



Bevolkingstrends

Nederlanders en hun auto

Een overzicht van de afgelopen tien jaar

2017 | 02

**Astrid Kampert,
Judith Nijenhuis,
Mark van der Spoel en
Hermine Molnár-in 't Veld**

Inhoud

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 2 |
| 2. Data en methode | 3 |
| 2.1 Leeftijdsgroepen voor analyse automobility | 3 |
| 2.2 Data | 4 |
| 3. Resultaten | 5 |
| 3.1 Ontwikkeling in bevolkingssamenstelling | 5 |
| 3.2 Ontwikkeling in autobezit | 6 |
| 3.3 Autogebruik | 10 |
| 4. Conclusies | 12 |
| | |
| Bronnen | 14 |

De Nederlandse bevolking heeft meer auto's en legt meer kilometers af dan tien jaar geleden. Het is drukker op de weg geworden. In hoeverre draagt de veranderde samenstelling van de bevolking hieraan bij? Tussen de onderscheiden leeftijdsgroepen bestaan aanzienlijke verschillen in autogebruik en autobezit. Zo is de huidige generatie ouderen mobieler dan voorgaande generaties. In hoeverre is hun mobiliteitspatroon de afgelopen tien jaar veranderd? Is hun bijdrage in de automobilititeit groter geworden? En hoe zit dit bij andere leeftijdsgroepen?

1. Inleiding

In Nederland is de bevolking de afgelopen jaren gegroeid en daarmee samenhangend nam ook de automobilititeit in Nederland toe. Naast een toename van de bevolking is de samenstelling de afgelopen jaren ook veranderd. Zo blijft het aantal ouderen toenemen en maken zij een steeds groter deel uit van de bevolking (CBS, 2016a). De vergrijzing heeft een dempend effect op de groei van de automobilititeit volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Een groter aandeel ouderen betekent namelijk een kleiner aandeel mensen in de meest mobiele, werkzame leeftijd. Ouderen reizen immers minder dan mensen in de werkzame leeftijd. Wel spreekt PBL (2013) de verwachting uit dat toekomstige generatie ouderen zich vaker, langer en verder verplaatsen dan eerdere generaties ouderen. Deze toekomstige generatie ouderen zal namelijk welvarender, vitaler, actiever en mobieler zijn dan de huidige generatie ouderen (Geurs, 2014; PBL, 2014; PBL, 2013). Het PBL verwacht dat vanaf 2020 de vergrijzing een groter effect heeft op de mobiliteit dan het stuwend effect van de bevolkingsgroei.

Mensen uit verschillende leeftijdsgroepen hebben verschillende mobiliteitspatronen omdat zij andere activiteiten ondernemen. Jongeren reizen vaker met het openbaar vervoer (CBS, 2015c). Studerende jongeren kunnen vrij reizen met hun studenten OV-jaarkaart. Het rijbewijsbezit van 17- tot 20-jarigen nam de laatste jaren toe (CBS, 2016h). Toch zijn jongvolwassenen van nu minder automobiel dan hun voorgangers, zo blijkt uit onderzoek van KIM (2014). Er wordt ook wel gesproken van een autoluwe generatie (Geurs, 2014). Dit kan een duurzame gedragsverandering zijn, maar het kan ook dat de aanschaf van de auto uitgesteld wordt tot op latere leeftijd (KIM, 2014). Tegenwoordig settelen twintigers zich op latere leeftijd dan tien jaar geleden. Deze 'flexgeneratie' volgt langer onderwijs en heeft op latere leeftijd een vaste baan en een vaste relatie. Een huis kopen en het krijgen van kinderen, 'het ultieme settelen', lijkt meer iets voor de dertigers dan de twintigers (CBS, 2015c).

Daarnaast kunnen ook de verslechterde economische situatie en het feit dat jongeren relatief vaker in stedelijke gebieden wonen eraan hebben bijgedragen dat jongeren zich steeds vaker op de fiets en het openbaar vervoer richten in plaats van op de auto (Jorritsma, Baveling & Waard, 2014; Metz, 2013).

De keuze voor een auto is verschillend voor mensen uit andere generaties. Voor jongeren is de prijs voor het grootste deel bepalend bij de aankoop van een auto en zij zullen waarschijnlijk vaker een kleine tweedehands auto hebben. Ouderen kiezen vaker voor een iets ruimere auto, met een hoge instap (Autoleasewereld, 2016; ING Economisch Bureau, 2015).

De uitkomsten in dit artikel laten zien hoe het autobezit en -gebruik zich heeft ontwikkeld in relatie tot de ontwikkeling en leeftijdssamenstelling van de bevolking. Wat dragen de personenauto's van de verschillende leeftijdsgroepen bij aan het totaal aantal kilometers dat wordt afgelegd? En hoe is dit veranderd ten opzichte van tien jaar geleden? Bezitten mensen nu andere typen auto's dan tien jaar geleden?

2. Data en methode

2.1 Leeftijdsgroepen voor analyse automobilititeit

Mensen uit verschillende leeftijdsgroepen en verschillende leeftijdsfasen nemen ieder op een andere wijze deel aan het verkeer. De levensfase waarin ze zich bevinden is veelal bepalend voor het mobiliteitspatroon, omdat de verschillende levensfasen andere taken, bezigheden en beperkingen hebben. Dit geldt met name voor de meest gebruikte vervoerwijze: de auto. Op grond van hun mobiliteitspatronen staan in dit artikel vijf leeftijdsgroepen beschreven (zie kader). De leeftijdsgroepen starten met de leeftijd van 18 jaar, omdat dit de leeftijd is waarop men voor het eerst een auto kan bezitten en hier zelfstandig mee mag rijden.

Leeftijdsklassen

18 tot 30 jaar

De 18- tot 30-jarigen worden ook wel de 'jongvolwassenen' genoemd. In de literatuur worden veel verschillende namen aan deze groep gegeven, waaronder: de generatie Einstein, generatie Y, screenagers, de internetgeneratie en de flexgeneratie. In deze levensfase ronden jongeren hun opleiding af en gaan ze op zoek naar een baan. Sommigen gaan op zichzelf wonen en beginnen een gezin. Dit is een groep waarin mensen zitten die studeren en gebruik maken van de studenten OV-jaarkaart, maar ook werkkenden die een auto hebben (CBS, 2015b).

30 tot 50 jaar

De 30- tot 50-jarigen kunnen ook wel de 'spitsuurgeneratie' genoemd worden. Veel mensen in deze leeftijdsgroep hebben een baan en richten zich op hun carrière. Daarnaast hebben ze vaak ook een gezin en daarmee de zorg voor de kinderen die ze moeten halen en brengen van en naar school en de sportclub.

50 tot 65 jaar

Deze groep bevindt zich over het algemeen nog in de werkzame leeftijd, echter de pensioenleeftijd nadert. Wellicht zullen mensen in deze leeftijd al minder gaan werken. Daarnaast zijn de kinderen vaak al het huis uit en hoeven minder of niet meer gehaald en gebracht te worden.

65 tot 75 jaar

De 65- tot 75-jarigen zijn vaak al met pensioen of gaan binnenkort met pensioen. Met pensioen gaan is een belangrijk transitie moment in het leven van ouderen (TNO, 2010, Van

der Waerden, P. & Timmermans, H. 2003). De reis van en naar het werk verdwijnt als reden om zich te verplaatsen. Ze maken minder en kortere reizen (Dicke-Ogenia et. al., 2009).

75-plussers

Aangezien ouderen steeds langer vitaal blijven, wordt tegenwoordig steeds vaker 75 jaar onderscheiden als leeftijdsgrens voor de groep van oudere verkeersdeelnemers (SWOV, 2015). Ook is 75 jaar de leeftijd waarop mensen zich moeten laten keuren om het auto- of motorrijbewijs te kunnen vernieuwen (Rijksoverheid.nl).

2.2 Data

Voor dit artikel zijn data gebruikt van de CBS-statistieken Bevolking, Motorvoertuigenpark en Verkeersprestaties.

Uit de Basisregistratie Personen (BRP) leidt CBS informatie af over de omvang en samenstelling van de bevolking op 1 januari. Daarnaast wordt uit de BRP informatie afgeleid over de veranderingen die van jaar op jaar optreden in de omvang en samenstelling van de bevolking door geboorte, sterfte en migratie. Dit artikel gaat uit van de bevolking van 18 jaar en ouder.

De statistiek Motorvoertuigenpark is gebaseerd op integrale gegevens uit de basisregistratie voertuigen van de RDW (Dienst Wegverkeer). De RDW is een publieke dienstverlener met registratie van voertuigen als wettelijke taak. Met behulp van deze registratie worden tellingen gemaakt van alle voertuigen met actuele, houderschapsplichtige kentekens die op 1 januari van elk jaar in het kentekenbestand voorkomen. Uit dit bestand zijn voor dit onderzoek de kentekens van personenauto's geselecteerd die op naam staan van een natuurlijk persoon (particulieren, inclusief eenmanszaken). Leaseauto's en andere auto's van bedrijven zijn hierbij niet inbegrepen.

Aan de kentekens van de geselecteerde personenauto's zijn de verkeersprestaties (afgelegde kilometers) toegevoegd. Voor de jaren vanaf verslagjaar 2012 is de bron van deze informatie het Online Kilometer Register van RDW met daarin de kilometerstanden die verplicht geregistreerd worden bij onder andere APK-keuringen, export en kleine reparaties. In de jaren ervoor zijn de cijfers gebaseerd op een steekproef uit het register met kilometerstanden van de stichting Nationale AutoPas Op basis van de verschillen tussen kilometerstanden van twee opeenvolgende peildata zijn jaarkilometrages berekend. De populatie van een bepaald verslagjaar bestaat voor dit onderzoek uit alle personenauto's van natuurlijke personen die in dat jaar op de weg kunnen zijn geweest. Dit zijn alle personenauto's met een geldig Nederlands kenteken die zijn toegelaten tot het verkeer op de openbare weg, inclusief:

- Personenauto's die in (een deel van) het jaar behoren tot de bedrijfsvoorraad.
- Personenauto's die slechts een deel van het jaar actief zijn op het wegennet, zoals nieuwe of geïmporteerde voertuigen en voertuigen die gedurende het jaar zijn gesloopt of geëxporteerd.

De leeftijd van de eigenaar die in dit artikel wordt aangehouden, is de leeftijd van de persoon die op 1 januari van het opvolgende jaar eigenaar van het voertuig is. Het gaat dus om de leeftijd van de persoon die de auto op zijn/haar naam heeft staan. Dit betekent niet automatisch dat alleen deze persoon in de auto heeft gereden. Zo kunnen bijvoorbeeld ook mensen die zelf geen auto op naam hebben staan, gebruik maken van een auto, zoals vaak voorkomt binnen een huishouden.

3. Resultaten

Deze paragraaf schetst als eerste de bevolkingsontwikkeling in de afgelopen tien jaar voor verschillende leeftijdsgroepen. Daarna volgt een beeld van de ontwikkeling van het aantal auto's per duizend inwoners, waarbij ook wordt ingegaan op de verandering in type auto's die mensen bezitten. In paragraaf 3.3 komt het aantal gereden kilometers per inwoner aan bod. Deze paragraaf toont ook hoe het aandeel van elke leeftijdsgroep in het totale aantal autokilometers van Nederland is veranderd. De onderliggende cijfers zijn opgenomen in tabel 'Personenautobezit en gebruik naar leeftijd eigenaar', die te vinden is op cbs.nl (CBS, 2016f).

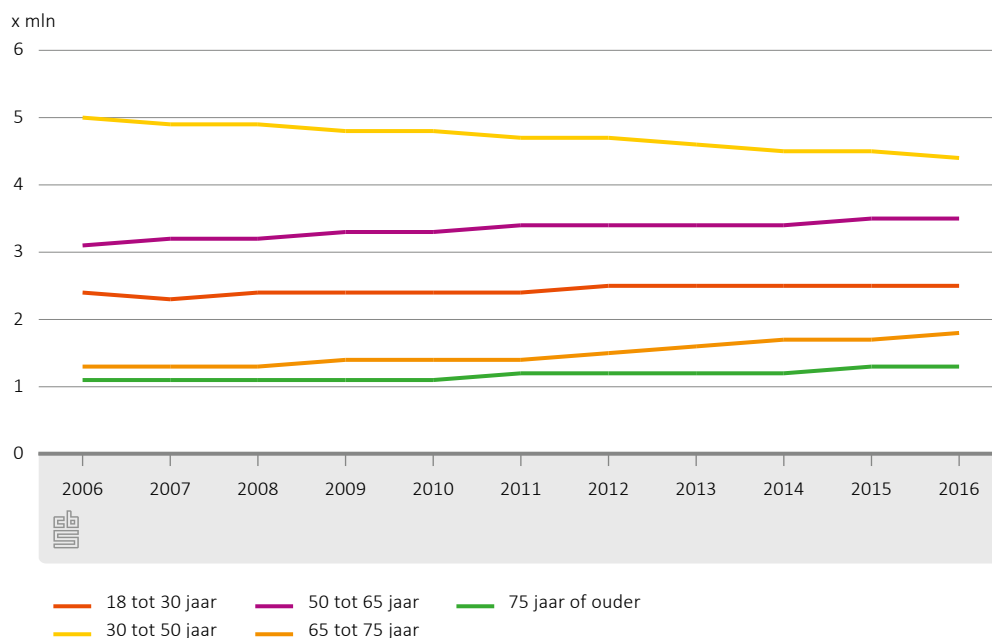
3.1 Ontwikkeling in bevolkingssamenstelling

Flinke toename oudere bevolking

Begin 2016 waren er 13,6 miljoen Nederlanders van 18 jaar of ouder, een toename van 6,4 procent vergeleken met tien jaar eerder. Het aantal ouderen in Nederland blijft toenemen en maakt een steeds groter deel uit van de bevolking. In vergelijking met tien jaar geleden is het aantal 65-plussers met een derde toegenomen, tot bijna 3,1 miljoen in 2016.

Ook in de andere leeftijdsgroepen nam de bevolking toe, maar minder sterk. De leeftijdsgroepen 18 tot 30 en 50 tot 65 jaar groeiden met respectievelijk 8 en 13 procent. Het aantal 30- tot 50-jarigen nam daarentegen af, met 10,7 procent.

3.1.1 Bevolking op 1 januari naar leeftijd



Veertigers en vijftigers vormden begin 2016, met samen bijna 29 procent van bevolking, de grootste leeftijdsgroep. Hierdoor zal het aantal 65-plussers de komende decennia verder toenemen. Volgens de prognose van CBS bereikt de vergrijzing haar hoogtepunt rond 2040. Dan telt Nederland naar verwachting 4,8 miljoen 65-plussers, tegen bijna 3,1 miljoen nu. Zo'n 18 procent van de Nederlandse bevolking is 65 jaar of ouder begin 2016. Tot begin 2040 zal

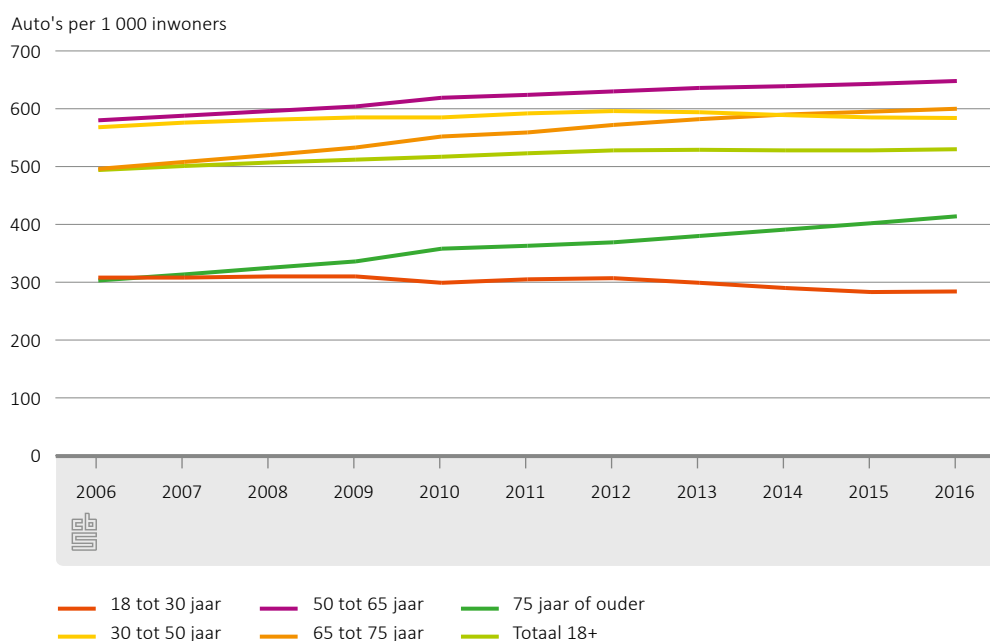
dit percentage oplopen naar 27 procent. Het aantal 20- tot 65-jarigen blijft de komende jaren redelijk stabiel, maar zal volgens de CBS-prognose vanaf 2022 afnemen. In 2040 zullen er 0,68 miljoen 20- tot 65-jarigen minder zijn dan nu (CBS, 2016b).

3.2 Ontwikkeling in autobezit

Aantal auto's stijgt harder dan bevolking

Nederland telde begin 2016 bijna 7,2 miljoen personenauto's van particulieren. Dat zijn er bijna 900 duizend meer dan tien jaar eerder. Deze toename is groter dan van de bevolking van 18 jaar of ouder, die groeide namelijk met ruim 800 duizend personen. Ten opzichte van het aantal inwoners nam het autobezit dus toe, van 494 auto's per duizend inwoners begin 2006 naar 530 begin 2016. Daarmee bezit ongeveer de helft van de volwassen Nederlanders een auto.

3.2.1 Autobezit naar leeftijd



Steeds minder jongeren met een auto

Het aantal personen in de leeftijdsgroep 18 tot 30 jaar is in de afgelopen tien jaar gegroeid met 8 procent. Het totaal aantal auto's van deze leeftijdsgroep daalde zeer licht. Het autobezit onder 18- tot 30-jarigen nam hierdoor af, van 308 personenauto's per duizend jongeren in 2006 tot 284 per duizend jongeren in 2016.

Autobezit onder 30-plussers neemt toe

De leeftijdsgroep 30- tot 50-jarigen is de enige waar de bevolking is gekrompen. Hun aantal nam in 2006–2016 met bijna 11 procent af. Het aantal personenauto's in deze groep daalde ook, maar minder sterk. Dit komt doordat relatief meer 30- tot 50-jarigen een auto bezitten dan tien jaar geleden. Het autobezit nam toe van 568 naar 584 auto's per duizend personen.

In de oudste drie leeftijdsgroepen, 50 tot 65 jaar, 65 tot 75 jaar en 75-plus groeiden zowel de bevolking als het aantal auto's per duizend inwoners. De bevolkingstoename en het toenemende autobezit versterkten elkaar en zorgden voor grote stijgingen van het aantal personenauto's in deze leeftijdsgroepen. Bij de 50- tot 65-jarigen kwamen er zelfs meer

auto's bij (bijna 470 duizend) dan personen (bijna 400 duizend). Met 648 auto's per duizend personen in 2016 bezit deze leeftijdsgroep de meeste auto's.

Grootste toename auto's bij 65-plussers

Nederland telde begin 2016 ruim 1,6 miljoen auto's waarvan de eigenaar 65 jaar of ouder is. Dat zijn bijna 70 procent (655 duizend) meer auto's dan tien jaar eerder. Daarmee bezitten de 65-plussers bijna drie kwart van de personenauto's die er de afgelopen tien jaar in Nederland bijkwamen. Achter deze forse groei van het aantal auto's zit niet alleen een groter aantal 65-plussers, maar ook een stijging van het autobezit. Zo nam onder 65- tot 75-jarigen het autobezit toe van 496 auto's per duizend personen begin 2006 naar 600 per duizend begin 2016. Het autobezit nam procentueel het sterkst toe bij de 75-plussers, van 303 naar 414 auto's per duizend inwoners.

Autobezit en autogebruik zijn meer gemeengoed geworden onder ouderen. De ouderen van nu hebben vaker een rijbewijs dan vroeger, met name vrouwen. Er is echter nog steeds een groot verschil in autobezit tussen mannen en vrouwen van 65 jaar of ouder. Zo'n drie kwart van de oudere mannen heeft een auto op naam staan, tegenover een kwart van de vrouwen (CBS, 2015a).

Naast het toegenomen rijbewijsbezit hebben ook nog andere factoren een rol gespeeld bij de groeiende automobiliteit van ouderen. Ouderen van nu zijn welvarender dan die van vroeger en kunnen zich vaker een auto veroorloven. Ook zijn ze langer in goede gezondheid en rijden daardoor tot op hogere leeftijd door. Daarnaast wonen ouderen steeds langer zelfstandig en een auto stelt hen in staat om nog overal te komen (ING, 2015). Gepensioneerden reizen vooral voor sociaal recreatieve doeleinden zoals visite, logeren en boodschappen doen. De auto is voor deze groep nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel (CBS, 2016g).

75-plussers hebben niet meer laagste autobezit

Zoals hierboven beschreven steeg het autobezit in de periode 2006–2016 in bijna alle leeftijdsgroepen. Het autobezit is nog steeds het hoogst onder de 50- tot 65-jarigen, 648 auto's per duizend personen begin 2016. Daarna volgen de 65- tot 75-jarigen, die inmiddels meer auto's per duizend personen bezitten dan de 30- tot 50-jarigen. Onder 18- tot 30-jarigen is het autobezit het laagst. Wel nam het rijbewijsbezit onder 18- tot 20-jarigen de laatste jaren toe. Door invoering van het 2toDrive project in 2011, kunnen jongeren namelijk al op 17-jarige leeftijd een autorijbewijs halen. In 2016 zijn er 8 procent meer 18- tot 20-jarigen met een autorijbewijs dan in 2014 (CBS, 2016h). Uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) blijkt dat 18- tot 20-jarigen zich vooral verplaatsen met de trein of als passagier in de auto. De 20- tot 30-jarigen leggen het grootste deel van hun kilometers af als autobestuurder. Het autobezit onder hen is met 327 auto's per duizend personen dan ook hoger dan bij 18- tot 20-jarigen, die 55 auto's per duizend inwoners telt.

Na de jongeren hebben de 75-plussers het laagste autobezit. Ouderen reizen naar verhouding vaak als autopassagier of met de fiets. In 2006 bezaten 18- tot 30-jarigen vaker een auto dan 75-plussers, maar inmiddels is het autobezit onder 75-plussers hoger. In 2016 ging het om 284 auto's per duizend jongeren, tegenover 414 auto's per duizend 75-plussers.

65-plussers kopen vaakst nieuwe auto en rijden er het langst mee

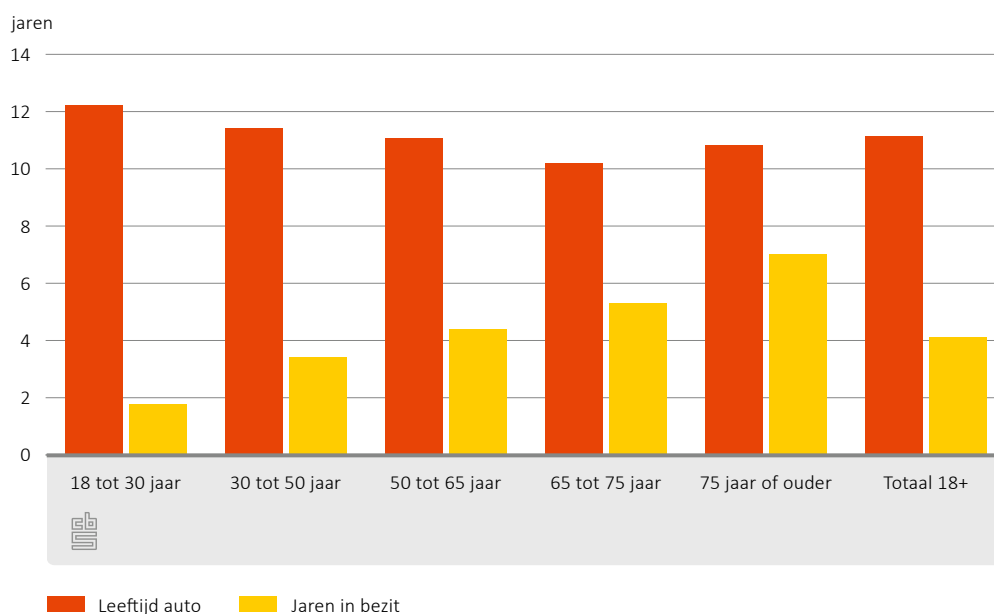
Ten opzichte van tien jaar geleden is het autopark van particulieren als geheel ouder geworden. In 2006 was een auto gemiddeld 9,1 jaar oud, in 2016 is dat opgelopen tot 11,1 jaar.

Jongere autobezitters van 18 tot 30 jaar hebben gemiddeld de oudste auto's. Ruim 95 procent van de jongeren met een auto heeft een auto die tweedehands is aangeschaft. Dit is vergeleken met tien jaar geleden niet veel veranderd. De prijs is voor het grootste deel bepalend in het aankoopproces. In Flevoland, Friesland en Zeeland geven jongeren gemiddeld het meest uit aan hun eerste auto, in Drenthe gemiddeld het minste (Autoleasewereld, 2016).

De 65-plussers hebben de jongste auto's: gemiddeld 10,4 jaar oud. Zij kopen ook het vaakst een nieuwe auto. Een derde van de ouderen met een auto is de eerste eigenaar van een auto in 2016. Tien jaar geleden was dit aandeel hoger, toen had 41,2 procent van de 65-plussers een nieuw aangeschafte auto. Over het algemeen kiezen 65-plussers voor iets duurdere auto's dan 65-minners. Gemiddeld ligt de aanschafprijs zo'n 1 000 euro hoger (ING economisch bureau, 2015). Ouderen hebben een steeds groter aandeel in de aankoop van nieuwe particuliere auto's.

Anno 2016 hebben mensen langer dezelfde auto dan tien jaar geleden. In 2006 hadden autobezitters hun auto gemiddeld 3,3 jaar, in 2016 is dit opgelopen tot 4,1 jaar. Hoe hoger de leeftijd hoe langer een auto in bezit is van dezelfde eigenaar. Zo hebben 75-plussers begin 2016 hun auto gemiddeld 7 jaar, en 65- tot 75-jarigen gemiddeld 5,3 jaar. Jongeren tot 30 jaar hebben hun auto, met gemiddeld 1,8 jaar, het kortst in bezit.

3.2.2 Gemiddelde leeftijd auto en gemiddeld aantal jaren in bezit, naar leeftijd eigenaar, 1 januari 2016



MPV populair bij 65-plusser

De 65-plussers kopen nieuwe auto's vaak kleine compacte auto's, zoals de Toyota Yaris, de Citroën C3 en de Suzuki Celerio. De kleinste modellen (zoals de Toyota Aygo en de Renault Twingo) zijn relatief minder in trek bij ouderen. De vergrijzing lijkt ook een stimulans voor de verkoop van compacte SUV's (luke personenauto's, vaak met vierwielaandrijving). Ook MPV's, personenauto's met extra zitplaatsen en bergruimte, zijn populair bij de groep 65-plus. (ING economisch bureau, 2015). Begin 2016 vormen MPV's een aandeel van bijna een kwart van het totale aantal auto's van 65-plussers. Bij de 18- tot 30-jarigen is het aandeel MPV's, met 9 procent, het laagst.

Personenauto's zijn de afgelopen jaren zwaarder geworden. Zo wogen in 2006 de auto's van particulieren gemiddeld 1 070 kilo en in 2016 zo'n 1 140 kilo. Vooral 65-plussers hebben zwaardere auto's dan in 2006, gemiddeld 11 procent meer.

Bij de 65-minners steeg het gemiddelde autogewicht met zo'n 5 procent. De leeftijdsgroep 30 tot 65 jaar heeft de zwaarste auto's, gemiddeld zo'n 1 150 kilo in 2016. In deze leeftijdsgroep komen vaak huishoudens voor met één of meerdere kinderen. Voor gezinnen zijn ruimte en veiligheid belangrijke factoren bij de aanschaf van een nieuwe auto (Autolease-wereld, 2016).

De 75-plussers en jongeren hebben gemiddeld de lichtste auto's. Auto's van 75-plussers zijn in 2016 nog wel bijna 75 kilo zwaarder dan auto's van jongeren.

Begin 2016 is Volkswagen het meest voorkomende merk onder auto's van particulieren. Dit is ook het merk waar Nederlanders jonger dan 65 jaar het vaakst in rijden. Van de auto's van 18- tot 30-jarigen is zelfs 15,7 procent een Volkswagen. Ook in 2006 was Volkswagen het populairst bij jongeren. Bij de 65-plussers heeft Opel het grootste aandeel, gevolgd door Toyota. Tien jaar geleden was Opel ook al het meest gereden automerk in deze leeftijdsgroep. Voor de 65- tot 75-jarigen stond toen Renault op nummer twee, en bij de 75-plussers Ford. Uit de verdeling naar de verschillende modellen van automerken blijkt dat de Volkswagen Golf begin 2016 het meest voorkomt onder de auto's van 65-minners. De 18- tot 30-jarigen bezitten daarnaast vaak een Volkswagen Polo of een Peugeot 206. Bij de 30- tot 65-jarigen staat de Ford Focus op de tweede plaats en de Volkswagen Polo op de derde. Onder 65- tot 75-jarigen en 75-plussers komt de Renault Megane Scenic het vaakst voor. Bij de 65- tot 75-jarigen staat de Volkswagen Polo op plaats twee en de Toyota Yaris op de derde plaats. Bij de 75-plussers staat de Yaris op twee en de Opel Agila op de derde plaats.

3.2.3 Top drie merktypen naar leeftijd eigenaar, 1 januari 2016

| 18 tot 30 jaar | | 30 tot 50 jaar | | 50 tot 65 jaar | | 65 tot 75 jaar | | 75 jaar of ouder | |
|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|------------------|--------|
| | Aantal | | Aantal | | Aantal | | Aantal | | Aantal |
| Volkswagen Golf | 36 700 | Volkswagen Golf | 80 800 | Volkswagen Golf | 51 650 | Megane Scenic | 21 600 | Megane Scenic | 14 050 |
| Volkswagen Polo | 36 450 | Ford Focus | 70 200 | Volkswagen Polo | 45 900 | Volkswagen Polo | 18 050 | Toyota Yaris | 13 850 |
| Peugeot 206 | 27 100 | Volkswagen Polo | 67 200 | Ford Focus | 43 900 | Toyota Yaris | 17 250 | Opel Agila | 13 800 |

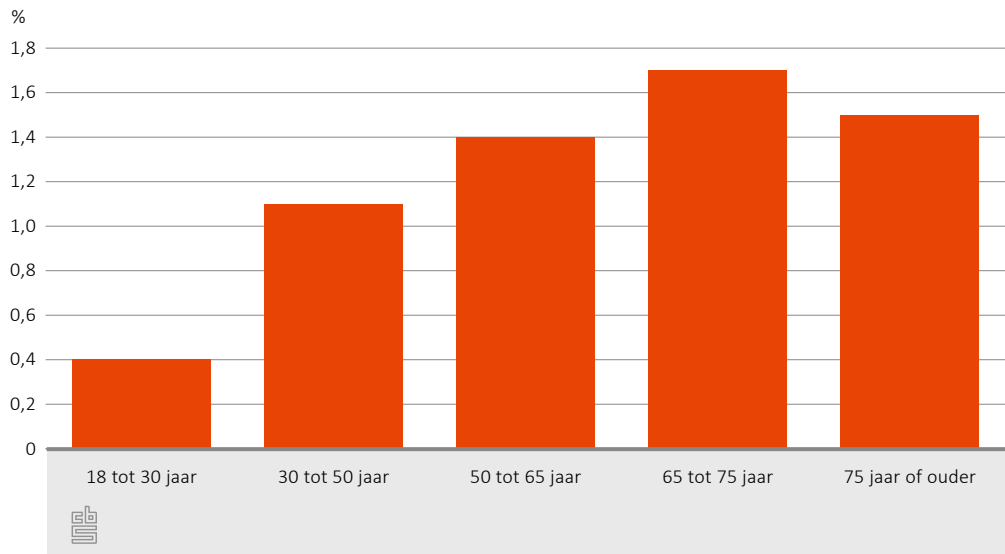
Minder hybride en elektrische auto's bij jongeren

Benzine is met grote voorsprong de meest voorkomende brandstof bij Nederlandse personenauto's. Dat geldt vooral voor de auto's van 75-plussers, 93,6 procent rijdt op deze brandstof. Het aandeel benzineauto's is het laagst bij de leeftijdsgroep 30 tot 50 jaar, 81,6 procent. Bij deze groep is juist het aandeel dieselauto's het hoogst, 14,8 procent.

Hybride en elektrische auto's komen het minst voor bij jongeren. Van de auto's met een eigenaar tussen de 18 en de 30 jaar was begin 2016 slechts 0,4 procent een elektrische of hybride auto. Geheel of gedeeltelijk elektrisch rijden wordt het meest gedaan door 65- tot 75-jarigen. In 2016 is 1,7 procent van hun auto's een elektrische of hybride auto.

Van de ruim 210 duizend elektrische en hybride auto's die Nederland op 1 januari 2016 telde was minder dan de helft (43 procent) eigendom van een particulier. De meeste hybride en elektrische auto's waren eigendom van (lease)bedrijven. Tien jaar geleden kwamen hybride en elektrische auto's bijna niet voor.

3.2.4 Percentage hybride en elektrische personenauto's per leeftijdsgroep, 1 januari 2016



Grijs kiest grijs

De meest voorkomende kleur van een auto in 2016 is grijs. Zwarte auto's staan op de tweede plaats en blauwe auto's op de derde. Dit beeld geldt bovendien voor alle leeftijdsgroepen. Bij 75-plussers is zelfs 45 procent van de auto's grijs. In 2006 was het beeld kleuriger. Toen waren er bijna een miljoen minder grijze auto's op de weg. Blauw was de populairste kleur bij auto's van 50-minners. Bij de 50-plussers kwam toen ook al grijs het meest voor.

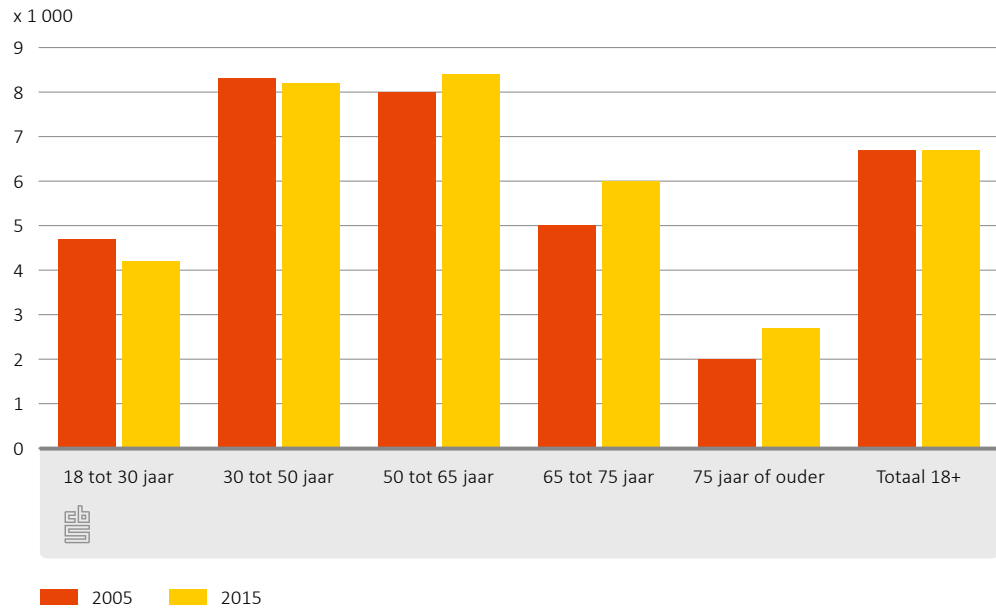
3.3 Autogebruik

Ouderen rijden meer, jongeren minder dan tien jaar geleden

Om de leeftijdsgroepen onderling te kunnen vergelijken is het totaal aantal particuliere kilometers per jaar (exclusief leaseauto's) van een leeftijdsgroep gedeeld door de bevolkingsaantallen van die groep. Het gaat hier om de kilometers van auto's die in bezit zijn van mensen in de betreffende leeftijdsgroep. Hoewel het in de praktijk kan het voorkomen dat een andere bestuurder een deel van deze kilometers heeft gereden, gaan de cijfers in dit artikel uit van de aanname dat deze allemaal door de eigenaar van het voertuig zijn afgelegd.

Het gemiddeld aantal kilometer dat per inwoner wordt afgelegd is nagenoeg gelijk gebleven in de periode 2005–2015. Maar tussen de verschillende leeftijdsgroepen zijn er wel verschillen. Zo zijn er minder kilometers afgelegd met auto's van jongeren. Deze reden in 2015 gemiddeld 11,3 procent per persoon minder dan tien jaar eerder. Daarnaast legden ook de 30- tot 50-jarigen in dezelfde periode minder kilometers per inwoner af. Ouderen daarentegen zijn meer gaan rijden. Bij de 75-plussers is de toename het sterkst. Zij zijn per inwoner 39 procent meer gaan rijden dan tien jaar geleden. Ook onder 65- tot 75-jarigen is de toename, met 20 procent, sterk.

3.3.1 Gemiddeld aantal kilometers per inwoner per jaar, naar leeftijd

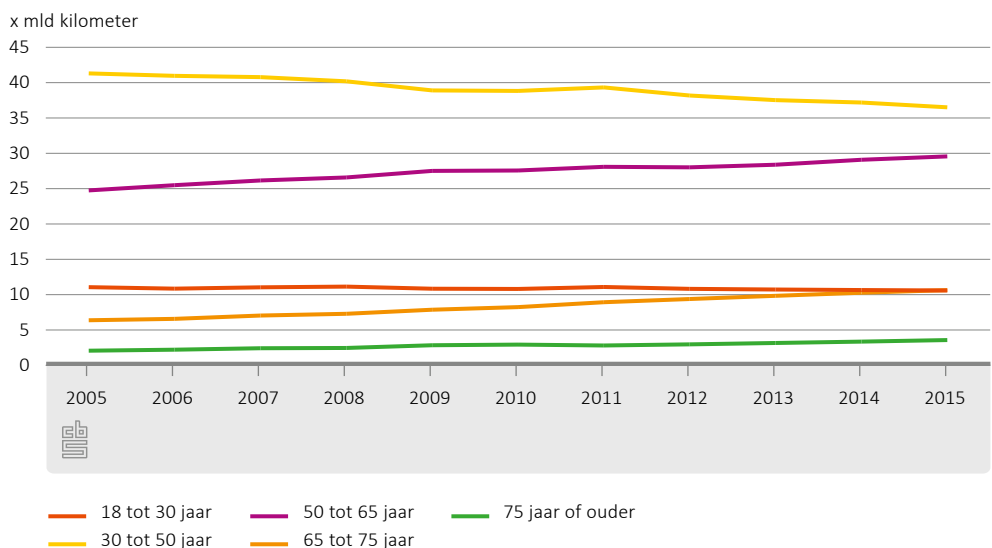


De 30- tot 50-jarigen en de 50- tot 65-jarigen rijden het meest met hun auto, gemiddeld 8,3 duizend kilometer per inwoner in 2015. De 75-plussers gebruiken de auto het minst, zij rijden gemiddeld 2,7 duizend kilometer per persoon per jaar. Hoewel het autobezit van 75-plussers hoger is dan dat van jongeren, gebruiken ze hun auto minder intensief dan hen.

Steeds groter deel kilometers voor rekening ouderen

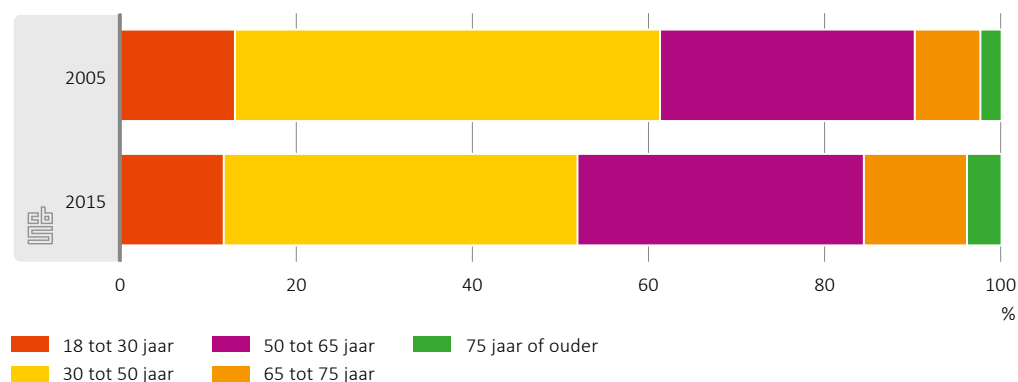
In 2015 reden alle particulieren samen 91 miljard kilometer. In 2005 was dit 86 miljard kilometer, een toename van ruim 6 procent. Onder de 50-plus bevolking steeg het totale aantal kilometers met een derde. De 18- tot 50-jarigen legden daarentegen in 2015 minder kilometers af dan tien jaar geleden (-10 procent). Naast auto's op naam van particulieren zijn er ook auto's op naam van bedrijven, waaronder leaseauto's. Nederlanders reden met deze auto's 24 miljard kilometer in 2015 (CBS, 2016d). Zo'n twee derde van de leaseauto's is in bezit van 30- tot 50-jarigen. Vooral mannen hebben een leaseauto. In dit artikel wordt alleen gekeken naar kilometers op naam van een particulier.

3.3.2 Ontwikkeling totale particuliere personenautokilometers per jaar



Door de verschillende ontwikkelingen per leeftijdsgroep is de bijdrage van elke leeftijdsgroep aan het totaal aantal kilometers veranderd ten opzichte van tien jaar geleden. Van de 86 miljard kilometer die particulieren in 2005 reden werd bijna de helft door 30- tot 50-jarigen afgelegd. In 2015 is dit aandeel afgenomen tot 40 procent. Het aandeel van 65-plussers nam toe van 10 naar 16 procent.

3.3.3 Aandeel leeftijdsgroepen in totale particuliere kilometers



4. Conclusies

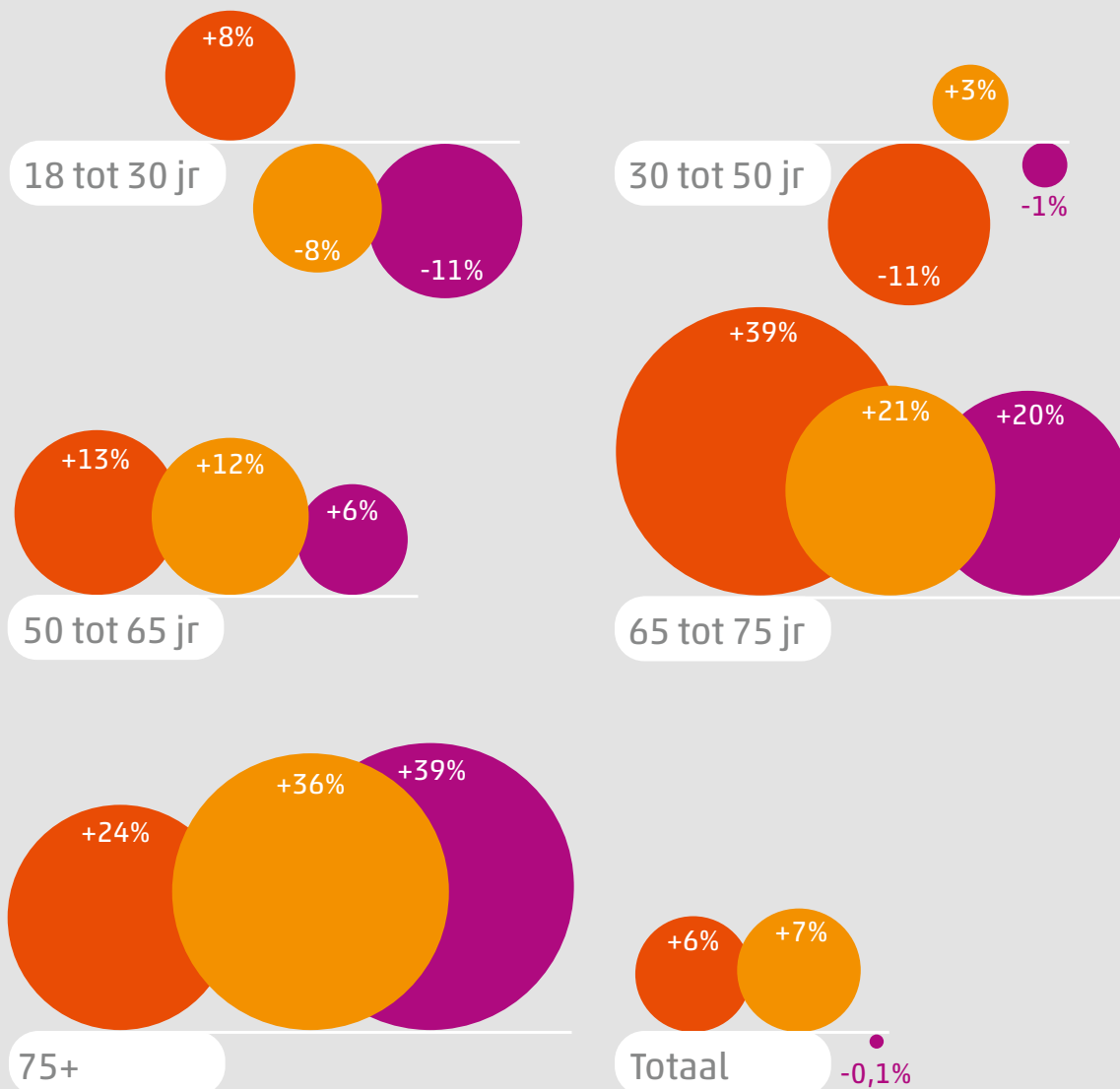
Er is nu een grotere groep jongeren dan tien jaar geleden. Zij hebben tegenwoordig minder vaak een privé-auto in bezit en ze rijden per inwoner minder dan tien jaar eerder. Jongeren kiezen voor de kleinere, lichtere en goedkopere auto's en kopen die vaak tweedehands. De Volkswagen Golf, Volkswagen Polo en de Peugeot 206 zijn begin 2016 de favoriete modellen voor hen.

Nederland telt in vergelijking met 2006 meer 65-plussers. Zij hebben veel vaker een auto en rijden meer kilometers per inwoner dan tien jaar eerder. De 65-plussers kiezen bovendien tegenwoordig vaker voor wat zwaardere auto's, bijvoorbeeld een MPV zoals de Renault Megane Scenic en hebben relatief vaak een nieuwe auto waar ze lang mee blijven rijden. Het aandeel hybride en elektrische auto's is bij deze leeftijdsgroep het hoogst.

De 30- tot 65-jarigen hebben de meeste auto's per duizend inwoners en rijden per persoon de meeste kilometers. Het gaat hier ook om een leeftijdsgroep die veel tijd besteedt aan werk en gezin. Zij hebben relatief zware auto's en rijden vaker dan andere leeftijdsgroepen in een diesel.

Het autobezit van jongeren is afgenomen, maar doordat het aantal jongeren toe nam, is hun bijdrage aan het totaal aantal kilometers ongeveer gelijk gebleven de afgelopen tien jaar. De 50-plussers hebben nu een groter aandeel in de kilometers, dit nam toen van 39 procent in 2006 naar 48 procent in 2016. Het aandeel van de 30- tot 50-jarigen nam daarentegen af in deze periode, van 48 procent naar 40 procent. Hoewel zowel de bevolking als het autobezit van de 75-plussers zijn toegenomen, is het aandeel van deze groep in het totale aantal kilometers met 4 procent beperkt.

Verandering autobezit en kilometers, 2005-2015



Legenda



Bevolking



Personenauto's per 1000 inwoners



Kilometer per inwoner

Bronnen

Autoleasewereld, 2016. http://www.autoleasewereld.nl/nieuws/1/8389-jongeren_met_een_auto_meer_kans_op_een_baan?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter

CBS, 2015a, Transport en Mobiliteit. <https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/26/transport-en-mobiliteit-2015>

CBS, 2015b, Twintigers minder huisje boompje beestje dan eerdere generatie. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2015/10/twintigers-minder-huisje-boompje-beestje-dan-eerdere-generatie>

CBS, 2015c, Personenmobiliteit in Nederland; persoonskenmerken en vervoerwijzen, regio <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=83499NED&D1=1&D2=0&D3=13-21&D4=a&D5=0&D6=l&HD=161124-1440&HDR=T,G5,G2&STB=G1,G3,G4>

CBS, 2016a, Verwachte AOW-leeftijd 69,5 jaar in 2040. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/50/verwachte-aow-leeftijd-69-5-jaar-in-2040>

CBS, 2016b, Prognose bevolking; kerncijfers, 2016–2060. <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83596NED&D1=1-3&D2=0&D3=a&HDR=T,G1&STB=G2&CHARTTYPE=1&VW=T>

CBS, 2016c, Bevolking; generatie, geslacht, leeftijd en herkomstgroepering, 1 januari <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=37325&D1=0&D2=0&D3=0,19-100&D4=0&D5=0&D6=10-20&HD=161128-1601&HDR=G5&STB=G1,G2,G3,G4,T>

CBS, 2016d, Verkeersprestaties personenauto's; kilometers, brandstofsoort, grondgebied <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=80428NED&D1=3&D2=a&D3=0&D4=0&D5=15-25&HD=161128-1603&HDR=T,G4&STB=G1,G2,G3>

CBS, 2016e, Personenauto's; voertuigkenmerken, regio's, 1 januari <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=71405NED&D1=20-22&D2=0&D3=6-16&HD=161128-1605&HDR=G1,G2&STB=T>

CBS, 2016f, Personenautobezit en –gebruik naar leeftijd eigenaar. https://www.cbs.nl/-/media/_excel/2017/10/maatwerktabel%20personenautobezit%20en%20gebruik%20naar%20leeftijd%20eigenaar.xlsx

CBS, 2016g, Helft minder kilometers na pensioen. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/15/helft-minder-kilometers-na-pensioen>

CBS, 2016h, Aantal 17 tot 20 jarigen met een autorijbewijs <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83488NED&D1=0&D2=0&D3=1-2&D4=0&D5=a&VW=T>

Dicke-Ogenia, M., van Beek, P., & Jorritsma, P. (2009). Keep Moving: een internationale vergelijking van het mobiliteitsgedrag van ouderen. Bijdrage aan het Colloquium vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2009, Antwerpen.

Geurs, K, 2014, Dynamiek in mobiliteit en bereikbaarheid, Universiteit Twente. <http://doc.utwente.nl/91133/1/oratieboekje-Geurs.pdf>

ING, 2015, Economisch bureau, november 2015. Vooruitzicht Automotive: Vergrijzing stuwt wagenpark. https://www.ing.nl/media/ING_Vergrijzing-stuwt-wagenpark-november-2015_tcm162-93116.pdf

Jorritsma, Berveling & Waard, 2014. Waarom jongeren de auto minder gebruiken. Een analyse van de veranderde (auto)mobiliteit van Nederlandse jongvolwassenen van 18–30 jaar, Tijdschrift Vervoerswetenschap, Jaargang 50, nummer 3, 118–137. <http://www.vervoerswetenschap.nl/attachments/article/811/Artikel%208.pdf>

Kim, 2014, Niet autoloos, maar auto later. Voor jongvolwassenen blijft de auto een aantrekkelijk perspectief. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. <http://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2014/06/10/niet-autoloos-maar-auto-later/niet-autoloos-maar-auto-later.pdf>

Metz, D., 2013, Peak Car and Beyond: The Fourth Era of Travel, Transport Reviews, 33:3, 255–270, DOI: 10.1080/01441647.2013.800615

PBL, 2013, PBL-notitie Vergrijzing, verplaatsingsgedrag en mobiliteit, Den Haag. http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL_2013_Vergrijzing-verplaatsingsgedrag-en-mobiliteit.pdf

PBL, 2014, Elke levensfase zijn mobiliteitspatroon. http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/afbeeldingen/005i_ber14.pdf

Rijksoverheid.nl, geraadpleegd op 31 mei 2016. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-de-keuringsleeftijd-voor-ouderen-met-een-rijbewijs>

SWOV, 2015, SWOV Factsheet: Ouderen in het verkeer. https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Ouderen_in_het_verkeer.pdf

TNO, 2010. The effects of Transition Points on Older Persons Activity Patterns and Travel Behaviour

Van der Waerden, P. & Timmermans, H., 2003. Key Events and Critical Incidents Influencing Transport Mode Choice Switching Behaviour: an Exploratory Study. Paper prepared for presentation at the Annual Transportation Research Board Meeting, January 2003, Washington, D.C.

Verklaring van tekens

| | |
|-------------------|--|
| Niets (blanco) | Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen |
| . | Het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim |
| * | Voorlopige cijfers |
| ** | Nader voorlopige cijfers |
| 2016–2017 | 2016 tot en met 2017 |
| 2016/2017 | Het gemiddelde over de jaren 2016 tot en met 2017 |
| 2016/'17 | Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2016 en eindigend in 2017 |
| 2014/'15–2016/'17 | Oogstjaar, boekjaar, enz., 2014/'15 tot en met 2016/'17 |

In geval van afronding kan het voorkomen dat het weergegeven totaal niet overeenstemt met de som van de getallen.

Colofon

Uitgever
Centraal Bureau voor de Statistiek
Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag
www.cbs.nl

Prepress
CCN Creatie, Den Haag

Ontwerp
Edenspiekermann

Inlichtingen
Tel. 088 570 7070
Via contactformulier: www.cbs.nl/infoservice

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2017.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits CBS als bron wordt vermeld.