

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/140628>

Please be advised that this information was generated on 2018-02-19 and may be subject to change.

Waarom geen auto? (VK 4/2014)

maandag 23 juni 2014

In de rubriek Achteruitkijkspiegel vindt u steeds een verkeerskundig onderwerp uit het verleden.



Deze keer een artikel van H. (Henk) Meurs, destijds werkzaam bij MuConsult BV en P. Jorritsma, die toen werkte bij het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies. Lees het volledige artikel ['Waarom geen auto?'](#).

1994: Waarom geen auto?

De meeste Nederlanders zien het bezit van een auto als een maatschappelijk grondrecht, zo schrijven Meurs en Jorritsma in 1994. Desondanks hebben veel mensen geen auto.

De auteurs beschrijven in hun artikel hoe omstandigheden, motieven en gedrag aanknopingspunten bieden voor beleid om selectief autobezit te bevorderen. Ook concluderen ze dat er geen enkelvoudige maatregelen met voldoende effect zijn te nemen. Het meest is te bereiken door 'bewust autolozen' te stimuleren auteloos te blijven. Dit kan met een mix van maatregelen, zoals die gericht op de fiets, op fiscaal voordeel en op goedkoop ov.

2014: Groei van autobezit kan nog steeds omlaag

Henk Meurs: 'Het onderzoek naar autoloosheid werd indertijd uitgevoerd om inzichten te krijgen in mogelijkheden om selectief autobezit te bevorderen. Daarmee werd vooruitgelopen op bevindingen over de daling van autobezit en –mobiliteit onder Amerikaanse, Australische, Japanse en Duitse jongeren, die zelfs de internationale pers in 2011-2012 haalden.'

Deze jongeren gebruiken veel minder de auto en richten zich meer op het ov en de fiets. Ook bij Nederlandse jongeren zijn trends in lagere automobilititeit waarneembaar over de periode 1995-2009 (Mobiliteitsbalans 2012), al zijn er ook verschillen met andere landen. In de Verenigde Staten halen jongvolwassenen bijvoorbeeld minder vaak hun rijbewijs, waarschijnlijk omdat het duurder geworden is om een rijbewijs te halen in een aantal staten, terwijl het rijbewijs- en autobezit onder jongvolwassenen in Nederland maar beperkt is veranderd. Belangrijke factoren lijken wel de afname van het aantal werkende jongeren en de

toename van het aantal studerenden en het hogere aandeel van de jongeren die in steden wonen.

Ook in het buitenland spelen deze ruimtelijke verklaringen een belangrijke rol. Alhoewel het gebruik van social media, smartphones en dergelijke vaak ook worden genoemd als redenen, is daar vooralsnog onvoldoende bewijs gevonden, overigens ook voor het tegendeel niet. Soms wordt zelfs aangetoond dat het gebruik van social media samengaat met een grotere spreiding van sociale netwerken, wat ook weer gepaard kan gaan met een grotere fysieke mobiliteit. Ook de gedachte dat het belang van autobezit als statussymbool aan het afnemen is onder deze groep is nog niet op basis van onderzoek te onderbouwen. Mijn verwachting is dat juist het ruimtelijk gedrag van jongeren belangrijk zal zijn bij de verklaring van toekomstige mobiliteitsontwikkelingen.

Als het aandeel van hen dat in steden gaat wonen blijft toenemen, en daar ook via een goed woningmarktbeleid op wordt ingespeeld, kan de groei van het autobezit lager worden. Dat was ook al een uitkomst van ons artikel uit 1994. Overigens roept dit ook uitdagingen op: hoe houden we deze jongeren in stedelijk gebied nadat ze een gezin hebben gesticht en voorkomen we een nieuwe suburbanisatiegolf na 2020. Wat we toen nog niet hadden voorzien is dat de groei van het flexibele autobezit daarentegen wel eens veel belangrijker kan worden dan toen gedacht, met concepten als deelauto's en aanbieders die daarop inspelen. En dat kan verregaande consequenties hebben voor hoe we met ons autopark zullen omgaan, zowel voor overheden als voor de branche. Voor overheden wordt dan sturing via vaste autobelastingen minder belangrijk en moet meer worden vertrouwd op sturing via gebruik van de auto en parkeerruimte. Voor de branche betekent dit dat deze veel meer met flexibele aanbiedingen rekening moet houden en dat autoverkopen aan individuele huishoudens blijvend op een lager niveau komen te liggen.

Henk Meurs, directeur MuConsult en professor aan de Radboud Universiteit