



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Demografie en de invloed op autobezit en parkeren

Nijland, H.; Manting, D.; Daalhuizen, F.; Rubin, O.

Publication date

2017

Document Version

Final published version

Published in

Parkeer24

License

Unspecified

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Nijland, H., Manting, D., Daalhuizen, F., & Rubin, O. (2017). Demografie en de invloed op autobezit en parkeren. *Parkeer24*, (2), 21-25.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

Demografie en de invloed op autobezit en parkeren

Een hardnekkig probleem in **STEDELIJKE GEBIEDEN** is de hoge parkeerdruk. Mede door parkeerbeleid is daar sturing aan te geven. Om goed parkeerbeleid te ontwikkelen, is het van belang de **MAATSCHAPPELIJKE TRENDS** in het oog te hebben die van invloed kunnen zijn op de parkeerdruk in woongebieden. In dit artikel wordt daarom aandacht besteed aan een **AANTAL DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN** die in samenhang met ontwikkelingen in verstedelijking en stedelijke mobiliteit van invloed zijn op **AUTOBEZIT**.

Lang moeten zoeken naar een parkeerplek voor je auto vindt niemand leuk. Maar in de stad is het vaak onvermijdelijk, omdat de drukte in de steden de afgelopen jaren fors is toegenomen. Niet alleen omdat er steeds meer mensen in de steden wonen, maar ook omdat steeds meer mensen voor een kort bezoek in de stad verblijven. En velen komen met de auto naar de stad. Hoe zal dit in de nabije toekomst verlopen? Wat voor invloed hebben sociaal-demografische ontwikkelingen op het aantal auto's en de parkeerdruk in steden? In het jaar 2000 waren er 6,3 miljoen personen-auto in Nederland. Momenteel zijn dat er ruim 8 miljoen en dat aantal groeit nog steeds, vooral omdat de bevolking groeit. In diezelfde periode groeide het autobezit van 356 auto's tot 423 auto's per 1000 inwoners (bedrijfsauto's niet meegerekend). Sinds 2012 is het autobezit

min of meer stabiel (CBS statline). Die parkeerplek vinden wordt er, zeker in de stad, dus niet makkelijker op.

AUTOBEZIT IN STEDEN LAGER

Toch is het autobezit in steden juist lager. Het gemiddelde autobezit in Nederland ligt op 420 auto's per 1000 inwoners. In Amsterdam waren er in 2014 slechts 247 auto's per 1000 inwoners en ook Rotterdam, Den Haag en Utrecht staan in de top-10 van gemeenten met het laagste autobezit. Maar omdat in de stad veel mensen op een klein oppervlak wonen en de stad voor velen een aantrekkelijk plek is om te bezoeken, is de parkeerdruk daar toch hoog.

Trends in de omvang en samenstelling van de stedelijke bevolking beïnvloeden de toekomstige ontwikkelingen in autobezit. Meer men-

De stad trekt als een magneet jongeren aan.



sen betekent meer auto's. Maar omdat jongeren veelal veel minder vaak een auto hebben dan mensen van middelbare leeftijd betekent een verschuiving van middelbare naar jonge leeftijdsgroepen dat het autobezit weer wat gedempt wordt. In de komende jaren zullen steden nog steeds veel jonge inwoners herbergen, maar geleidelijk aan neemt ook het aantal oudere inwoners toe.

Overigens is het autobezit in Nederland natuurlijk van meer factoren afhankelijk dan alleen het aantal inwoners. De economische ontwikkeling en de ontwikkeling van de koopkracht, het soort van bedrijvigheid, nieuwe ICT-ontwikkelingen, nieuwe mobiliteitsdiensten, maar ook het OV-aanbod, ruimtelijke ontwikkelingen op gebied van wonen, werken en vrije tijd, het doet er allemaal toe.

HOE IS HET LAGE AUTOBEZIT IN DE STAD TE VERKLAREN?

In stedelijke gebieden is een vrij goed, fijnmazig openbaar vervoernetwerk aanwezig. Bovendien zijn de afstanden tot allerlei voorzieningen meestal kleiner dan op het platteland, zodat in de stad naast het openbaar vervoer ook de fiets en lopen in aanmerking komen en de auto daardoor minder nodig is. De manier waarop de ruimte in de stad wordt benut verklaart dus deels het lagere autobezit. Maar ook kan een deel van het lagere autobezit verklaard worden

doordat in de stad andere mensen met andere voorkeuren en mogelijkheden wonen dan op het platteland.

DE STAD TREKT JONGEREN ÉN VERGRIJST

De stad trekt als een magneet jongeren (18 tot 30 jaar) aan: meer jongeren volgen hoger onderwijs en trekken daarvoor naar de grote stad, waar ze hun studie- en werkcarrière beginnen (het 'roltrap-effect', zie PBL 2015). Meer dan vroeger blijven deze nieuwkomers ook in de stad wonen, ook als ze een gezin gaan stichten. In de jaren '60 en '70 trokken jonge welvarende stellen en gezinnen nog massaal de stad uit om zich in omliggende gemeenten te vestigen. Tegenwoordig kiezen – vooral hoogopgeleide – stellen er vaker voor om in de stad te blijven en daar hun kinderen te krijgen. Amsterdam en Utrecht vormen hierop de laatste jaren een uitzondering: door de gespannen woningmarkt in die steden kiezen weer wat meer jonge stellen er voor om in omliggende gemeenten een huis te kopen of te huren.

De stad verjongt niet alleen, daarnaast zullen er steeds meer ouderen in de stad wonen: inwoners die vanuit de werkzame leeftijdscategorie doorstromen naar de AOW-gerechtigde leeftijd. Het aantal ouderen neemt met enkele tientallen duizenden toe in de grote steden.

Voor het ontwikkelen van toekomstig parkeerbeleid moet je sociaal-demografische ontwikkelingen nauwgezet volgen



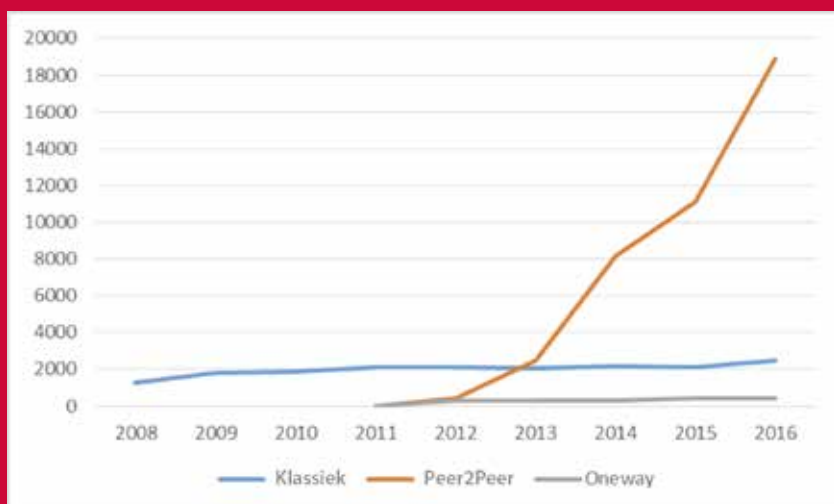
AUTOBEZIT ONDER JONGEREN STEEDS LAGER

In steden wonen dus relatief veel (en steeds meer) jongeren, die in vergelijking met andere bevolkingsgroepen minder vaak een auto hebben. In 2013 waren er 290 auto's per 1000 jongeren. Bovendien daalt juist onder jongeren het autobezit nog steeds (zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2013/20/autobezit-jongeren-daalt>). En onder jonge stedelingen is het autobezit nog lager (Oakil et al 2016a). Dat lage autobezit onder jongeren kan verschillende oorzaken hebben. Een deel van de jongeren woont nog bij hun ouders en hoewel zij misschien niet zelf een auto hebben, kunnen zij vaak wel van de (tweede) auto van hun ouders gebruik maken. Voor hen is een eigen auto dus niet zo nodig. Thuiswonende kinderen stellen de leeftijd waarop zij het ouderlijk huis verlaten gaan uit. De recente afschaffing van de basisbeurs draagt daaraan bij. Ook keren de laatste jaren wat meer uitwonende kinderen naar huis terug (van Duijn et al. 2016). Een ander deel van de jongeren studeert in de stad en woont daar op kamers. Een auto is voor hen vaak te

duur en bovendien hebben ze goede alternatieven in de vorm van gratis openbaar vervoer. Als jongeren het huis uit gaan, wonen ze steeds vaker alleen en als ze gaan samenwonen stellen ze het krijgen van kinderen langer uit dan generaties voor hen. In 1970 was de gemiddelde leeftijd waarop vrouwen in Nederland hun eerste kind kregen 28, in 2012 was dat gestegen naar 31 jaar (Oakil et al. 2016a). Dat heeft effect op het autobezit, want het krijgen van een kind is vaak het moment om een auto aan te schaffen (Oakil et al. 2016b). Alleenstaanden hebben minder vaak een auto dan stellen met kinderen.

In steden wonen in absolute zin ook steeds meer ouderen, als gevolg van de vergrijzing in Nederland. En hoewel de ouderen van nu actiever en mobieler zijn en vaker een auto bezitten dan de ouderen van vroeger, is het autobezit onder 65+ers lager dan dat van mensen van middelbare leeftijd. Onder de ouderen groeit bovendien de groep 75 plussers, wat is te duiden als de zogenaamde 'dubbele vergrijzing'

De drukte in de steden is de afgelopen jaren fors toegenomen.



Figuur 1. Aanbod van deelauto's in Nederland. Bron: <http://kpvvdashboard-4.blogspot.nl/> Autodelers doen vaak hun (tweede) auto weg als ze beginnen met autodelen, of zien juist af van de aankoop van een (tweede) auto (Nijland et al. 2015). Autodelen leidt daardoor tot minder auto's en dus tot een lagere parkeerdruk.

(PBL 2013). Deze oudste ouderen krijgen op zeker moment te kampen met fysieke achteruitgang, waardoor zelfstandig autorijden steeds moeilijker tot onmogelijk wordt (Van Dam & Hilbers 2013). Bij verlies van de rijvaardigheid is er uiteraard ook geen reden meer vast te houden aan autobezit. Kortom, niet alleen de omvang, maar ook de samenstelling van de bevolking is van invloed op het autobezit.

IS DE AUTO VOOR JONGEREN NOG EEN STATUS SYMBOOL?

Waar de grote, vergrijzende groep babyboomers langzaam zal uitsterven, zal de magneetwerking van steden op jongeren mogelijk een meer blijvend karakter hebben. Daarom is het interessant nader in te gaan op veranderingen in attitudes en gedrag van jongeren ten aanzien van autobezit en mobiliteit. Er zijn immers aanwijzingen, dat de huidige generatie jongeren gewoonweg minder om een auto geeft dan vorige generaties en dat het autobezit en -gebruik daardoor over zijn hoogtepunt heen is (ook wel bekend als 'peak car'). In wetenschappelijke kringen wordt al jaren gediscussieerd of het dalende autobezit en -gebruik onder jongeren vooral door economische noodzaak is ingegeven of dat er daadwerkelijk sprake is van een waarde-verschuiving, waarbij toegang

tot een auto belangrijker is dan het bezit ervan. Voorlopig lijkt het erop dat jongvolwassenen het autobezit uitstellen omdat ze zich later settelen dan vroeger (zie bijvoorbeeld Goodwin en van Dender 2013, van der Waard et al. 2013).

De opkomst van de deelauto wordt weleens in verband gebracht met die waarde-verschuiving onder jongeren. Het zijn namelijk vooral jonge, goed opgeleide stadsbewoners die aan autodelen doen. Zij hebben steeds meer keus in deelauto's. Vooral het aanbod van zogenaamde peer-to-peer deelauto's neemt de laatste jaren snel toe (figuur 1). Het aanbod door bedrijfsmatige aanbieders van deelauto's vertoont, na een stabiele periode, meer recent een lichte stijging. Over het gebruik zijn helaas geen vrij beschikbare cijfers voorhanden.

NIEUWE MOBILITEITSCONCEPTEN IN OPKOMST

Recent zijn er een aantal nieuwe vervoersdiensten bijgekomen, die je via internet of een app kunt bestellen, zoals Uber en Abel. Vooral jonge, mannelijke stedelingen maken er gebruik van (Accenture 2014). Dit soort diensten zou in stedelijk gebied een aanvulling kunnen zijn op het openbaar vervoer, doordat de reiziger snel en relatief goedkoop het laatste stukje van station naar eindbestemming kan afleggen. Het is echter nog maar de vraag of deze diensten veel invloed zullen hebben op het autobezit en -gebruik.

Andere, nieuwe mobiliteitsconcepten als bijvoorbeeld de zelfrijdende auto liggen nog een stukje verder in de toekomst. Als ze al ingevoerd worden, zal dat zeker invloed hebben op de parkeerbehoefte, doordat automatische, zelfsturende voertuigen goed in staat zijn om hun passagiers af te zetten en elders te parkeren. Maar de stedelijke omgeving is door zijn complexiteit het minst geschikt voor automatisch rijden, zodat het nog wel een tijd zal duren voordat automatisch rijden daar mogelijk is.

CONCLUSIE

De toename van de stedelijke bevolking zorgt voor een toename van het aantal auto's in de stad. De groei in jongeren en ouderen zal die

Het autobezit is van meer factoren afhankelijk dan alleen het aantal inwoners



toename van auto's echter wel iets dempen. Het later settelen van jongeren gaat gepaard met het uitstellen van het kopen van een auto. Bovendien verandert de houding van jongeren ten opzichte van de auto als statussymbool wellicht. De vraag is alleen of dat een blijvende verandering is, of dat de attitudes van de jongeren van nu met het ouder worden steeds meer op die van hun ouders gaan lijken. En uiteraard spelen ook sociaal economische

factoren als de ontwikkeling van de koopkracht of de werkgelegenheid een belangrijke rol bij de ontwikkeling van het autobezit in de toekomst. Maar met dit artikel laten we zien, dat het voor het ontwikkelen van toekomstig parkeerbeleid van belang is ook sociaal-demografische ontwikkelingen nauwgezet te volgen. Zij kunnen immers gevolgen hebben voor het toekomstig autobezit.

Jongeren hebben in vergelijking met andere bevolkingsgroepen minder vaak een auto.

Wilt u meer achtergrondinformatie over de in dit artikel geschetste ontwikkelingen, dan kunt u terecht bij de volgende sites:

- <http://kpvvdashboard-4.blogspot.nl/>
- <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2013/20/autobezit-jongeren-daalt>
- <http://statline.cbs.nl>

Literatuur

- Accenture (2014), Uberpop, pilot evaluatie, Amsterdam: Accenture.
- PBL (2015), De stad: magneet, roltrap en spons. Bevolkingsontwikkelingen in stad en stadsgewest, Den Haag: PBL.
- PBL (2013), Vergrijzing en Ruimte. Gevolgen voor de woningmarkt, vrijetijdsbesteding, mobiliteit en regionale economie, Den Haag: PBL.
- Frank van Dam & Hans Hilbers (2013), Vergrijzing, verplaatsingsgedrag en mobiliteit, Den Haag: PBL.
- Duin, C. van, L. Stoeldraijer, D. van Roon & C. Harmsen (2016), Huishoudensprognose 2015–2060: jongeren en ouderen langer thuis, Den Haag: CBS.
- Goodwin, P., & K. van Dender (2013), Peak car' – Themes and issues, *Transport Reviews*, 33(3), 243–254.
- Nijland, H., J. van Meerkerk & A. Hoen (2015), Effecten van auto-delen op mobiliteit en CO2-uitstoot, Den Haag: PBL.
- Oakil A.T.M., Manting D., Nijland H. (2016a), Dynamics in car ownership: the role of entry into parenthood, *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 16(4) 661-673.
- Oakil A.T.M., Manting D., Nijland H. (2016b) Determinants of car ownership among young households in the Netherlands: the role of urbanization and demographic and economic characteristics, *Journal of Transport Geography* 51, 229-235.
- Waard, J. van der, P. Jorritsma & B. Immers (2013), New drivers in mobility: what moves the Dutch in 2012? *Transport Reviews* 33:3 343-359.

De stedelijke omgeving is door zijn complexiteit het minst geschikt voor automatisch rijden