



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



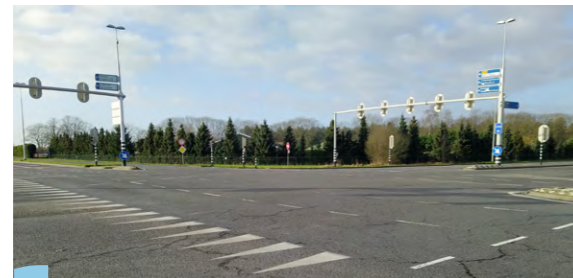
Het wijdverbreide autobezit in Nederland

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Toon Zijlstra, Stefan Bakker en Jan-Jelle Witte

Inhoud

Veel Nederlanders hebben een auto en het aantal auto's neemt de komende jaren naar verwachting verder toe. Bezit iemand eenmaal een auto, dan doet hij of zij daar niet snel afstand van. In deze brochure schetsen we de huidige stand van zaken qua autobezit en kijken we naar enkele trends. We bespreken de maatschappelijke effecten van autobezit en de factoren die het autobezit voor huishoudens verklaren. Deze determinanten zijn relevant voor het beleid rondom autobezit.



1 Situatieschets



2 Maatschappelijke effecten



3 Determinanten



4 Verantwoording



1 Autobezit in Nederland: een situatieschets

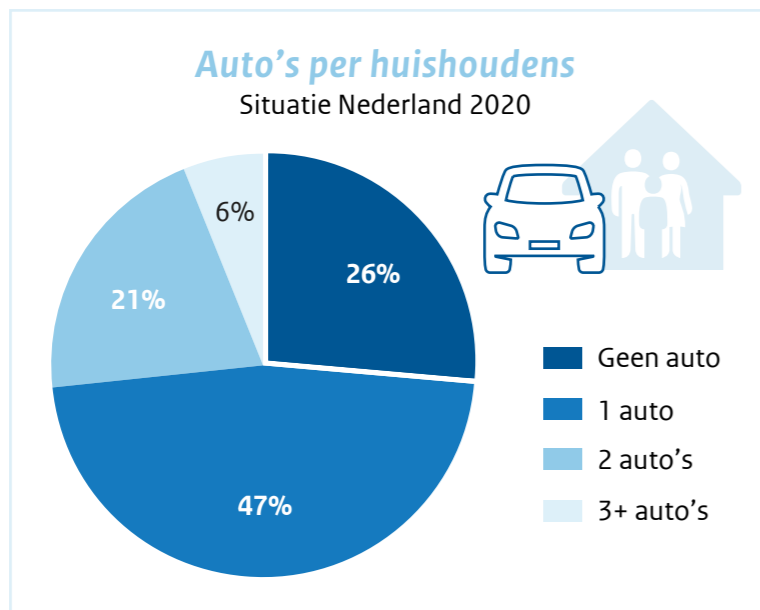
Huidige situatie

Ongeveer evenveel auto's als huishoudens

Begin 2020 had Nederland 8,7 miljoen auto's op naam van particulieren en bedrijven, 17,4 miljoen inwoners en 8 miljoen huishoudens. Dat komt neer op 500 auto's per 1.000 inwoners, en gemiddeld net iets meer dan 1 auto per huishouden.

Niet alle huishoudens hebben een auto

De auto's zijn echter niet gelijk over de huishoudens verdeeld. Ruim een kwart van de huishoudens heeft namelijk geen auto. Ongeveer de helft van de huishoudens heeft 1 auto. En 6% van de huishoudens heeft 3 auto's of meer, en is daarmee goed voor 18% van alle auto's. Ofwel: 450.000 huishoudens hebben samen ruim 1,5 miljoen auto's. De huishoudens met meer dan 1 auto bezitten samen 56% van alle auto's in Nederland.

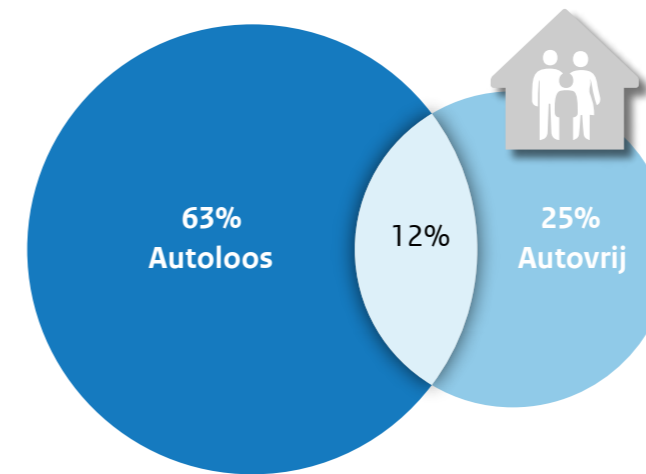


Het grootste deel van de huishoudens zonder auto is te bestempelen als autoloos. Deze mensen hebben vanwege gezondheidsredenen, hoge leeftijd of financiële problemen geen auto. Hun autoloosheid is niet altijd gewenst door hen.

Autoloos of autovrij

Het grootste deel van de huishoudens zonder auto is te bestempelen als autoloos. Deze mensen hebben vanwege gezondheidsredenen, hoge leeftijd of financiële problemen geen auto. Hun autoloosheid is niet altijd gewenst door hen.

Verdeling huishoudens zonder auto



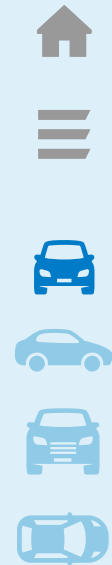
Een kwart van de huishoudens zonder auto, 6% van alle huishoudens, heeft bewust geen eigen auto. Zij zien de toegevoegde waarde daarvan niet of zijn bezorgd over het klimaat of het milieu. Deze groep krijgt het label autovrij.

Tot slot is er nog een tussencategorie, die niet eenvoudig als autoloos of autovrij te benoemen is.

Internationale vergelijking

Nederland heeft per inwoner meer auto's dan Frankrijk, Zweden en het VK, maar iets minder dan België en Duitsland. Berekend per vierkante kilometer landoppervlakte zijn er geen buurlanden die ons evenaren. Binnen de EU heeft alleen het eiland Malta een hogere ruimtelijke autodichtheid.

Landen	Auto's per 1.000 inw.	Auto's per km ²
Situatie 2019		
Nederland	499	229
België	511	192
Luxemburg	681	164
Duitsland	574	133
Italië	663	131
Verenigd Koninkrijk	473	127
Tsjechië	554	75
Denemarken	455	61
Frankrijk	482	59
Zweden	473	11

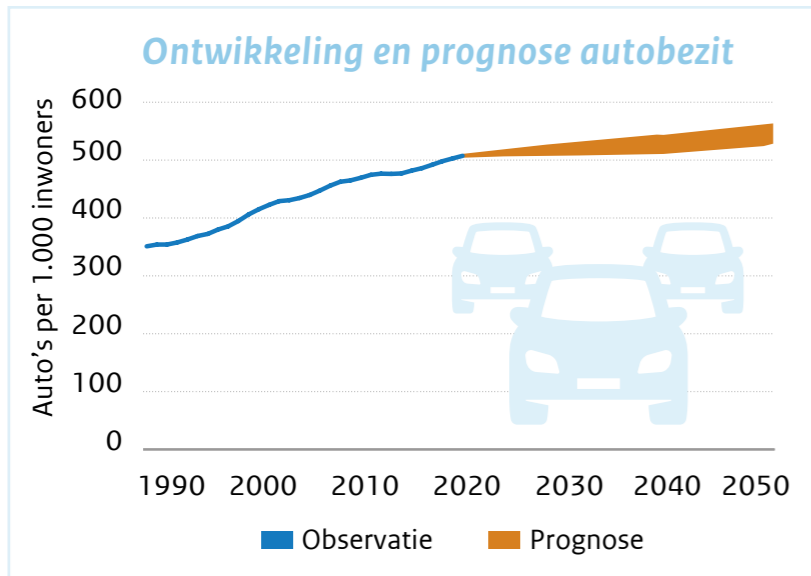


Trends en vooruitzichten

Totale vloot groeit, autobezit per huishouden stabiliseert

Sinds 1990 is het autobezit gestegen van 0,8 naar bijna 1,1 auto per huishouden. Verwacht wordt dat deze stijging ten einde komt. Niet zozeer omdat het aantal auto's niet langer toeneemt, maar eerder omdat de huishoudens kleiner worden. Er zijn steeds meer alleenstaanden.

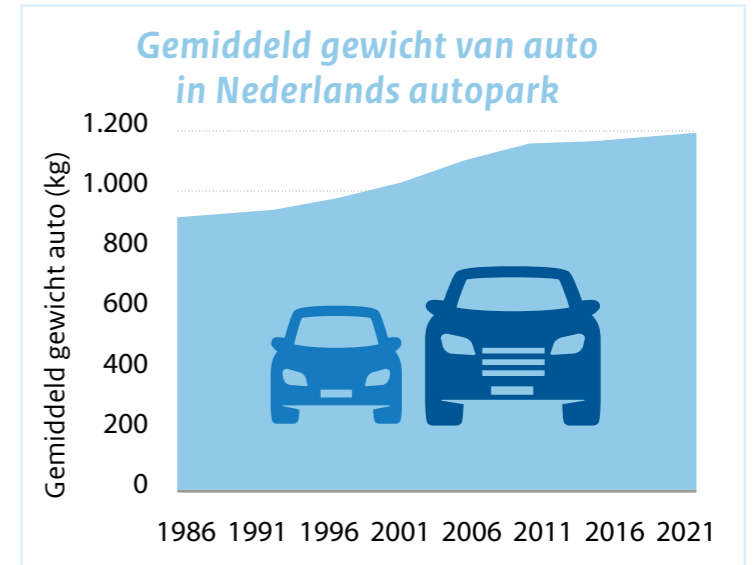
De totale vloot en het aantal auto's per inwoner blijven naar verwachting toenemen, maar minder snel dan in de afgelopen decennia. Tegen 2040 zijn er naar schatting 10 miljoen auto's, ofwel 523 auto's per 1.000 inwoners.



Auto's worden zwaarder

Auto's worden steeds groter, krachtiger en zwaarder. Daarmee sluit Nederland aan bij een internationale trend, ook wel SUV-icatie of wagenwedloop genoemd. In 2010 wogen nieuw in Nederland geregistreerde auto's gemiddeld 1.220 kg, tegenover zo'n 1.480 kg in 2021: een toename van 24 kg per jaar. Hierdoor neemt ook het gemiddelde gewicht van de gehele autovloot toe. Soortgelijke trends zien we voor afmetingen en vermogen.

Auto's wegen zwaarder omdat bepaalde modellen groter worden, omdat mensen kiezen voor ruimere auto's, en recent door de accupakketten voor elektrische auto's. Dat alles heeft gevolgen voor de veiligheid, het ruimtebeslag, het energiegebruik, de claim op materialen voor de productie en de mogelijkheid om die auto-productie circulair te maken.



” In 2010 wogen nieuwe auto's gemiddeld 1.220 kg, tegenover zo'n 1.480 kg in 2021: een toename van 24 kg per jaar. ”

Financiële drempel wordt lager

De kosten voor hetzelfde type auto dalen ten opzichte van het besteedbaar inkomen. De aan de auto gerelateerde bestedingen volgen deze trend minder sterk: huishoudens nemen meer auto's, kiezen voor extra opties, gaan voor grotere, luxere auto's of rijden meer kilometers.

Wereldwijde groei

Van de 2,5 miljard auto's die tot 2020 wereldwijd geproduceerd zijn, waren er anno 2020 naar schatting 1,3 miljard in gebruik. In de afgelopen 20 jaar rolden 1,6 miljard auto's van de band. Dit aantal blijft naar verwachting stijgen. Hierdoor komen er de komende 25 jaar nog eens 2,5 miljard auto's bij. Dat zijn er net zoveel als er in de afgelopen 130 jaar zijn gebouwd.



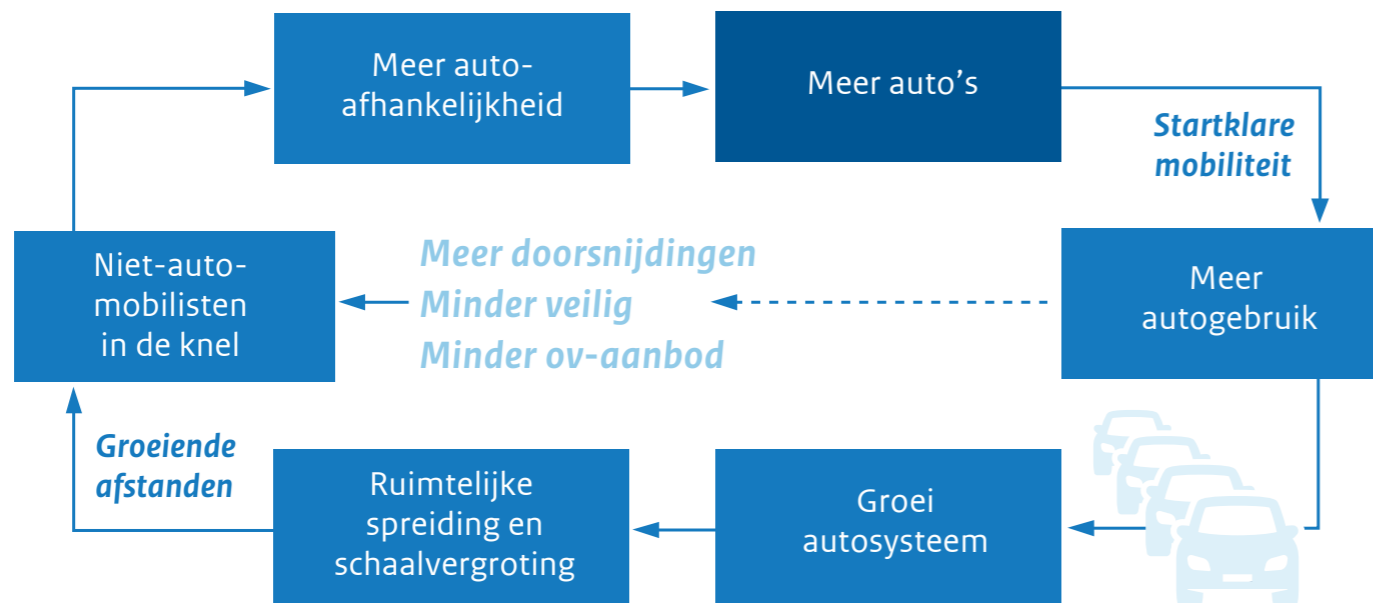
- 🏠
- ☰
- 🚗
- 🚗
- 🚗
- 🚗
- ⬅️



2 Maatschappelijke effecten van wijdverbreid autobezit

De vicieuze cirkel van auto-afhankelijkheid

De vicieuze cirkel van auto-afhankelijkheid beschrijft het proces waarbij meer automobilititeit tot meer automobilititeit leidt, zoals we in het verleden met name in Angelsaksische landen zagen. We introduceren het principe en vervolgens laten we zien dat deze cirkel in beperkte mate van toepassing is voor Nederland.



Meer autobezit zorgt voor meer autogebruik

Mensen schaffen een auto aan om deze te gebruiken. Echter, staat de auto eenmaal voor de deur, dan pakken ze deze ook voor extra ritjes, niet-voorziene motieven of nieuwe bestemmingen.

Autolandschap

De toename van de automobilititeit stimuleert de groei van het autosysteem, met meer wegen, tunnels, parkeerplaatsen, garagebedrijven en tankstations. Daarmee nemen de gebruiksmogelijkheden toe voor alle automobilisten, niet alleen voor de nieuwkomers. De hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer leidt bovendien tot ruimtelijke spreiding en schaalvergroting: buurtsupers verdwijnen door de komst van megamarken, werklocaties worden kantorenparken, woonwijken worden ruimer, activiteiten spreiden zich over de ruimte. Daardoor nemen de te overbruggen afstanden voor iedereen toe.

Andere vervoersmogelijkheden onder druk

Grote afstanden zijn nadelig voor voetgangers en fietsers, die afhankelijk zijn van een fysieke inspanning. Het economische draagvlak voor collectieve vervoersoplossingen, zoals bussen en treinen, neemt af doordat het gemiddelde aantal mensen per vierkante kilometer afneemt en reizigers van het openbaar vervoer (ov) overstappen op de eigen auto. De resterende ov-gebruikers dragen de kosten daarvan.

Nieuwe auto-infrastructureur kan ook loop- en fietsroutes doorsnijden of ruimte wegnemen van deze verkeersdeelnemers. Meer auto's zijn bovendien een risico voor de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers.

Meer auto-afhankelijkheid

Was autobezit voorheen een keuze, inmiddels is het steeds meer een noodzaak. De auto wordt de sleutel tot maatschappelijke participatie, waardoor steeds meer mensen een auto aan moeten schaffen. Daarmee is de cirkel rond.

Auto-afhankelijkheid in Nederland

Dankzij effectief ruimtelijk beleid en steun voor ov en fiets werken de mechanismes van de vicieuze cirkel van de auto-afhankelijkheid in Nederland slechts in beperkte mate. In de grote steden is zelfs een omgekeerde beweging, naar minder auto's, zichtbaar. Landelijke gebieden zijn daarentegen kwetsbaar voor een toenemende autoafhankelijkheid.

Bescheiden ontkoppeling tussen autobezit en -gebruik

In Nederland is het verband tussen autobezit en autogebruik zeer sterk. In het afgelopen decennium groeit het bezit wel iets harder dan het gebruik. Hiervoor bestaan 2 verklaringen. Ten eerste neemt het autobezit vooral toe onder senioren. Zij gebruiken de auto meestal minder intensief. Ten tweede neemt het autobezit vooral toe bij huishoudens die al een auto hebben. Ook deze extra auto's worden doorgaans minder intensief gebruikt.

Nederland kent aanzienlijke ruimtelijke verschillen als het gaat om inwonersgroei, autobezit en -gebruik. In de grote steden (G4) groeide het aantal inwoners de afgelopen jaren sterk, het autobezit minder terwijl het autogebruik stabiel bleef. Per inwoner nemen autobezit en -gebruik in de G4 dus af. In andere stedelijke gebieden neemt het inwonersstal toe, evenals het autobezit en (licht) het autogebruik. Buiten de stedelijke agglomeraties gaan de toename van het autobezit en het autogebruik redelijk gelijk op. Daar woont het gros van de Nederlanders (ca. 10 miljoen).

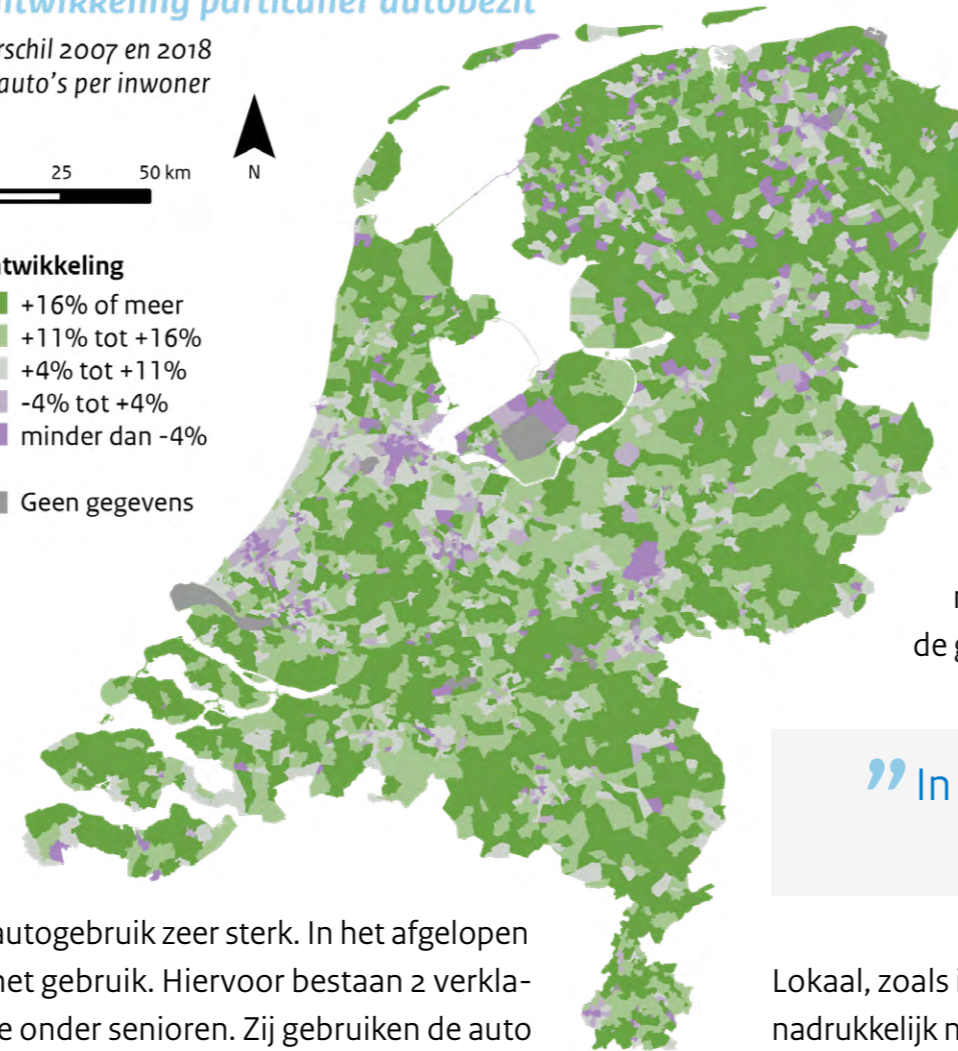
Ontwikkeling particulier autobezit

Vershil 2007 en 2018 in auto's per inwoner

0 25 50 km

Ontwikkeling

- +16% of meer
- +11% tot +16%
- +4% tot +11%
- 4% tot +4%
- minder dan -4%
- Geen gegevens



Mogelijkheden met de auto

In het afgelopen decennium werd in Nederland op veel manieren geïnvesteerd in het autosysteem: door de aanleg van tunnels, parkeerplaatsen en ongelijkvloerse kruisingen, extra rondwegen en rijbanen. Ook ging de maximale snelheid op de snelwegen omhoog naar 130 km/u en in 2020 overdag weer omlaag. De doorstroming van het autoverkeer werd gestimuleerd, via groene golven, slimme techniek en maatregelen om de wegcapaciteit beter te benutten.

In de praktijk heeft dit alles echter niet tot kortere reistijden voor automobilisten geleid. Doordat er meer auto- en vrachtverkeer kwam, bleef de gemiddelde snelheid met de auto min of meer gelijk.

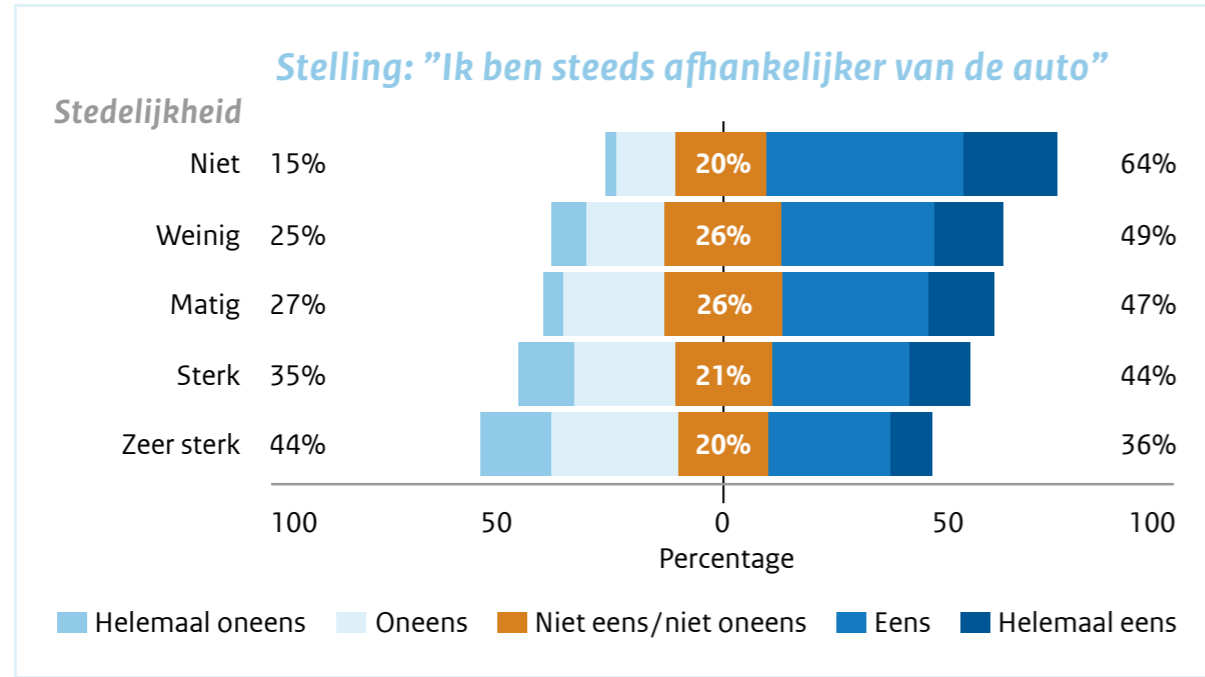
” In de grote steden is een trend naar minder automobilititeit zichtbaar.”

Lokaal, zoals in het centrum van Amsterdam of Utrecht, zijn er ontwikkelingen die nadrukkelijk niet in het voordeel zijn van de automobilist. Denk aan het versmallen of weghalen van wegen, het verminderen van het aantal parkeerplaatsen of het verlagen van de maximumsnelheid.

Grotere afstanden

Nederland heeft een rijke traditie op het gebied van ruimtelijke planning. Daarmee is spreiding en schaalvergroting in het verleden deels vermeden. In het afgelopen decennium is veel woningbouw gerealiseerd tegen het bestaande stedelijke gebied aan. Dat biedt mogelijkheden om per ov of fiets te reizen. Tegelijkertijd liggen de grote nieuwbouwwijken bij hoofdwegen en de meeste nieuwe inwoners strijken neer op meer dan 8 km van het stadscentrum. De positie van de auto blijft dan relatief gunstig.





Doordat sommige (publieke) voorzieningen verdwijnen nemen de reisafstanden toe. We zien in veel regio's een toename in de minimale afstand tot ziekenhuizen, huisartsen, supermarkten en bibliotheken. We zien ook verbeteringen in de nabijheid op andere vlakken, bijvoorbeeld ten aanzien van de kinderdagopvang.

Andere vervoersmogelijkheden

Nederlanders vinden veiligheid belangrijk. In 2016 vonden zij de auto het veiligste vervoermiddel, evenals in 2006.

De gebruikskosten van het ov zijn per persoon lager dan de totale kosten voor de auto. Reis je echter samen, dan kan de auto goedkoper zijn. Bovendien kijken mensen met een auto vooral naar de brandstofkosten en niet de totale kosten. Dan komt het ov slechter uit de bus. Voorts liepen de kosten van het ov in de periode tot 2020 sterker op dan de autokosten.



Nederland kent een rijke fietscultuur met fietslessen, gratis stallingen, aparte fietspaden, snelfietsroutes, een fiets van de zaak en een goede juridische positie van de fietsers. Daarmee is de fiets vaak een serieuze concurrent voor de auto.

De auto als noodzaak

Bijna de helft van de Nederlanders (47%) is het (zeer) eens met de stelling 'ik ben steeds meer afhankelijk van de auto'. 1 op de 3 Nederlanders ziet autobezit niet als vrije keuze, maar als noodzaak. Ook andere studies laten zien dat veel Nederlanders steeds moeilijker zonder auto kunnen. Inwoners van de minder stedelijke delen van Nederland zijn voor hun vervoer het meest afhankelijk van de auto. Alternatieven voor het eigen autobezit in de vorm van deelauto's zijn vooralsnog sterk geconcentreerd in de grotere steden.

” 1 op de 3 Nederlanders ziet autobezit niet als vrije keuze, maar als noodzaak. ”

Voor veel Nederlandse huishoudens kan en zal de afhankelijkheid van de auto beantwoord worden door een (extra) auto aan te schaffen. Niet iedereen heeft die mogelijkheid. Bovendien wordt de onderliggende auto-afhankelijkheid mogelijk groter door de hiervoor besproken vicieuze cirkel.

Gedwongen autobezit

Een deel van de bevolking tolereert de kosten voor het autobezit, ook al is de financiële situatie hiertoe eigenlijk ontoereikend. In totaal heeft, volgens onze schattingen, bijna 6% van de Nederlanders met een auto dit 'gedwongen autobezit'. Zij hebben met een slechte of matige financiële zekerheid. Om het autobezit te kunnen betalen moeten zij bezuinigen op het onderhoud ervan of op andere zaken. Bovendien geven deze mensen aan in functioneel opzicht afhankelijk te zijn van de auto.

Financiën

Na de woning is de auto vaak de grootste kostenpost voor een huishouden. Autobezitters onderschatten de kosten voor de auto echter stelselmatig. Doorgaans kijken zij vooral naar de brandstofkosten. De afschrijving op de auto zien mensen vaak over het hoofd. Kosten voor een autolening of voor een eigen oprit bij de woning rekent ook het CBS niet tot de autokosten. Dat terwijl een woning met eigen oprit, carport of parkeergarage fors duurder is dan een vergelijkbare woning, zonder die voorzieningen voor de auto. Anno 2019 ging het om circa 15 duizend euro voor een carport. De verplichte parkeerruimte bij nieuwbouwprojecten kan de woningprijs flink opdrijven, met name in stedelijk gebied. Terwijl niet alle nieuwe bewoners een auto hebben.

Private-leaseconstructies zijn in opmars. Zij geven meer inzicht in de totale autokosten en komen met kleinere risico's voor de gebruiker. Wel kunnen deze contracten de mogelijkheden op de woningmarkt frustreren. Mensen met een privatelease-auto kunnen immers veel minder lenen voor een hypotheek.



9% van de autobezitters kocht een auto op afbetaling. Van hen geeft 1 op de 5 aan te bezuinigen op andere uitgaven.

Voor de autofabrikanten zijn de financiële constructies big business. Zij verdienen soms meer als financier dan als fabrikant. Tijdens de kredietcrisis ging veel steun naar de financiële activiteiten van de autosector. Deze zijn dermate omvangrijk dat ze onder direct toezicht van de Europese Centrale Bank vallen.

Meer autoproductie

Meer autobezit betekent meer autoproductie. En die zorgt enerzijds voor werkgelegenheid en anderzijds voor ecologische schade.



Economie

Wereldwijd is de autosector een werkgever van formaat. In de wereldwijde auto-assemblage speelt Nederland, net als de meeste andere landen, een bescheiden rol. NedCar in Born is eigenlijk de enige grootschalige productielocatie in ons land. Het voortbestaan ervan staat regelmatig onder druk.

In de toeleverende industrie, zoals chips, elektronica, staal of lak, speelt Nederland een belangrijkere rol. Veel van de hier gemaakte producten of onderdelen gaan naar Duitsland. Op het gebied van onderzoek en ontwerp plus elektrificatie van de mobiliteit is Nederland één van de koplopers. De meeste werkgelegenheid in de autosector zit niet zozeer in de productie zelf, maar bij garagebedrijven, overheden en de wegenbouw.



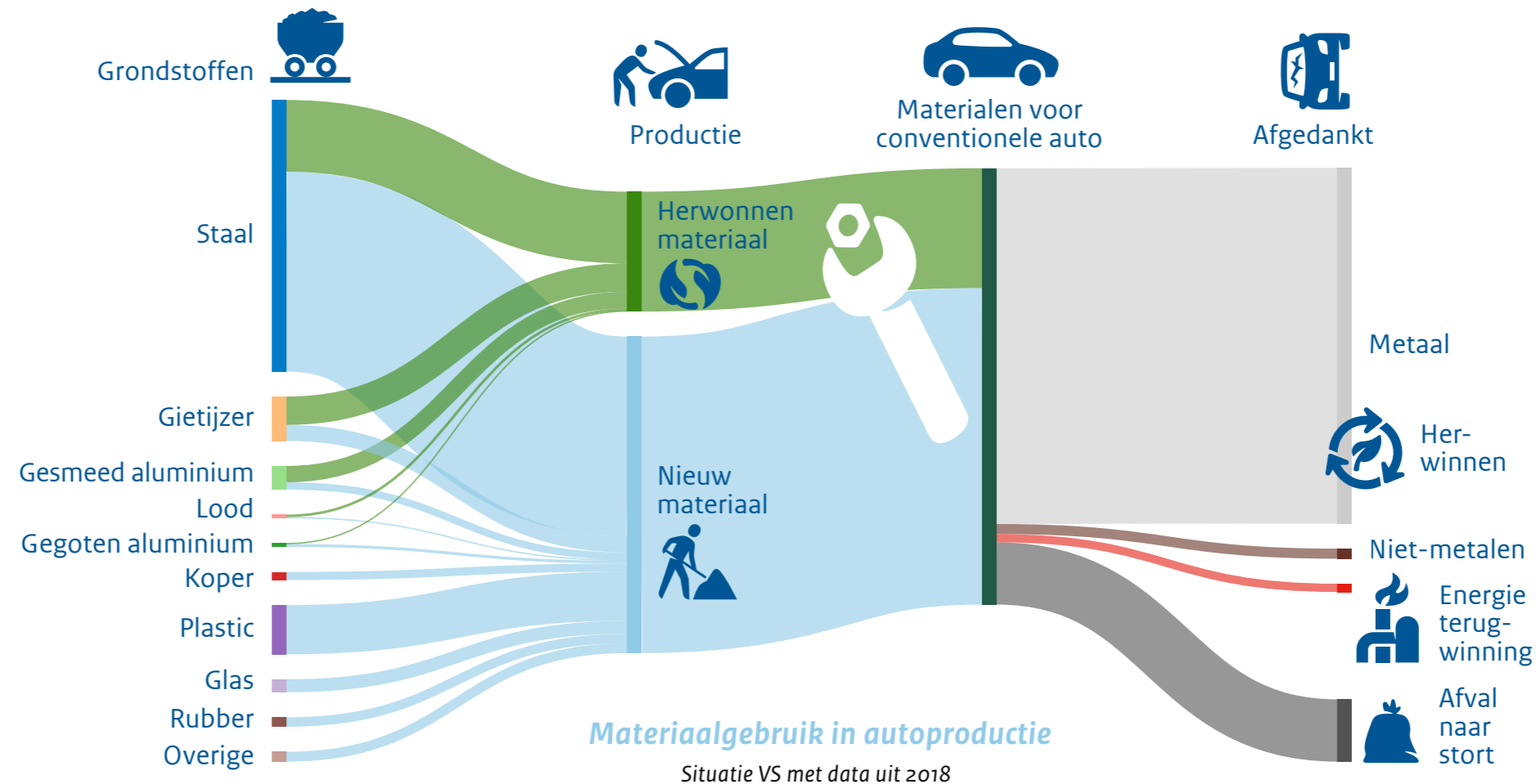


Grondstoffen

Met wereldwijd miljoenen nieuwe auto's per jaar, duizenden onderdelen per auto en een gemiddeld gewicht van ruim boven de 1.000 kg, is de auto-industrie een grootverbruiker van grondstoffen. Een groot deel van de staal-, aluminium-, koper- of rubberproductie is bestemd voor nieuwe auto's. In de EU is dat respectievelijk 21%, 42%, 14% en 70%. De auto-industrie is daarmee de grootste afnemer van aluminium en de op een na grootste afnemer van staal in de EU. Circulaire productie, op basis van herwonnen materialen uit afgedankte voertuigen, is nog ver weg. En zolang zowel het aantal geproduceerde voertuigen als hun formaat wereldwijd steeds groter worden, is het ook niet mogelijk de cirkel te sluiten.

Bij de autoproductie neemt de diversiteit van materialen toe. Rond 1970 bestond een auto voor 80% uit metaal, in 2010 is dat nog maar 50%. Plastic, rubber en andere materialen hebben terrein gewonnen. Door digitalisering en elektrificatie neemt deze diversiteit aan grondstoffen verder toe (kobalt, lithium, nikkel, zeldzame aardmetalen). Daarmee groeit ook de kans op verstoringen in het productieproces. Immers, een tekort aan één van de onderdelen is voldoende om een fabriek plat te leggen. Overstappen op iets anders kan vaak niet, omdat de ontwikkeling van nieuwe voertuigen jaren in beslag neemt en de materialen juist toegepast worden vanwege hun bijzondere eigenschappen. Tijdelijke of permante tekorten brengen de productiecontinuïteit in gevaar.

” De auto-industrie is de grootste afnemer van aluminium en de op een na grootste afnemer van staal in de EU.”

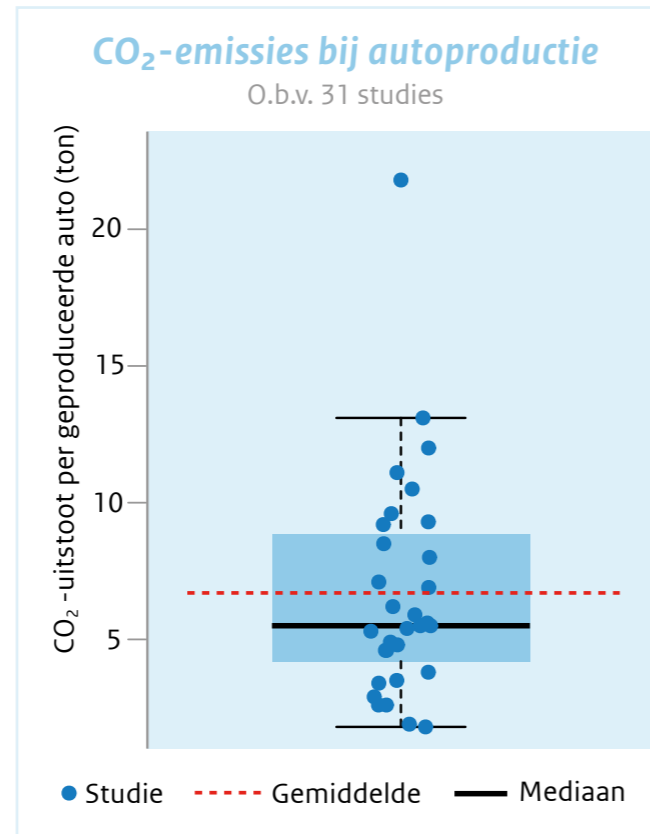


” De groei in omvang en aantal maakt het vooralsnog onmogelijk om enkel met herwonnen materiaal te werken.”



Klimaat en milieueffecten

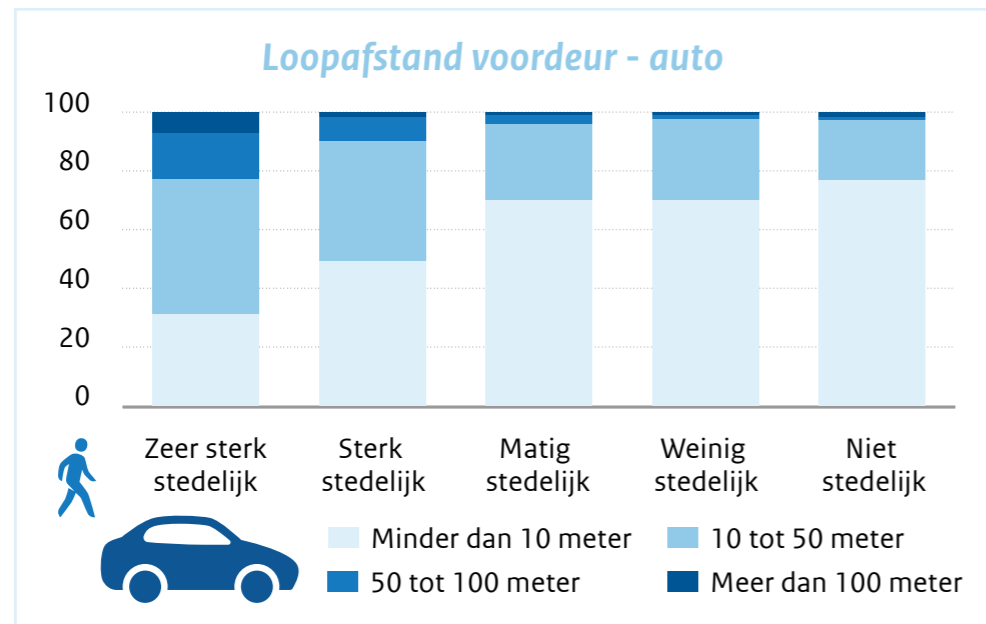
De productie van een auto gaat gepaard met substantiële lokale en mondiale milieueffecten. Een geproduceerde auto leidt tot een uitstoot van circa 7 ton CO₂ naar de atmosfeer. Bij de productie van volledig elektrische auto's is deze vooralsnog 30-60% hoger. Ook zijn er aanzienlijke effecten op de gezondheid van ecosystemen, met gevolgen voor mensen, dieren en planten. Bij de volledig elektrische auto zijn sommige effecten veel groter dan bij de traditionele auto. Een transitie naar elektrische auto's zorgt ervoor dat een groot deel van de milieueffecten van de gebruiksfase naar de productiefase verschuift. Het is mogelijk deze effecten terug te dringen, maar dat vraagt veel inspanning. Kleinere auto's en kleinere accu's kunnen daaraan bijdragen, want de verschillen tussen typen auto's zijn groot.



Stedelijke ruimte

Het wijdverbreide autobezit in Nederland heeft gevolgen voor de stedelijke ruimte. 96% van de tijd staat de auto immers ongebruikt ergens geparkeerd. Nederland heeft zeker 19 miljoen parkeerplekken: goed voor 225 km², ofwel de oppervlakte van de gemeente Amsterdam. Het gros van de parkeerplaatsen vinden we in de openbare ruimte.

De nodig geachte parkeerruimte maakt bouwen complexer, waardoor (woningbouw)projecten niet van de grond komen of vertraging oplopen.



Doordat geparkeerde auto's het zicht belemmeren, gebeuren er 2 keer zoveel ongevallen met fietsers op straten mét dan op straten zonder parallelle parkeerplaatsen. 1 op de 5 ongevallen met fietsers of voetgangers hangt samen met geparkeerde voertuigen.



De meeste Nederlanders kunnen binnen 10 meter van de eigen woning parkeren. De gemiddelde afstand tussen woning en auto komt uit op ongeveer 21 meter. Daarmee is het vaak nog makkelijker om met de auto te vertrekken dan met de fiets.

” De meeste Nederlanders kunnen binnen 10 meter van de eigen woning parkeren. ”

Enmaal in gebruik neemt de auto veel meer ruimte in. Het ruimtebeslag is daarbij een functie van de snelheid. Hoe harder iemand rijdt, des te meer ruimte nodig is. Tot wel 50% van de openbare ruimte in steden gaat op aan stilstaande en rijdende auto's.

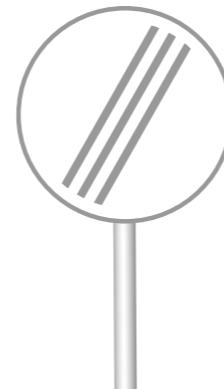


Politiek

Belangrijke rol voor de democratie

In tegenstelling tot bijvoorbeeld een bed, parasol of roman zijn het zaken buiten de auto die de gebruikswaarde ervan bepalen. Denk aan snelheidslimieten, verkeersregels, fijnmazigheid van het wegennetwerk, kwaliteit van de verharding of het aantal parkeerplaatsen. Ook een fors deel van de gebruikskosten voor de auto wordt door de democratische samenleving in samenspraak bepaald. Denk aan opcenten, accijnzen, subsidies, parkeertarieven en garantstellingen voor de fossiele industrie.

De verhouding tussen de baten en de lasten van de auto wordt sterk bepaald door eerdere en recente politieke keuzes. Dat maakt dat stakeholders met belangen in de autosector ook politieke belangen hebben. Ook automobilisten zelf hebben belang bij een beleid dat de gebruikswaarde van de auto vergroot en de lasten ervan drukt. De auto is daarmee bij uitstek een politiek onderwerp.



Auto-industrieel complex

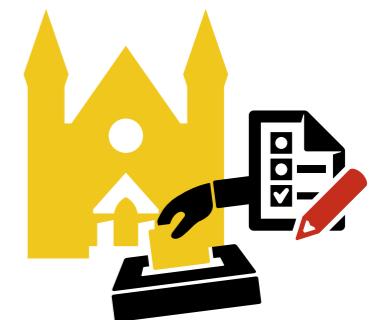
Meer autoverkopen en meer autogebruik zorgen voor meer macht bij de auto- en olie-industrie. Via campagnes beïnvloeden deze partijen de publieke opinie, bijvoorbeeld over klimaatverandering. Als grote werkgever, kunnen overheden tegen elkaar uitgespeeld worden ten gunste van (belasting)voordelen. China, de VS en Europa verstrekken jaarlijks miljarden aan subsidies aan de sector en de toeleverende industrie. De overheid treedt ook vaak op als 'de grote verzekeraar' in tijden van nood, met steunpakketten, aanschafsubsidies, slooppremies of de oproep een nieuwe auto te kopen. Via belangenorganisaties, publiekscampagnes en lobbywerk beïnvloedt de sector de politiek.

De invloed van de industrie speelt vooral op Europees niveau en minder binnen Nederland. Brussel bepaalt de veiligheids- en emissiestandaarden, de meetwijze en de naleving, en keurt de steunmaatregelen. Veel subsidies zijn tegenwoordig specifiek geormerkt om de productie of het product te verduurzamen.

Het belang dat aan de sector wordt toegedicht, leidt onder andere tot overcapaciteit. Geen enkele regio wil een productielocatie opgeven.

Autopolitiek

Automobilisten zijn geneigd om autovriendelijk beleid te steunen, zo blijkt bij lokale referenda en landelijke verkiezingen. Een toename van het aantal automobilisten leidt zo indirect tot autovriendelijker beleid. Autoloze stemmers zijn ondervertegenwoordigd in de stemlokalen, omdat autobezit en stembusgang beide correleren met inkomen en opleidingsniveau. Bovendien, veel mensen zonder auto hebben geen stemrecht. Dankzij vele locaties om een stem uit te brengen in Nederland leidt de afwezigheid van een auto naar verwachting niet direct tot afwezigheid in het stemlokaal, al ontbreekt onderzoek hiernaar.







3 Determinanten van autobezit

Voordelen van de auto

De auto biedt vele voordelen voor de eigenaar, wat de populariteit van het vervoermiddel verklaart. Denk aan comfort, bescherming, ruimte voor medepassagiers en het eenvoudig mee kunnen nemen van spullen. Een uitgebreid wegennetwerk maakt het overbruggen van grote afstanden in korte tijd makkelijker. En de vele parkeerplekken tot in de haarvaten van het netwerk faciliteren een verplaatsing van deur naar deur. Hoewel velen deze voordelen zullen erkennen, zijn er aanzienlijke verschillen in het autobezit tussen huishoudens. In dit deel staan we daarbij stil.

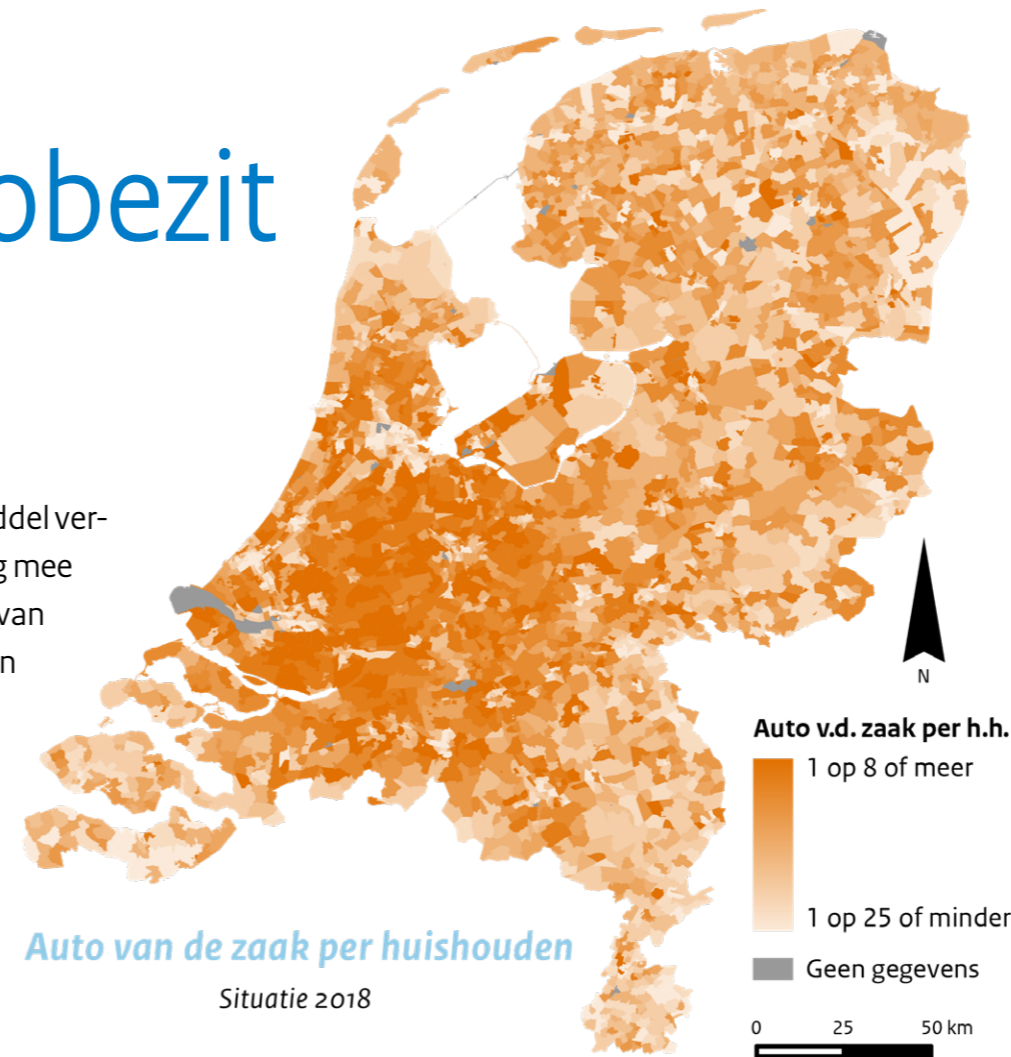
Rijbewijs als randvoorwaarde

Het bezit van een rijbewijs is een randvoorwaarde voor het bezit van een auto. Zonder rijbewijs kan iemand de auto immers niet legaal gebruiken. Een additionele randvoorwaarde, die daarmee deels samenvalt, is de minimale leeftijd van 18 jaar. Onder de 18 kan iemand geen auto op zijn naam zetten.

Financiële aspecten

Voldoende financiële zekerheid is een andere voorwaarde. In de praktijk blijkt voldoende financiële draagkracht echter geen harde voorwaarde te zijn, omdat ook mensen die het eigenlijk niet kunnen betalen soms een auto hebben.

Het belang van financiële draagkracht als determinant van autobezit is de afgelopen decennia structureel afgenomen, omdat de auto relatief goedkoper is geworden en is getransformeerd van luxeproduct naar noodzakelijke sleutel tot maatschappelijke participatie.



Auto van de zaak per huishouden

Situatie 2018

Auto als voorwaarde

In een auto-afhankelijke samenleving kan het verband tussen inkomen of financiële zekerheid en autobezit ook omgekeerd bekeken worden. De auto is dan de voorwaarde om (betere) arbeidsplaatsen te bereiken en (meer) inkomen te vergaren. In Nederland is dat verband naar verwachting bescheiden, ook gelet op de verstedelijking en de reisalternatieven.

De werkgeversbijdrage

Met name hoogopgeleide werknemers ontvangen een reiskostenvergoeding voor het woon-werk- en zakelijke verkeer. Hoewel er fiscaal gezien mogelijkheden zijn om tal van vervoerswijzen te compenseren, zijn regelingen voor de auto in de praktijk dominant. Deze verlagen de drempel voor het autobezit voor de mensen die er aanspraak op kunnen maken.

Wanneer de werkgever een auto ter beschikking stelt aan de werknemer, neemt het autobezit toe. Huishoudens met een auto van de zaak hebben dan ook bovengemiddeld veel auto's. Ook omdat ze de eventueel al aanwezige auto niet altijd van de hand doen.



Sociaal-demografisch perspectief

Het belang van de levensfase

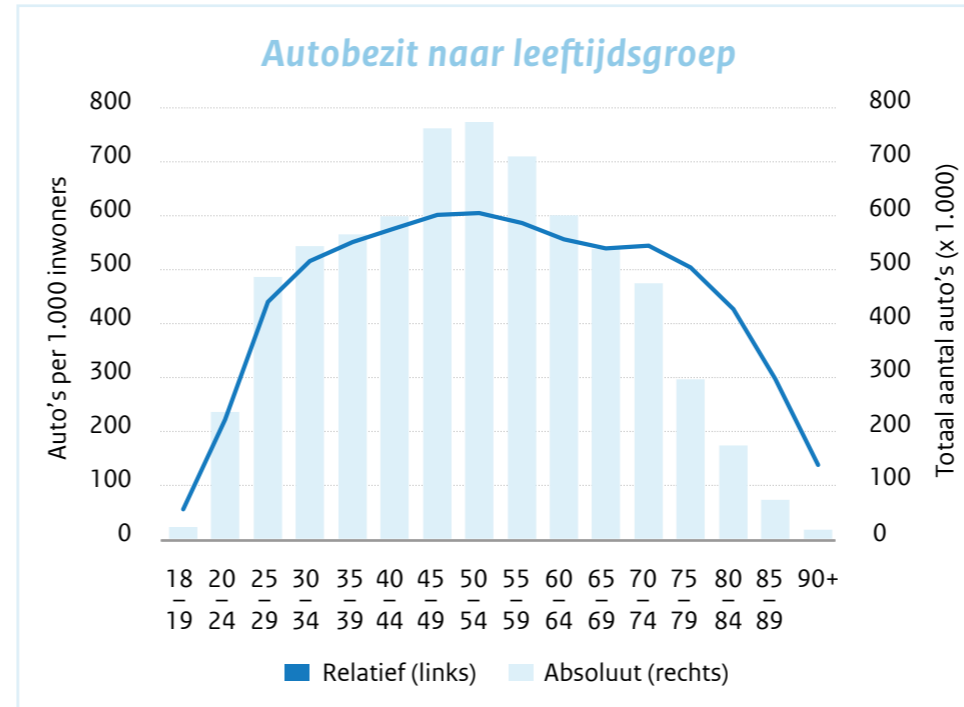
Het begin of eind van een levensfase wordt veelal gemarkeerd door een levensgebeurtenis, zoals de eerste baan, pensionering, samenwonen, verhuizen, geboorte van het eerste kind, scheiden of het overlijden van de partner. In de aanloop naar of bij het begin van de nieuwe levensfase schaft iemand vaak een eigen auto aan of doet hij er juist afstand van.

De start van het werkende leven is een typisch moment om een auto aan te schaffen. Woon-werkafstanden kunnen aanzienlijk zijn en worden per week meermaals afgelegd. Veel van de gemaakte auto-kilometers in Nederland (ca. 50%) houden dan ook verband met werk. Daarnaast biedt het werk meer financiële zekerheid of is er een auto van de zaak.

Beëindigt iemand het werkende leven, dan doet deze de auto niet direct weg. Autobezit is 'plakkerig': er is gewoontegedrag ontstaan en mensen hebben een auto-afhankelijke levensstijl ontwikkeld. Dankzij AOW en pensioen is er vaak ook geen financiële noodzaak om de auto van de hand te doen. Mensen die net gepensioneerd zijn, vullen de tijd doorgaans goed met sociale en recreatieve activiteiten of de zorg voor de kleinkinderen.



Samenwonen en gezinsvorming zijn andere relevante markeringen in de tijd. Wanneer 2 mensen een huishouden vormen, gaat de drempel voor het autobezit omlaag, omdat zij samen doorgaans meer te besteden hebben. Omdat niet 1, maar 2 mensen (als zij een rijbewijs hebben), er aanspraak kunnen op kunnen maken, zal de auto vaker gebruikt worden. Meer dan 90% van de samenwonende koppels (met of zonder thuiswonende kinderen) in Nederland beschikt dan ook over een auto.



Spitsuurgezinnen

Gezinnen met tweeverdieners en jonge kinderen hebben een relatief hectisch dagpatroon, waarbij veel activiteiten zich concentreren aan de randen van de werkdag. Deze zogeheten spitsuurgezinnen hebben vaak 2 auto's. Overigens zullen gezinnen met meerdere kinderen niet altijd ook meerdere auto's hebben. De zorg voor de kinderen kost immers geld en daarmee is het budget voor een extra auto kleiner.

”Spitsuurgezinnen hebben vaak 2 auto's.”

Het autobezit piekt bij de leeftijdsgroep van 50 tot 55 jaar. Mogelijk is dat omdat de oudere thuiswonende kinderen (18+), met een rijbewijs, dan een auto van het huishouden gebruiken.

Geslacht

Tweederde van de auto's staat op naam van mannen, eenderde op naam van vrouwen. Met name bij senioren zijn de verschillen groot. Toch kan geslacht de verschillen in autobezit tussen huishoudens niet verklaren. De rol van de man of de vrouw in het huishouden of de culturele betekenis van het geslacht doet dat mogelijk wel. Dat mannen vaker een auto op hun naam hebben staan, houdt naar verwachting verband met het initiatief bij de aanschaf van een auto. Bovendien is bij stellen de man doorgaans wat ouder, met bijvoorbeeld meer schadevrije jaren.



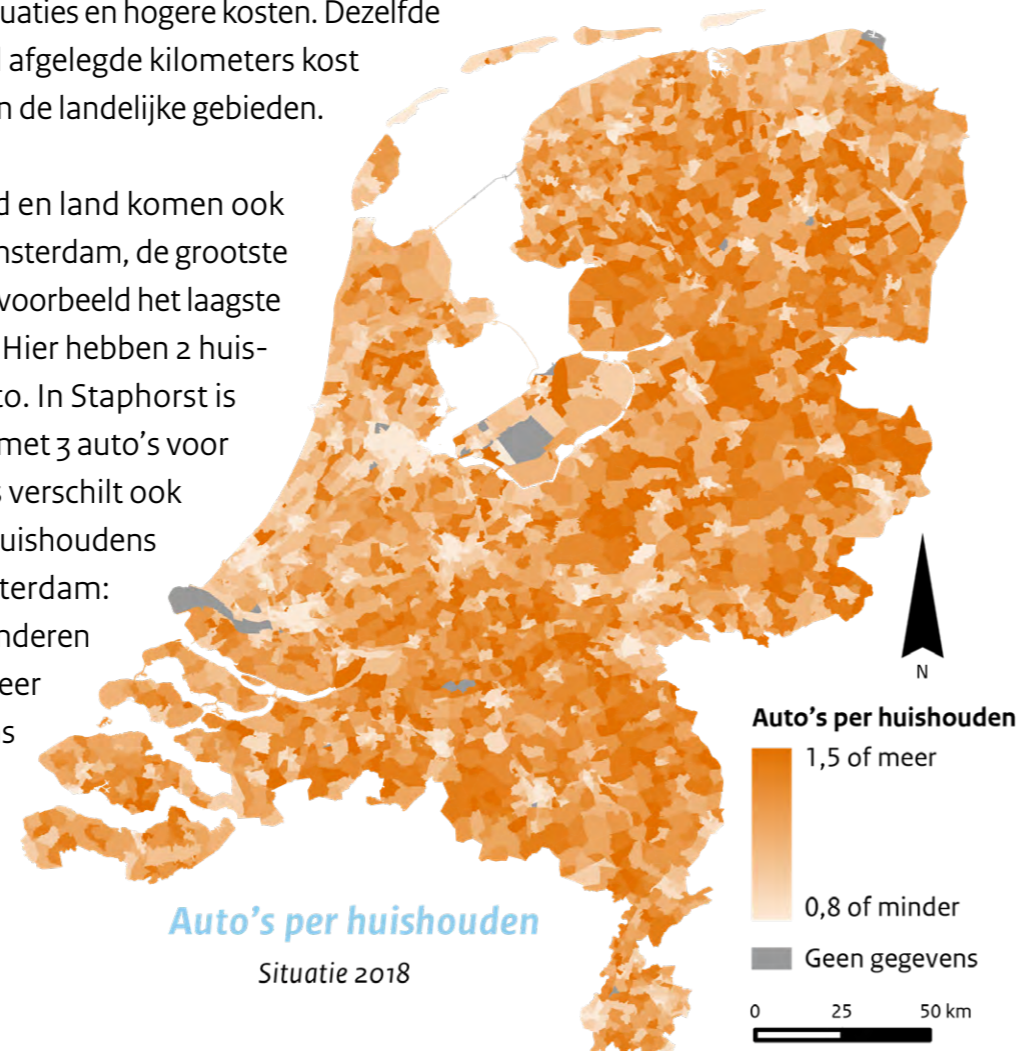
Ruimtelijk perspectief

Stad en land

De ruimtelijke inrichting werkt op verschillende manieren en op verschillende niveaus door in het autobezit van huishoudens. Een rode draad hierbij is het verschil tussen stad en land. De stad biedt enerzijds de mogelijkheden voor een autovrij bestaan, dankzij de nabijheid van werkplekken, voorzieningen en winkels, en dankzij de vaak ruime beschikbaarheid van ov en andere mobiliteitsdiensten.

Anderzijds leent de stad zich minder goed voor de auto, met schaarse ruimte, meer opont-houd, complexe verkeerssituaties en hogere kosten. Dezelfde auto met hetzelfde aantal afgelegde kilometers kost in de stad vaak meer dan in de landelijke gebieden.

De verschillen tussen stad en land komen ook terug in de statistieken. Amsterdam, de grootste stad van het land, heeft bijvoorbeeld het laagste autobezit van Nederland. Hier hebben 2 huishoudens gemiddeld 1 auto. In Staphorst is het autobezit het hoogst, met 3 auto's voor 2 huishoudens. Overigens verschilt ook de samenstelling van de huishoudens tussen Staphorst en Amsterdam: meer huishoudens met kinderen in Staphorst tegenover meer eenpersoonshuishoudens in Amsterdam.



Wonen in stedelijk gebied verlaagt het autobezit vooral sterk voor mensen met een laag inkomen, jongvolwassenen, ouderen, en mensen die een levensstijl hebben waarbij de auto een bijrol vervult.



Stations

De nabijheid van een treinstation zorgt voor minder auto's in een huishouden. Dat geldt vooral voor de intercitystations. Het aantrekkelijke ov-aanbod speelt hierbij een rol, maar niet alleen. Intercitystations bevinden zich immers vaak op centrumlocaties, nabij allerlei voorzieningen en banen. Bovendien is er in de gebieden rond de grotere stations veelal betaald parkeren en een aanbod aan andere alternatieven voor de eigen auto, zoals de deelauto. De nabijheid van een groot treinstation is daarmee een indicator voor andere zaken die het autobezit remmen.



Parkeren

Buitenlands onderzoek wijst uit dat parkeren op afstand het autobezit drukt. De auto wordt minder aantrekkelijk wanneer de gebruiker er eerst honderden meters naartoe moet lopen. Van startklare mobiliteit is dan immers geen sprake. In de Nederlandse praktijk is hiervoor weinig bewijs, omdat vrijwel iedereen voor de deur kan parkeren.



Overige factoren

De sociale norm

Autobezit is in Nederland inmiddels de norm: in hetgeen we om ons heen beleven (descriptief) en als maatschappelijk voorschrift (prescriptief). De auto is bijzonder zichtbaar en goed vertegenwoordigd op straat, in magazines, op de radio, in films en online. Ook zijn er



overal voorzieningen voor de auto: parkeerplaatsen, wegen, tankstations en laadpalen. In het sociale verkeer is de auto een teken van volwassenheid, zelfredzaamheid, flexibiliteit en mannelijkheid. Autobezit behoeft geen verklaring, het niet hebben van een auto wel.

Overigens is deze sociale norm voor auto's in de 'fietsrepubliek' Nederland wel minder sterk dan in bijvoorbeeld de VS. Omdat grote Nederlandse automerken ontbreken, wordt autobezit ook niet gekoppeld aan (economisch) landsbelang of nationale trots. Verder hebben veel Europese landen, zoals Nederland, een sterke traditie op het gebied van het ov, met brede steun in de samenleving.

Vinden de leden van een huishouden dat een auto 'erbij hoort' of 'onderdeel is van het goede leven', dan staat daar vaker een auto voor de deur. Daarbij speelt ook een effect in omgekeerde richting: wanneer mensen een auto kopen, dan kleurt dit hun perceptie, en zijn zij waarschijnlijk meer geneigd om autobezit 'normaal' te vinden.

Ecologisch bewustzijn



Ecologisch bewustzijn is eveneens van invloed op het aantal en het type auto's dat een huishouden bezit. Zo is GroenLinks de populairste politieke partij bij particulieren met een eigen elektrische auto. En ook autodelen is populairder bij mensen die op een politieke partij met een groen imago stemmen.

Auto-affiniteit

Een grotere affiniteit met de auto vergroot de kans op meer auto's in het huishouden. Voor sommige huishoudens die daar ook de financiële mogelijkheden voor hebben, kan zo'n sterke affiniteit zich in een autoverzameling uiten. Zo zijn er 12.000 Nederlandse huishoudens met meer dan 6 auto's.



Autobezit als statussymbool?

Auto's zijn van oudsher een statussymbool, een middel waarmee iemand zijn sociale positie kan etaleren. Met het huidige wijdverbreide autobezit kun je je met een willekeurige auto niet langer onderscheiden. Verschillen worden nu vooral gemaakt via merken, uitvoeringen en modellen. Ten opzichte van veel andere landen is de sociaal-economische ongelijkheid in Nederland niet bijzonder groot. Vooral in sterk ongelijke samenlevingen grijpen mensen naar materiële statussymbolen. Om de verschillen in aantal auto's binnen een huishouden te verklaren speelt de auto als statussymbool in Nederland dan ook geen bijzonder relevante rol.



Drempels

Een aanzienlijk deel van de Nederlanders heeft een lichamelijke of mentale beperking die hen kan hinderen bij het autogebruik. Denk aan motorische of zintuigelijke beperkingen; zo zijn circa 300.000 Nederlanders blind of slechtziend. Bij mentale beperkingen spelen bijvoorbeeld een verstandelijke handicap of rijangst. Zo'n 800.000 Nederlanders met een rijbewijs voelen zich op enige wijze geremd om achter het stuur te kruipen. Een beperking kan ook de afhankelijk van een (aangepaste) auto vergroten. Het gaat nadrukkelijk niet om een 1-op-1 relatie.

” Zo'n 800.000 Nederlanders met een rijbewijs voelen zich op enige wijze geremd om achter het stuur te kruipen. ”
















Illustratie

In de tabel hebben we veel van de determinanten toegepast op 5 fictieve huishoudens. Op basis daarvan geven we een beeld van het te verwachten aantal auto's binnen het huishouden.

De voorwaarden voor autobezit hebben vergaande gevolgen. In de tabel heeft meneer Rutgers geen rijbewijs en naar verwachting ook geen auto. Mevrouw Van de Pas heeft onvoldoende financiële zekerheid, maar wel een rijbewijs en een auto, mede omdat zij de norm van autobezit bevestigt, niet in zeer sterk stedelijk gebied woont en op afstand van het station.

Ook de samenstelling van het huishouden is van groot belang. Daarbij speelt vooral het aantal volwassenen (met een rijbewijs), zo blijkt bij de familie Jansen. Thuiswonende (minderjarige) kinderen hebben minder invloed op het autobezit.

Meneer en mevrouw De Vries uit Baarn zitten er financieel comfortabel bij, ook omdat beiden werken. In het huishouden van tweeverdieners is tijd schaars, waardoor de snelheid van de auto aantrekkelijk is. Mevrouw De Vries heeft bovendien een auto van de zaak. De kans dat er 2 auto's in dit huishouden zijn, is daarmee groot. Ook meneer en mevrouw De Jong werken beiden. Net als bij de familie De Vries wonen er kinderen thuis. De familie De Jong woont echter hoogstedelijk in Amsterdam en heeft principiële bezwaren tegen autobezit. Het aantal te verwachten auto's in dit huishouden is daarmee tussen 0 en 1.

	Meneer Rutgers	Familie de Jong	Mevrouw van der Plas	Familie Jansen	Familie de Vries
	Senior, geen rijbewijs	Uit Amsterdam	Alleenstaande moeder	Uit Waalwijk	Uit Baarn
 Geschat aantal auto's	0,01	0,56	1,01	1,73	1,87
 Tweeverdieners	N.v.t.	Ja	N.v.t.	Nee	Ja
 Voldoende financiële zekerheid	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja
 Leasewagen	Nee	Nee	Nee	Nee	Ja
 Aantal rijbewijzen	0	1	1	3	2
 Thuiswonende kinderen	0	3	2	2	2
 Adressen dichtheid (adr./km²)	4.000	4.800	2.000	1.200	1.500
 Afstand tot ic-station (m)	1.200	540	3.500	10.000	4.000
 Sociale norm	-	--	+	+	++
 Ecologisch bewustzijn	+	++	0	-	0
 Auto-affectie	--	--	0	++	+
 Rijangst	0	-	0	--	0



4





4 Verantwoording

Deze brochure biedt een samenvatting van de inzichten uit 2 rapporten van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Het ene rapport verklaart de verschillen in autobezit tussen Nederlandse huishoudens. Het andere rapport gaat over de maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland. Voor de gebruikte methoden, data en referenties verwijzen we u graag naar deze rapporten.



Witte, J., Zijlstra, T. en Bakker, S. (2022)
Verklaringen voor de verschillen in autobezit bij Nederlandse huishoudens.
Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Zijlstra, T., Witte, J. en Bakker, S. (2022)
De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland.
Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

www.kimnet.nl
info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

ISBN: 978-90-8902-263-9
Februari 2022 | KiM-22-A002

Auteurs
Toon Zijlstra, Stefan Bakker en Jan-Jelle Witte

Vormgeving
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

HET WIJDVERBREIDE AUTOBEZIT IN NEDERLAND