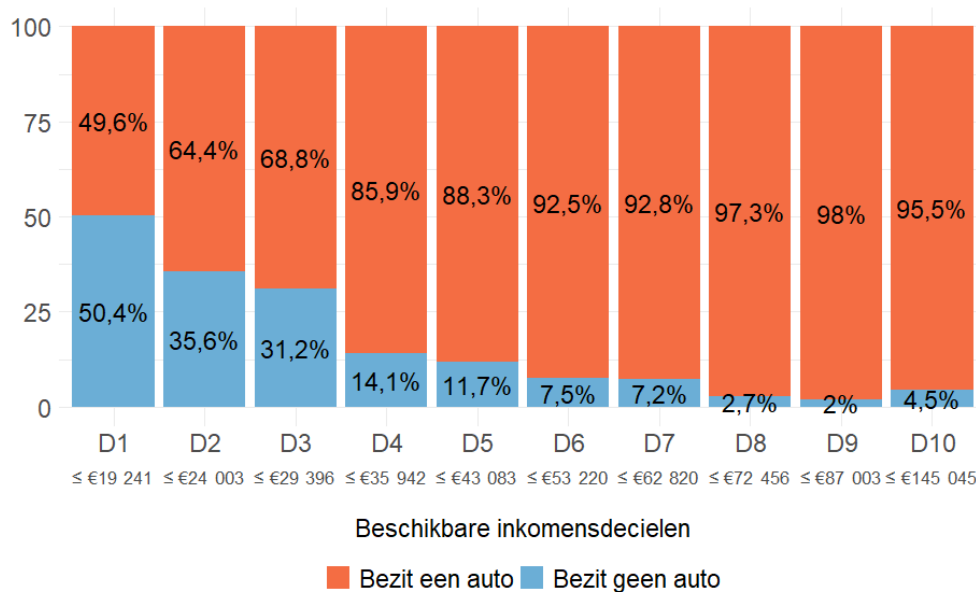
Autobezit van de huishoudens volgens gezinssituatie in het Waals Gewest



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 42:

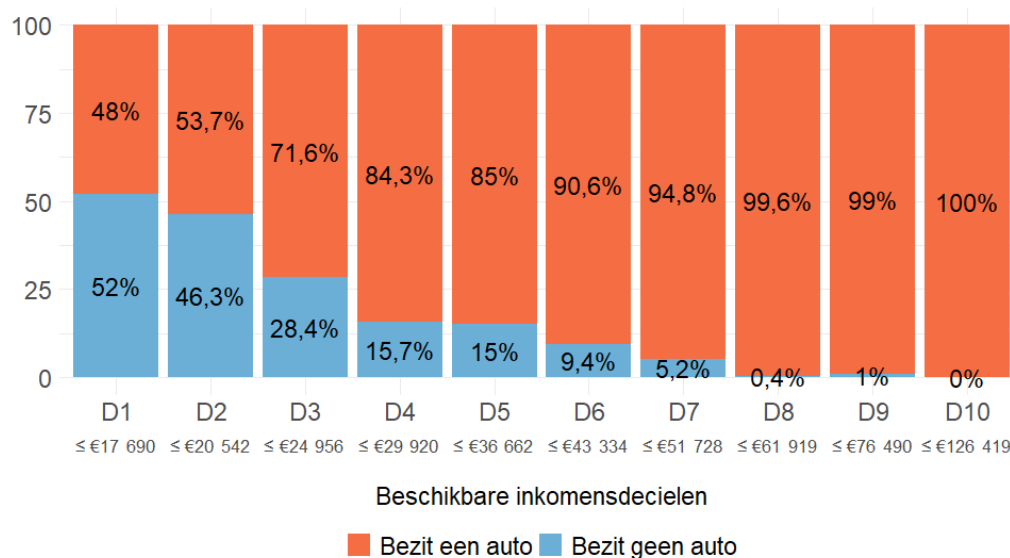
Autobezit van de huishoudens volgens beschikbaar inkomensdecil in het Vlaams Gewest (beperkt tot het 99e centiel)



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 43:

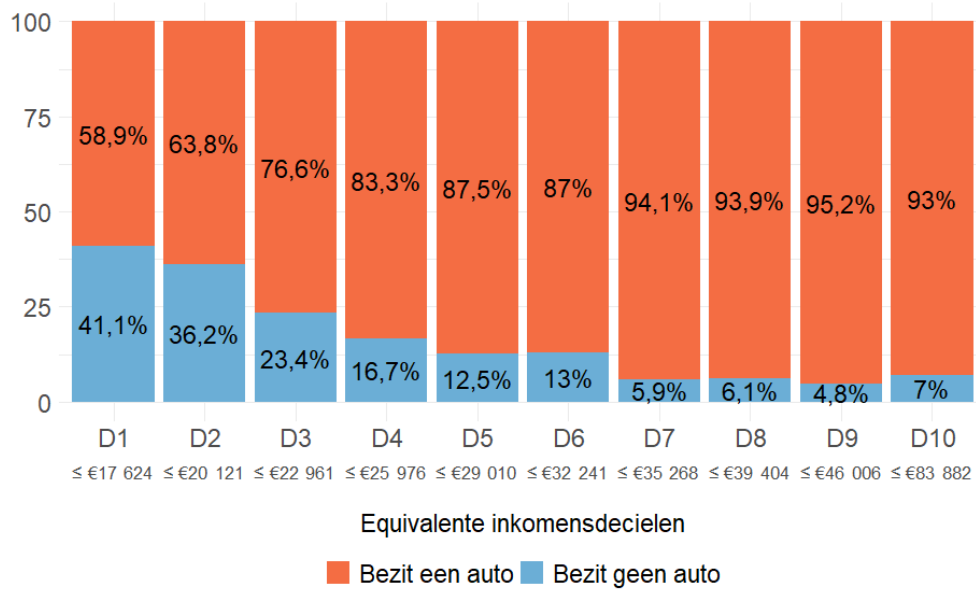
Autobezit van de huishoudens volgens beschikbaar inkomensdecil in het Waals Gewest (beperkt tot het 99e centiel)



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 44:

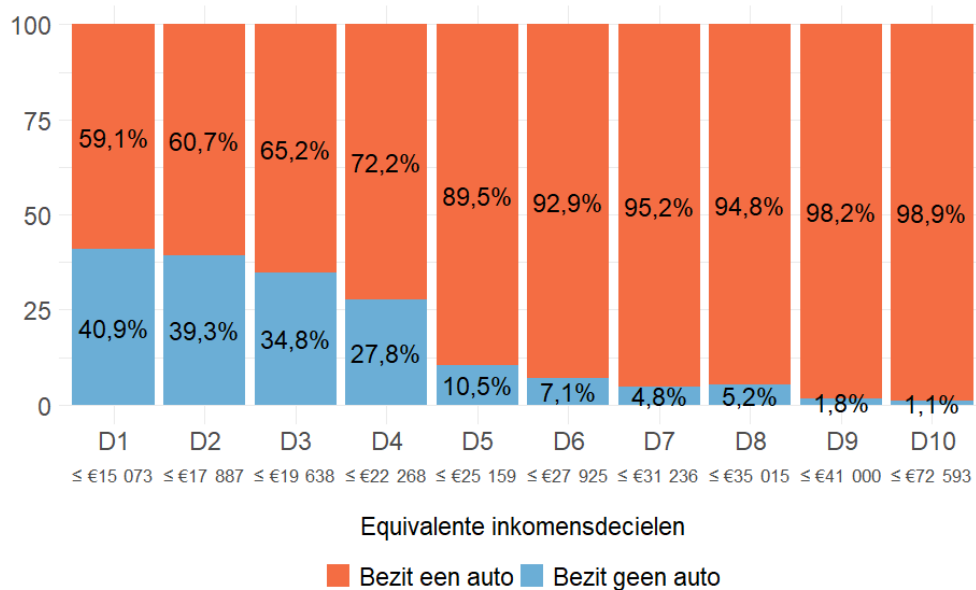
Autobezit van de huishoudens volgens equivalent inkomensdeciël in het Vlaams Gewest (beperkt tot het 99e centiel)



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

AFBEELDING 45:

Autobezit van de huishoudens volgens equivalent inkomensdeciël in het Waals Gewest (beperkt tot het 99e centiel)



Bron: SILC 2023, berekeningen Brussel Mobiliteit

INHOUDSTAFEL

1. Inleiding	3
2. De enquête naar inkomsten en levensomstandigheden (SILC)	5
2.1. Voorstelling van de enquête	5
2.2. Materiële en sociale deprivatie-indicator	5
3. Autobezit van de huishoudens	7
3.1. Autobezit volgens de gezinssituatie	8
3.2. Autobezit volgens het inkomen.....	9
3.3. Autobezit volgens de urbanisatiegraad en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.....	11
4. De houding tegenover het autobezit van de huishoudens in het licht van de materiële en sociale deprivatie	17
4.1. Territoriale veranderlijkheid van de houding omtrent het autobezit	19
Vergelijking tussen de gewesten	19
Vergelijking op basis van de woondichtheid	20
Vergelijking op basis van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer	22
4.2. Kenmerken van de huishoudens volgens hun houding tegenover het autobezit in Brussel	23
Beschikbare en equivalente inkomens	23
Deprivatieprofielen.....	26
Grootte en samenstelling van de huishoudens	27
Socioprofessionele situatie en soort werk	29
Gezondheidsbeperkingen.....	32
5. Analyse van de bepalende factoren voor de autoafhankelijkheid van gedepriveerde huishoudens	33
5.1. Voorstelling van de modellen	33
5.2. Analyse van de resultaten	34
De inkomens.....	34
De aanwezigheid van kind(eren)	36
Leven in koppel	37
Soort werk	38
Beperkingen om gezondheidsredenen	40
Bereikbaarheid van de woning met het openbaar vervoer	41

6. samenvatting en vooruitzichten voor het mobiliteitsbeleid in Brussel	43
De doelgroep volgens inkomens	43
De doelgroep volgens gezinssamenstelling	44
De doelgroep volgens het soort werk	44
De doelgroep volgens de buurt en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer	45
Omvang van de uitdaging	45
7. Referenties.....	47
8. Bijlagen	49

