



Rapportage

Wie doet de auto weg?

Judith Nijenhuis
Astrid Kampert
Maartje Tummers

December 2019

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Methode	4
2.1 Populatie	4
2.2 Datakoppeling en bronnen	5
2.3 Definities	6
3. Resultaten	7
3.1 Wijzigingen in het autobezit	7
3.2 Wie doet de auto weg?	8
3.3 Wie schafte een auto aan?	12
4. Conclusie	14
Literatuur	16

Samenvatting

Al jaren neemt het autobezit in Nederland toe. Ook worden er steeds meer kilometers afgelegd met Nederlandse motorvoertuigen. Als het wegverkeer blijft doorgroeien kan dit leiden tot meer verkeersdruk en kan de bereikbaarheid van steden onder druk komen te staan. Deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) moeten een alternatief bieden voor het autobezit. Dit roept de vraag op hoeveel Nederlanders er zijn die hun auto weg doen. Welke (persoons)kenmerken typeren hen? Spelen life events (bijv. een verhuizing of de geboorte van een kind) een rol bij het wegdoen van de auto? Tegenover de groep die de auto wegdoet staat ook een groep Nederlanders die juist wel voor de auto kiest. Hoeveel mensen werden autobezitter? Wat zijn de kenmerken van deze groep? Om deze vragen te beantwoorden zijn data over voertuigbezit, rijbewijsbezit, demografie, regio en huishoudenskenmerken op persoonsniveau met elkaar gecombineerd. Voor de volwassen bevolking van 1 januari 2018 is geanalyseerd hoe hun autobezit ten opzichte van 1 januari 2017 was gewijzigd. Bij deze analyses is gekeken naar kenmerken zoals geslacht, leeftijd, (wijzigingen in) huishoudenssamenstelling en of iemand verhuisd is. Ook zijn de voertuigkenmerken van de auto's die werden weggedaan - of juist aangeschaft - geanalyseerd. Het artikel sluit af met suggesties voor vervolgonderzoek.

Keywords

Autobezit, personenauto's, mobiliteit van personen

1. Inleiding

Al jaren neemt het autobezit in Nederland toe (CBS, 2018a). In 2018 telde Nederland 538 personenauto's per 1000 volwassen inwoners, een stijging van ruim 6 procent ten opzichte van 10 jaar eerder (CBS, 2018b). Ouderen blijven langer mobiel, de afgelopen jaren nam het auto- en rijbewijsbezit van ouderen toe (CBS, 2018b; CBS, 2019a). Ook onder jongeren, een groep waarbij het autobezit een aantal jaar daalde, neemt het autobezit sinds 2015 weer toe (CBS, 2018b).

Al deze auto's leggen gezamenlijk ook steeds meer kilometers af. In 2018 werd ruim 95 miljoen kilometer gereden met personenauto's van particulieren, 8,7 procent meer dan tien jaar eerder (CBS, 2019b). De verwachting is dat ook in de toekomst het wegverkeer zal doorgroeien, en daarmee ook het reistijdverlies, de vertraging die ontstaat door verkeersdrukke en files, (KiM, 2018). Het wordt kortom steeds drukker op de wegen en de bereikbaarheid van steden staat daardoor onder druk (Hoekstra, 2019; CROW, 2016).

Als reactie op de (door)groeierende omvang van het wegverkeer past de rijksoverheid haar beleid en begroting aan. Zo wordt bijvoorbeeld het infrastructuurfonds omgevormd tot een mobiliteitsfonds (rijksbegroting.nl, 2018). Hierdoor kunnen gelden uit het fonds naast voor onderhoud van wegen ook ingezet worden voor stimulering van andere vormen van mobiliteit zoals de deelauto en deelfiets, smart mobility, MaaS en smarthubs buiten de steden. In de toekomst zal het mobiliteitssysteem minder op autobezit zijn gebaseerd en meer op mobiliteitsdiensten (TNO, 2017).

Tegen de achtergrond van al deze ontwikkelingen is het relevant om meer inzicht te krijgen in de doelgroep voor nieuwe vormen van mobiliteit. In eerste instantie is die doelgroep te typeren door de mensen in beeld te brengen die hun auto weg hebben gedaan. Daarnaast is de doelgroep ook verder af te bakenen door juist te bekijken wie een auto aanschaft. In dit rapport worden daarom beide groepen in beeld gebracht. Hoe groot is de groep Nederlanders die hun auto wegdoet? Welke (persoons)kenmerken typeren hen? Uit eerder onderzoek (Oakil et al., 2011; Berveling et al., 2016; KiM, 2014) is bijvoorbeeld gebleken dat life events (bijv. een verhuizing of de geboorte van een kind) een aanleiding kunnen zijn om een auto aan te schaffen of juist weg te doen. Daarom zullen ook life events onderzocht worden. Ook wordt het type auto beschreven van diegenen die hun auto weg deden of er juist een aanschaffen. Kortom, dit artikel geeft aan de hand van persoonskenmerken, life events en type auto inzicht wie het nu eigenlijk zijn die de auto wegdoen of er juist een aanschaffen.

2. Methode

2.1 Populatie

De populatie van dit onderzoek bestaat uit Nederlanders van 18 jaar of ouder die op 1 januari 2018 ingeschreven zijn in de gemeentelijke bevolkingsregisters. Voor deze personen is ook informatie aangekoppeld van peildatum 1 januari 2017 om zo wijzigingen in autobezit, woonlocatie en huishoudenssamenstelling te kunnen vaststellen. In het

rapport wordt omwille van de leesbaarheid gesproken van wijzigingen ‘gedurende/in 2017’, terwijl het in feite een vergelijking van twee peilmomenten betreft.

In het artikel worden vervolgens nog een aantal deelpopulaties onderscheiden:

- *Nieuwe autobezitters*: Volwassenen die autobezitter zijn geworden gedurende 2017. Zij hadden op 1 januari 2017 geen personenauto op hun naam staan en begin 2018 één of meer (lease)auto’s op hun naam staan. De leeftijd van de autobezitter is gebaseerd op het peilmoment van 1 januari 2018

- *Mensen die de auto wegdoen*: Volwassenen die hun auto gedurende 2017 weggedaan hebben. Zij hadden begin 2017 één of meerdere (lease)auto’s op hun naam staan en op 1 januari 2018 hebben zij geen auto meer op hun naam geregistreerd. De leeftijd van de autobezitter is gebaseerd op het peilmoment van 1 januari 2018.

Deze groepen onderscheiden zich van de groepen waar het autobezit niet verandert:

- *Autolozen*: Volwassenen die gedurende 2017 geen auto in bezit hadden. Zij hadden zowel op 1 januari 2017 als op 1 januari 2018 geen (lease)auto op naam staan.

- *Blijvende autobezitters*: Volwassenen die gedurende 2017 autobezitter bleven. Zij hadden zowel begin 2017 als begin 2018 één of meerdere (lease)auto’s op naam staan.

Een belangrijke kanttekening is dat dit onderzoek uitgaat van de geregistreerde eigenaar. Het kan in de praktijk voorkomen dat de auto op naam van huishoudenslid A wordt geregistreerd (bijvoorbeeld met het oog op de verzekering) terwijl huishoudenslid B er vaker in rijdt.

2.2 Datakoppeling en bronnen

Voor dit onderzoek zijn integrale microbestanden over mobiliteit, demografie, regio en huishoudenskenmerken op persoonsniveau met elkaar gecombineerd. Voor deze koppeling is gebruik gemaakt van het Stelsel van sociaal-statistische bestanden (SSB) van het CBS. Het SSB bevat geanonimiseerde microdata over diverse onderwerpen. Het SSB is een stelsel van koppelbare registers afkomstig van diverse bronnen die onderling zijn afgestemd en consistent zijn gemaakt.

Bronnen

De *Bevolkingsstatistiek* geeft informatie over de omvang en samenstelling van de bevolking op 1 januari. Daarnaast geeft de statistiek informatie over de veranderingen die van jaar op jaar optreden in de omvang en samenstelling van de bevolking, door geboorte, sterfte en migratie. De waarnemingen zijn gebaseerd op data die het CBS ontvangt uit de bevolkingsregisters van gemeenten. Deze gegevens hebben betrekking op alle personen die in het bevolkingsregister zijn opgenomen. Verhuizingen worden afgeleid op basis van adreswijzigingen in deze registratie. Ook de informatie over de leeftijd van de inwoners is afkomstig uit het bevolkingsregister.

Voor de registratie van de samenstelling van huishoudens zijn de bevolkingsregisters van gemeenten gecombineerd met gegevens over fiscale partnerschappen en toeslagpartnerschappen afkomstig van de Belastingdienst en bijstandsgegevens afkomstig van de gemeenten.

Het Motorvoertuigenpark bevat 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. Op basis van dit bestand zijn voor dit onderzoek de natuurlijke personen (particulieren, inclusief eenmanszaken) geselecteerd die personenauto's op naam hadden staan.

Het autobezit zoals geregistreerd volgens de RDW is aangevuld met informatie uit de *polisadministratie*. De Polisadministratie is gebaseerd op de loonaangiften bij de Belastingdienst en omvat onder meer alle banen (inkomstenverhoudingen) van werknemers bij Nederlandse werkgevers. Daarin wordt ook geregistreerd of een persoon bijtelling betaalt voor het privégebruik van een auto van de zaak (of hiervoor vrijstelling heeft omdat het een elektrische auto betreft). Alle personen waarbij privégebruik van een leaseauto geregistreerd stond zijn in dit onderzoek als autobezitter gekenmerkt.

2.3 Definities

In dit rapport worden de volgende begrippen gebruikt:

Autobezitter

Met de term autobezitter wordt in dit artikel verwezen naar mensen die volgens de registratie van de RDW een auto op naam hebben staan en/of mensen die bijtelling betalen voor een (lease)auto (op basis van de polisadministratie).

Verhuizing

Wanneer het adres waarop iemand staat ingeschreven is gewijzigd in de gemeentelijke bevolkingsregisters. Wijzigingen van adres door grenswijzigingen tussen gemeenten of door gemeentelijke herindelingen worden niet als verhuizing beschouwd.

Stedelijkheid

De stedelijkheid is een maat voor de concentratie van menselijke activiteiten (zoals wonen, werken, schoolgaan, winkelen en uitgaan) en gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (OAD).

Er worden vijf categorieën onderscheiden:

- zeer sterk stedelijk: gemiddelde OAD van 2 500 of meer adressen per km²;
- sterk stedelijk: gemiddelde OAD van 1 500 tot 2 500 adressen per km²;
- matig stedelijk: gemiddelde OAD van 1 000 tot 1 500 adressen per km²;
- weinig stedelijk: gemiddelde OAD van 500 tot 1 000 adressen per km²;
- niet stedelijk: gemiddelde OAD van minder dan 500 adressen per km².

In dit artikel is een tweedeling gemaakt van deze klassen. Stedelijk gebied omvat de categorieën zeer sterk stedelijk en sterk stedelijk. De overige categorieën zijn in dit artikel samengevoegd tot de categorie niet stedelijk ofwel platteland.

Huishoudenssamenstelling

Typering van een particulier huishouden op basis van de onderlinge relaties van de personen binnen het huishouden. CBS onderscheidt de volgende types particuliere huishoudens:

- Eenpersoonshuishouden: Een particulier huishouden bestaande uit één persoon.

- Meerpersoonshuishouden: Een particulier huishouden bestaande uit twee of meer personen.

- Meerpersoonshuishouden zonder thuiswonende kinderen.

- Meerpersoonshuishouden met thuiswonende kinderen.

Naast particuliere huishoudens zijn er de zogeheten institutionele huishoudens. Het gaat om instellingen zoals verpleeg-, verzorgings- en kindertehuizen, gezinsvervangende tehuizen, revalidatiecentra en penitentiaire inrichtingen, waar bewoners in principe voor langere tijd (zullen) verblijven.

3. Resultaten

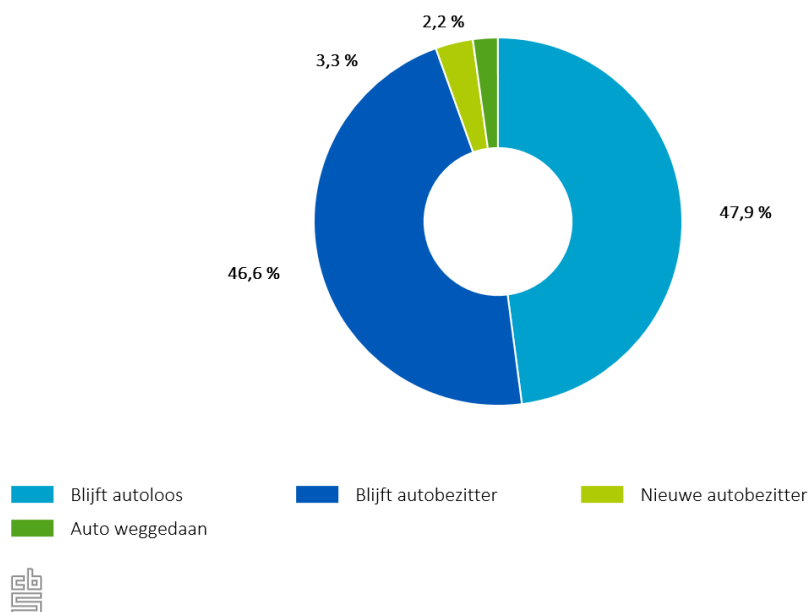
Allereerst wordt in dit hoofdstuk een globaal beeld geschetst van de wijzigingen in autobezit in 2017. Daarna worden twee groepen belicht. Eerst worden de kenmerken beschreven van diegenen die er voor hebben gekozen de auto weg te doen. Daarna wordt er ingegaan op de groep die juist een auto aanschaft.

3.1 Wijzigingen in het autobezit

Bij het grootste deel van de Nederlandse volwassenen (95 procent) veranderde er niets in het autobezit tussen begin 2017 en begin 2018. 6,4 miljoen personen (47 procent van de 18-plussers) bleven autobezitter, zij hadden zowel begin 2017 als begin 2018 één of meerdere auto's in bezit. 6,6 Miljoen Nederlanders (48 procent van de 18-plussers) bleven in 2017 autoloos. Zij hadden zowel begin 2017 als begin 2018 geen auto in bezit. Van deze groep was 41 procent niet in het bezit van een rijbewijs.

Bij 757 duizend personen was er wel een wijziging in het autobezit. 302 duizend personen deden hun auto('s) weg. Zij hadden begin 2017 nog één of meerdere (lease) auto's op naam staan, maar begin 2018 niet meer. Daar tegenover stonden 455 duizend personen die juist autobezitter werden. Zij hadden begin 2017 geen auto op naam, maar begin 2018 wel. In vergelijking met het grote aandeel personen dat in 2017 en in 2018 geen auto had (48 procent) of juist wel een auto bezat in beide jaren (47 procent) zijn de aandelen personen die tussentijds de auto weg deden (2 procent) of juist aanschafte (3 procent) vrij klein.

3.1.1 Wijzigingen autobezit volwassenen in 2017



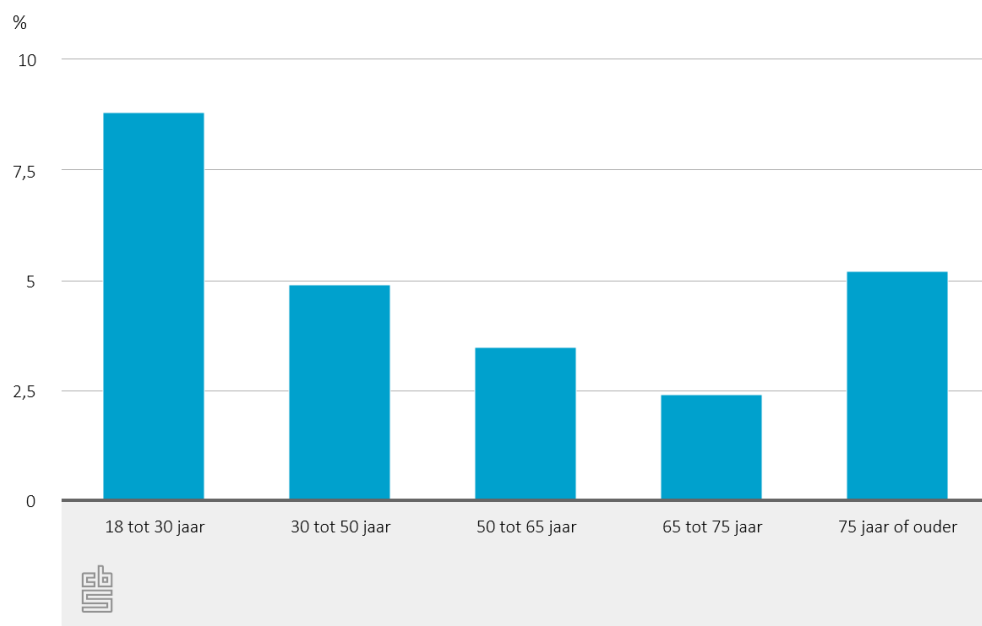
3.2 Wie doet de auto weg?

Persoonskenmerken

In de loop van 2017 deden bijna 160 duizend mannelijke autobezitters hun auto weg. 142 Duizend vrouwen namen afscheid van hun auto. In absolute aantallen waren er dus meer mannen die hun auto wegdeden dan vrouwen. Daarbij dient echter te worden opgemerkt dat het autobezit van mannen ook hoger is dan dat van vrouwen. Op 1 januari 2018 was 63 procent van de mannen in het bezit van een auto, bij vrouwen was dat 37 procent. Relatief gezien deden vrouwen vaker hun auto weg in 2017. Van de vrouwen die begin 2017 nog autobezitter waren was 5,6 procent dat begin 2018 niet meer. Onder mannelijke autobezitters was dit percentage 3,8.

Van diegenen die in 2017 hun auto wegdeden waren de meesten tussen de 30 en 50 jaar (119 duizend) of tussen de 50 en 65 jaar (73 duizend). In deze leeftijdscategorieën is het autobezit echter ook het hoogst. Relatief gezien werden juist de meeste auto's weggedaan door jongeren en ouderen. Begin 2017 waren er 628,5 duizend 18- tot 30-jarigen met een auto. Van hen had 9 procent geen auto meer op 1 januari 2018. Onder autobezitters van 75 jaar of ouder deden ruim 30 duizend personen (5,2 procent) hun auto('s) weg in 2017. Bij 20 procent van deze 75-plussers die de auto wegdeden verliep ook het autorijbewijs in 2017.

3.2.1 Aandeel autobezitters dat in 2017 de auto heeft weg gedaan

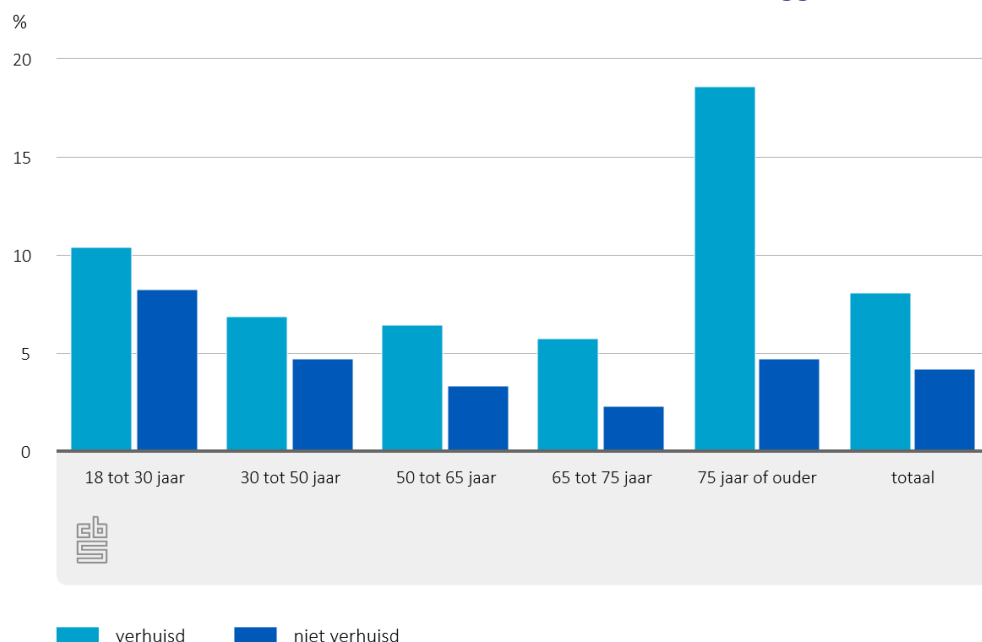


Life event: verhuizing

Van de mensen die in 2017 verhuisden deed relatief een groter deel de auto weg dan van de mensen die dat jaar niet verhuisden. Van de autobezitters die in 2017 verhuisden deed 8,1 procent de auto weg. Bij mensen die niet verhuisden was dat 4,2 procent.

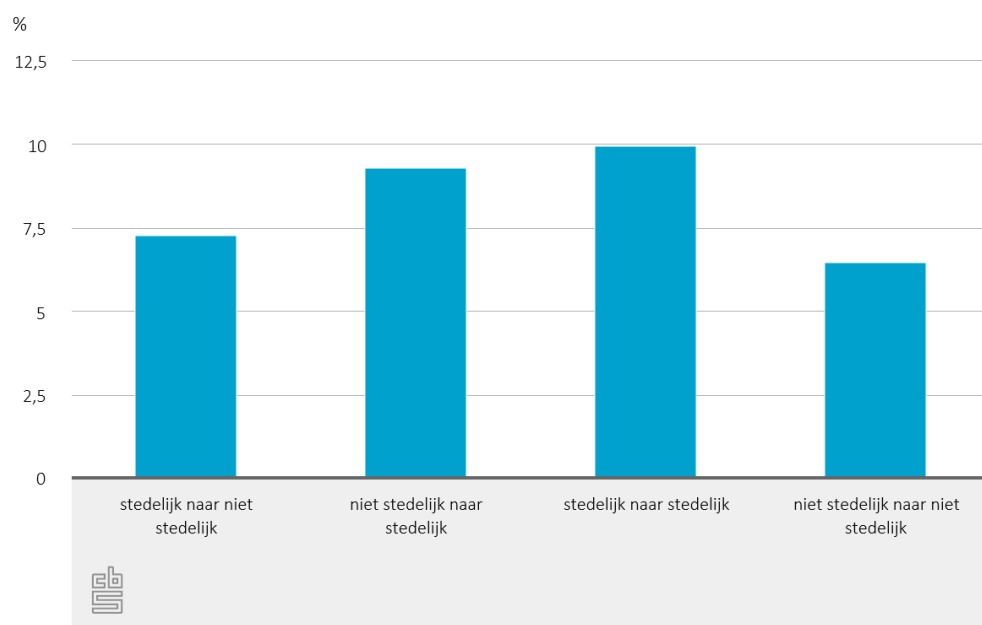
Ouderen namen bij een verhuizing vaker afscheid van hun auto dan mensen uit jongere leeftijdsgroepen. Van de 18- tot 30-jarige autobezitters die verhuisden deed 10,4 procent de auto weg. Bij 65- tot 75-jarigen was het aandeel dat de auto wegdeed bij een verhuizing met 5,8 procent het laagst. Van de 75-plussers met een auto die verhuisden deed 18,6 procent de auto weg. Van de 75-plussers die verhuisden, verhuisde 37 procent naar een instelling, zoals een verpleeg- of verzorgingshuis. Met name in deze groep deed een groot deel van de autobezitters hun auto weg: 49,5 procent. Ter vergelijking: bij 75-plussers met een auto die verhuisden naar een woning die geen deel uitmaakte van een instelling was dat 12 procent.

3.2.2 Aandeel autobezitter dat in 2017 de auto heeft weggedaan



Autobezitters die van een stedelijke buurt naar een andere stedelijke buurt verhuisden deden het vaakst de auto weg: 10 procent was eind 2017 geen autobezitter meer. Van de autobezitters die van platteland naar stad verhuisden deed 9,3 procent de auto weg. Autobezitters die van de ene naar de andere plattelandsbuurt verhuisden deden het minst vaak de auto weg (6,5 procent).

3.2.3 Aandeel autobezitters dat de auto in 2017 heeft weggedaan en is verhuisd



De autobezitters die naar of binnen Noord-Holland verhuisden deden het vaakst hun auto weg (9,6 procent). Autobezitters die naar of binnen Noord-Brabant verhuisden deden het minst vaak hun auto weg (7,3 procent).

Life event: verandering in huishoudsamenstelling

Verschillende veranderingen in huishoudsamenstelling blijken samen te gaan met het wegdoen van de auto. Van de autobezitters die gingen samenwonen deed 9 procent hun auto weg. In huishoudens waar iemand alleen kwam te staan, bijvoorbeeld door echtscheiding of verweduwing deed 8 procent van de autobezitters de auto weg. Ter vergelijking: bij alleenstaanden die alleen bleven deed 4 procent de auto weg. Bij paren met kinderen waar de huishoudenssamenstelling ongewijzigd bleef deed eveneens 4 procent de auto weg.

3.2.4 Auto weggedaan in 2017

<i>Wijziging samenstelling huishouden</i>	<i>Samenstelling huishouden</i>	<i>Aandeel volwassenen (%)</i>
Huishoudenssamenstelling ongewijzigd	Eenpersoonshuishouden	4,4
	Paar met kinderen	4,4
	Eenouder	5,1
Huishoudenssamenstelling gewijzigd	Eenpersoonshuishouden → paar met/zonder kinderen	8,9
	Eenpersoonshuishouden → paar zonder kinderen	8,3
	Eenpersoonshuishouden → paar met kinderen	10,8
	Paar met kinderen → eenouder	7,9
	Paar met/zonder kinderen → eenpersoonshuishouden	8
	Paar met kinderen → paar zonder kinderen	5,3

Wat voor auto deed men weg?

Om deze vraag te beantwoorden is gekeken naar de personenauto's die op 1-1-2017 eigendom waren van eigenaren die deze auto's in de loop van 2017 wegdeden en autoloos waren op 1-1-2018.

De auto's van mensen die hun auto wegdeden waren naar verhouding vaker tweedehands: 87 procent. In totaal was 83 procent van alle auto's van particulieren tweedehands.

Gemiddeld hebben mensen hun auto 4 jaar in bezit. Dit gold zowel voor de mensen die hun auto gedurende 2017 weg deden als diegenen die hem dat jaar niet weg deden.

De gemiddelde leeftijd van auto's die werden weggedaan was 13,3 jaar, een hogere leeftijd dan die van de gemiddelde auto van een particulier op 1-1-2017: 11,4 jaar. Het waren naar verhouding lichte auto's, met een gemiddeld gewicht van 1102 kilo, bijna 50 kilo lichter dan de gemiddelde auto van een particulier.

Met betrekking tot brandstof wijken de auto's die worden weggedaan weinig af van het totaal. Het aandeel benzine lag iets hoger dan bij het totaal (85,4 tegenover 84,1 procent). Er werden relatief weinig elektrische auto's weggedaan (0,8 procent, terwijl 1,5 procent van alle auto's van particulieren elektrisch is).

De auto's die werden weggedaan in 2017 werden het jaar voor hun eigenaar afscheid van ze nam iets minder gebruikt. Gemiddeld reden auto's die werden weggedaan in 2016 11.570 kilometer, terwijl alle auto's in bezit van particulieren in dat jaar gemiddeld 11.895 kilometer aflegden.

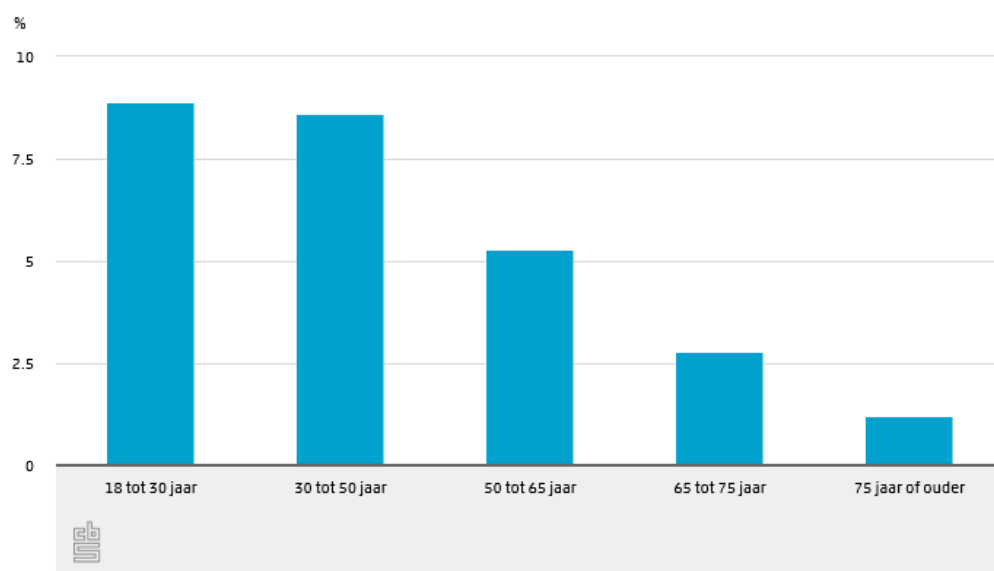
Van de auto's die werden weggedaan vond een kwart zijn weg naar een iemand die daarvoor autoloos was. De overige auto's kwamen terecht bij autobezitters die wisselden van auto of ze werden bijvoorbeeld gesloopt of geëxporteerd.

3.3 Wie schafte een auto aan?

Persoonskenmerken

Van de mannen die begin 2017 nog geen auto in bezit hadden werden er 244 duizend autobezitter (ruim 9 procent van de autoloze mannen). Bij vrouwen kwamen er dat jaar 211 duizend nieuwe autobezitters bij (bijna 5 procent van de autoloze vrouwen). Van de 18- tot 50-jarigen die begin 2017 geen auto op naam hadden werd in de loop van 2017 bijna 9 procent autobezitter. Wat absolute aantallen betreft waren de meeste nieuwe autobezitters jongeren van 18 tot 30 jaar. Ruim 175 duizend van hen schaften een auto aan in de loop van 2017. Bij de oudere leeftijdsgroepen loopt het aandeel dat een auto aanschaft terug met het oplopen van de leeftijd. Van de 75-plussers die begin 2017 geen auto bezaten schaften ruim 9 duizend mensen (1 procent) een auto aan gedurende het jaar.

3.3.1 Nieuwe autobezitters in 2017



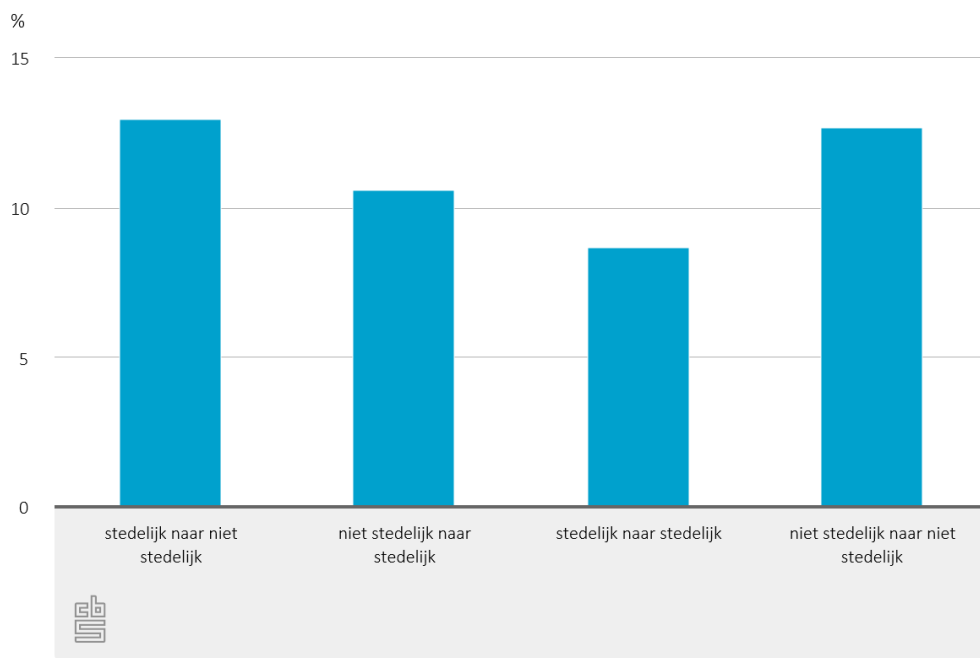
Life event: verhuizing

Ten opzichte van diegenen die in 2017 niet verhuisden, werd onder hen die wel verhuisden niet alleen vaker de auto weggedaan. De verhuizers schaften ook vaker een auto aan dan diegenen die niet verhuisden. Van de autoloze personen die in 2017 verhuisden nam 10,5 procent een auto. Bij mensen die niet verhuisden was dat 5,9 procent.

Mensen zonder auto die verhuisden naar een andere gemeente namen vaker een auto (11,5 procent) dan autolozen die verhuisden binnen de gemeente waar ze al woonden (9,7 procent). Mensen die naar het platteland verhuisden kozen het vaakst voor een auto. Dit gold zowel voor mensen die verhuisden vanuit een stedelijke regio als voor mensen die vanuit een landelijke regio verhuisden. Van de mensen die begin 2017 geen auto hadden en naar een niet stedelijke buurt verhuisden schafte 13 procent een auto aan. Bij mensen

zonder auto die van een stedelijke buurt naar een andere stedelijke buurt verhuisden was het percentage nieuwe autobezitters het laagst: 8,7 procent.

3.3.2 Nieuwe autobezitter en verhuisd in 2017



Mensen die verhuisden naar of binnen Zeeland en nog geen auto bezaten namen het vaakst een auto, vergeleken met andere provincies: 13,2 procent werd autobezitter. Autoloze huishoudens die naar of binnen Noord-Holland verhuisden namen het minst vaak een auto (7,9 procent).

Life event: verandering in huishoudsamenstelling

Veranderingen in huishoudsamenstelling blijken eveneens samen te hangen met het aanschaffen van een auto. Van de alleenstaanden die gingen samenwonen gedurende 2017, en begin dat jaar nog geen auto bezaten, kreeg 12 procent een auto in bezit. Dit percentage was iets hoger wanneer het niet alleen een nieuw paar betrof maar een nieuw paar met kind(eren). Dan schafte 13 procent een auto aan. Ter vergelijking: bij autoloze alleenstaanden die gedurende 2017 alleen bleven nam 5 procent een auto. Bij paren met kinderen waar de huishoudsamenstelling ongewijzigd bleef schafte 8 procent een auto aan.

Autoloze huishoudens die begin 2017 nog bestonden uit een paar met kinderen, maar begin 2018 eenouderhuishoudens waren geworden schaften vaak een auto aan: 23 procent werd autobezitter.

In huishoudens waar iemand alleen kwam te staan, bijvoorbeeld door echtscheiding of verweduwing, nam 16 procent van de autoloze mensen een auto.

3.3.3 Nieuwe autobezitters in 2017 naar huishoudenssamenstelling

<i>Wijziging samenstelling huishouden</i>	<i>Samenstelling huishouden</i>	<i>Aandeel volwassenen (%)</i>
Huishoudenssamenstelling ongewijzigd	Eenpersoonshuishouden	4,5
	Paar met kinderen	7,5
	Eenouder	8,3
Huishoudenssamenstelling gewijzigd	Eenpersoonshuishouden → paar met/zonder kinderen	11,6
	Eenpersoonshuishouden → paar zonder kinderen	11,2
	Eenpersoonshuishouden → paar met kinderen	12,7
	Paar met kinderen → eenouder	23,0
	Paar met/zonder kinderen → eenpersoonshuishouden	16,1
	Paar met kinderen → paar zonder kinderen	10,5

Wat voor auto's werden aangeschaft?

Om deze vraag te beantwoorden is gekeken naar de kenmerken van auto's die op 1-1-2018 eigendom waren van iemand die op 1-1-2017 nog geen auto op naam had staan.

Nieuwe autobezitters kozen relatief vaak voor een tweedehands auto: 96 procent was tweedehands (tegenover 83 procent van alle particuliere auto's begin 2018). De gemiddelde leeftijd van hun pas aangeschafte auto was 11,8 jaar, niet veel ouder dan de gemiddelde leeftijd van 11,5 jaar van alle auto's van particulieren.

De auto's van nieuwe autobezitters waren iets lichter dan gemiddeld: 1079 kilo, tegenover het gemiddelde van 1150 kilo van alle auto's van particulieren in 2018.

De nieuwe autobezitters kozen relatief iets vaker voor een benzineauto (86,3 procent, tegenover 84,1 procent van het totale particuliere wagenpark) en minder vaak voor diesel (10,9 procent tegenover 12,2). Ook LPG was minder in trek bij de nieuwe autobezitters, 1,2 procent van hun auto's reed op deze brandstof, van alle particuliere auto's is dat 1,8 procent.

4. Conclusie

Bij veruit de meeste Nederlanders waren er in 2017 geen wijzigingen in het autobezit. Zij bleven autoloos of autobezitter. Er waren 302 duizend personen die hun auto wegdeden in 2017, terwijl 455 duizend personen juist autobezitter werden. In dit artikel is nader gekeken naar deze twee groepen.

Er waren meer mannen die hun auto wegdeden dan vrouwen. Het autobezit onder mannen is hoger, en alleen wie een auto heeft kan deze wegdoen. Als er rekening wordt gehouden met het aantal mannen en vrouwen dat een auto had, deden vrouwelijke autobezitters relatief juist vaker hun auto weg.

Zo is er ook een verschil tussen de absolute en relatieve ontwikkeling naar leeftijd. In absolute aantallen deden 30- tot 50-jarigen het vaakst een auto weg, maar ook in die groep is het autobezit hoog. Relatief gezien werden de meeste auto's weggedaan door jongeren tussen de 18 en 30 jaar (8,8 procent) en door 75-plussers (5,2 procent). De 18- tot 30-jarigen schaften ook relatief het vaakst een auto aan. Daarmee is die leeftijdsgroep een groep waar veel gebeurt als het gaat om autobezit; zowel het aanschaffen als wegdoen van de auto komt hier relatief veel voor.

Wijzigingen in het autobezit gaan vaak samen met veranderingen zoals verhuizen of veranderingen in de huishoudenssamenstelling. Het deel van de mensen dat een auto aanschafte of weg doet is bij deze life-events groter dan als er met betrekking tot deze kenmerken niets verandert. Onder verhuizende ouderen en personen die binnen of naar stedelijk gebied verhuisden werd relatief vaak de auto weggedaan. Personen die naar het platteland verhuisden schaften juist vaak een auto aan.

In het geval van een verandering in huishoudenssamenstelling werd er, in vergelijking met huishoudens waar geen verandering plaatsvond, zowel vaker een auto aangeschaft als weggedaan. Dit gold bovendien zowel voor huishoudens waarin er gezinsleden bijkwamen als voor gezinnen die kleiner werden. Van de autobezitters die gingen samenwonen deed bijvoorbeeld 9 procent hun auto weg, maar onder alleenstaanden zonder auto die gingen samenwonen schafte 12 procent ook juist een auto aan. Ook in huishoudens waar iemand alleen kwam te staan, bijvoorbeeld door echtscheiding of verweduwing, waren relatief vaak wijzigingen in het autobezit. Er werd in deze situatie echter vaker een auto aangeschaft dan weggedaan. In huishoudens waar iemand alleen kwam te staan deed 8 procent van de autobezitters de auto weg, terwijl 16 procent van de autolozers die alleen kwamen te staan juist een auto aanschafte.

De groepen die in dit onderzoek naar voren kwamen als groepen die hun auto wegdoen zijn mogelijk doelgroepen voor nieuwe vormen van mobiliteit. Dit zijn bijvoorbeeld personen die verhuizen en of een wijziging in de huishoudenssamenstelling meemaken. Dergelijke veranderingen blijken relatief vaak samen te gaan met een wijziging in het autobezit. Dit lijken dan ook momenten te zijn waarop mensen hun mobiliteitspatroon heroverwegen en mogelijk ook nieuwe vormen van mobiliteit zouden overwegen.

Met betrekking tot de kenmerken van de auto's die werden weggedaan en werden aangeschaft bleek dat de wisselingen met name tweedehands auto's betrof die relatief licht zijn. Kenmerkend voor de auto's die werden weggedaan was dat deze in het laatste jaar dat ze in gebruik waren minder kilometers reden dan auto's van particulieren gemiddeld aflegden.

Suggesties voor vervolgonderzoek

In het kader van toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit is het interessant om meer inzicht te krijgen in de redenen waarom mensen een auto wegdoen of aanschaffen. Naast de aanleidingen die in dit onderzoek zijn meegenomen kunnen ook andere zaken een rol spelen, bijvoorbeeld de status van autobezit, een nieuwe baan of het bewust wegdoen van de auto vanuit milieuoverwegingen.

In dit onderzoek zijn variabelen losstaand bekeken, terwijl in de praktijk een verhuizing en een verandering in de huishoudenssamenstelling samen kan gaan. Vervolgonderzoek zou

in kunnen gaan op de samenhang tussen verschillende omstandigheden waaronder mensen een auto aanschaffen of wegdoen.

Ook zou het extra inzicht bieden om te kijken naar de aanschaf van een auto of het wegdoen van de auto op huishoudensniveau, in aanvulling op de resultaten op persoonsniveau uit dit onderzoek. In dit kader is het ook interessant om te kijken naar het wegdoen of aanschaffen van de 2e auto in het huishouden.

Tot slot is ook de vraag hoe het autobezit zich ontwikkelt in relatie tot het rijbewijsbezit. Iedereen met een rijbewijs kan immers een autogebruiker zijn ook als hij/zij geen eigen auto heeft maar bijvoorbeeld gebruik maakt van een deelauto.

Literatuur

Berveling, J., Olde Kalter, M. & Harms, L. (2016). Baby aan boord. Hoe levensgebeurtenissen mobiliteit beïnvloeden: http://www.cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/papers_final/2016/cvs16_050.pdf

CBS. (2018a). Maatwerktabel personenautobezit en –gebruik: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2018/24/maatwerktabel-personenautobezit-en-gebruik>

CBS. (2018b). Autobezit 75-plussers neemt toe: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/24/autobezit-75-plussers-neemt-toe>

CBS. (2019b). Statline: Verkeersprestaties personenauto's; kilometers, brandstofsoort, grondgebied: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80428ned/table?dl=1EC20>

CBS. (2019a). Transport en mobiliteit: Rijbewijzen: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/transport-en-mobiliteit/mobiliteit/personenmobiliteit/categorie-personenmobiliteit/rijbewijzen>

CROW. (2016). Verkeer in steden dreigt vast te lopen: <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2017/januari/verkeersinfarct-bedreigt-steden>

Hoekstra, D. (2019). Utrecht voert op hoogste niveau gesprek over bereikbaarheid van de stad, in Algemeen Dagblad: <https://www.ad.nl/utrecht/utrecht-voert-op-hoogste-niveau-gesprek-over-bereikbaarheid-van-de-stad~a4fb6745/>

KiM. (2018). Kerncijfers mobiliteit 2018. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/10/30/kerncijfers-mobiliteit-2018>

Kennisinstituut Mobiliteit. (2014). Macht der gewoonte: 'Meestal doen we, wat we meestal doen': https://www.researchgate.net/profile/Nina_Schaap/publication/280087589_Macht_der_gewoonte/links/55a7a5aa08aea222c748377/Macht-der-gewoonte.pdf

Oakil, A.T., Ettema, D., Arentze, T.A. & Timmermans, H.J.P., (2011) Dynamics in Car Ownership and Life-Cycle Events: A Longitudinal Analysis:
<https://trid.trb.org/view/1092270>

Rijksbegroting.nl. (2018). Wijziging begroting Infrastructuurfonds 2018 (wijziging i.v.m. Voorjaarsnota):
<http://www.rijksbegroting.nl/2018/kamerstukken,2018/6/27/kst246719.html>

TNO. (2017). Mobiliteit is meer dan wegen bouwen: <https://time.tno.nl/media/9634/tno-whitepaper-mobiliteit.pdf>

Verklaring van tekens

Niets (blanco)	Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
.	Het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim
*	Voorlopig cijfer
**	Nader voorlopige cijfer
2017–2018	2017 tot en met 2018
2017/2018	Het gemiddelde over de jaren 2017 tot en met 2018
2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2017 en eindigend in 2018
2013/'14–2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2015/'16 tot en met 2017/'18

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 en visualisatie

Ontwerp

Edenspiekermann

Inlichtingen

Vragen over deze publicatie kunnen gestuurd worden aan CBS-CvB onder vermelding van het referentienummer 180195. Ons e-mailadres is maatwerk@cbs.nl.

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2018.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.