

Feiten & cijfers over de trends: Bezit en deelauto onder jongeren

Aantal auto's onder Nederlandse jongeren stijgt 8,4%

Afgelopen decennia nam het autobezit in Nederland toe. Zo was er in 1995 één auto op elke 2,7 inwoners, tien jaar later was dat één auto op elke 2,2 inwoners. Een toename van meer dan 1,5 miljoen personenauto's in ons land¹. De laatste jaren ontstaan er in de westerse wereld een aantal trends die een vermindering van het autobezit tot gevolg zouden kunnen hebben. Twee belangrijke trends zijn: de verminderde aantrekkingskracht van een eigen auto op jongeren en de opkomst van deelauto's. Deze ontwikkelingen zouden, zeker op langere termijn, kunnen leiden tot een vermindering van autoverkopen en een krimp van het wagenpark. VWE onderzoekt de invloed van deze trends in Nederland. ▶

TREND 1: AUTOBEZIT ONDER JONGEREN

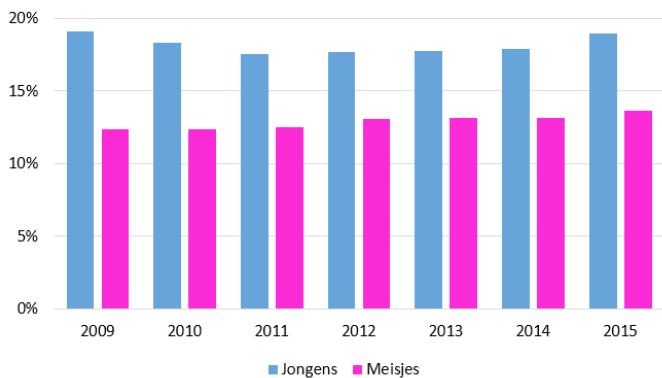
In de pers verschijnen regelmatig berichten waarin staat dat steeds minder jongeren een auto hebben, en dat auto's hun aantrekkingskracht op jongeren verliezen. Zo koopt de Amerikaanse millenniumgeneratie (geboren tussen 1980 en 2000) duidelijk minder auto's en woningen dan de generaties vóór henⁱⁱ. Deels wordt dit veroorzaakt door de opkomst van smartphones; toegang tot het internet, dus altijd contact met vrienden, collega's en de rest van de wereld is voor jongeren van nu de ware vrijheid. Fysiek contact is niet meer zo nodigⁱⁱⁱ. Daar komt bij dat auto's duur zijn en parkeerplaatsen steeds moeilijker te vinden zijn. Deze uitspraken zijn echter vaak gebaseerd op Amerikaanse onderzoeken. Daarentegen blijkt bijvoorbeeld in Duitsland voor jongeren onder de dertig het belangrijkste statussymbool nog steeds een eigen auto te zijn^{iv}. Sterker nog, jongeren zijn daar juist de leeftijdsgroep waar auto's het meeste aantrekkingskracht op hebben. Om een beeld van de Nederlandse situatie te krijgen heeft VWE onderzocht hoe het zit met het autobezit onder Nederlandse jongeren (tussen de 18 en 25 jaar).

1.1. Autobezit jongeren in Nederland

Van de totale Nederlandse bevolking tussen de 18 en 25 jaar^v bezat zes jaar geleden 16,6% een eigen auto. In 2011 daalde dit tot 15,7%. In de jaren daarna stijgt het autobezit weer. Per 1 augustus 2015 heeft 17,2% van de Nederlandse jongeren een auto. Niet alleen stijgt het autobezit onder jongeren de laatste jaren, maar ook ligt het bezit nu hoger dan in 2009. De trend over de daling van het autobezit onder jongeren is hier niet duidelijk zichtbaar. De auto lijkt dus nog steeds zijn aantrekkingskracht uit te oefenen op de Nederlandse jongeren. Ook in absolute zin is het aantal auto's in bezit van jongeren gegroeid; van 266.261 in 2009 naar 288.607 in 2015. Er zijn dus ruim 22.000 auto's van jongeren bijgekomen in Nederland, een groei van 8,4%.

1.2. Inhaalslag jonge meiden

Het autobezit onder jongens van 18-25 jaar daalde in 2010 en 2011 en is sindsdien weer aan het stijgen. Momenteel bezit 19% van deze jongens een auto, vrijwel evenveel als in 2009. Bij meiden is het beeld anders. Zij hebben minder vaak een auto dan jongens, maar het autobezit onder meiden van 18-25 jaar groeit wel elk jaar. Sinds 2009 is dit gestegen van 12,4% naar 13,6% van de meiden. Nog steeds is een meerderheid van 59% van alle jonge autobezitters mannelijk, maar het aandeel van meiden groeit wel gestaag. Voor de groei in het autobezit onder jongeren zijn vooral de meiden verantwoordelijk.



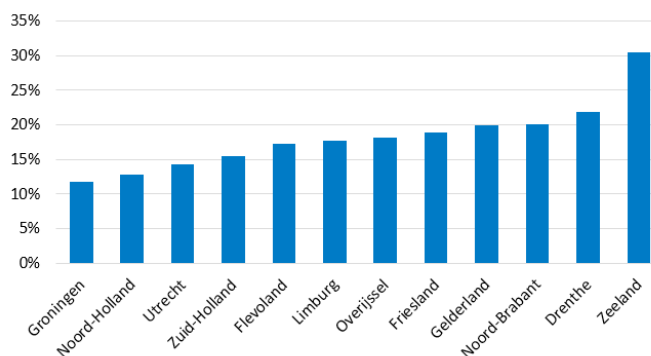
Figuur 1: Ontwikkeling aandeel bevolking 18-25 jaar met eigen auto

ii Opkomst van de huureconomie, Vrij Nederland, aug 2013
iii Een eigen auto hoeft niet meer zo nodig, Trouw, feb 2013
iv dpa/Automobilwoche
v CBS

1.3. Provincies: Zeeland aan kop

In absolute aantallen groeit het aantal auto's van jongeren in alle provincies. De groei van het aantal auto's van jongeren was het sterkste in de landelijkere provincies Zeeland (+19,8%), Friesland (+12,5%) en Gelderland (+11,9%). De groei was het geringst in Overijssel (+2,4%) en Flevoland (+3,0%).

Afgezet tegen het aantal inwoners blijken er grote verschillen tussen provincies te bestaan in het deel van de jongeren dat een eigen auto bezit. In Zeeland heeft het hoogste percentage van de jongeren een auto: 30%. Dit komt onder meer omdat Zeeland dunbevolkt is en er meer moet worden gereisd naar diverse voorzieningen^{vi}. In de Randstad heeft een veel kleiner deel van de jongeren een auto (13 tot 15%). Toch is de provincie met het laagste autobezit onder jongeren: Groningen. Dat komt doordat deze groep voor een groot deel uit studenten bestaat.



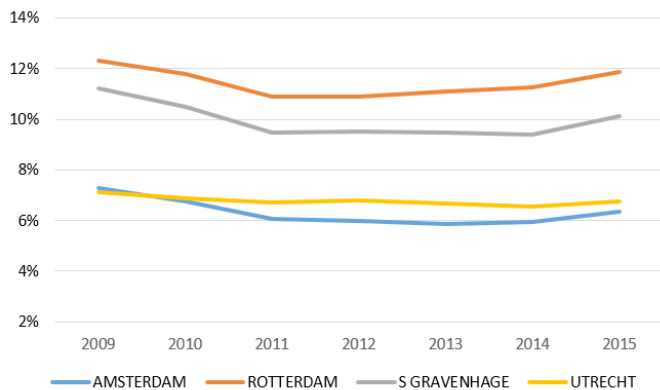
Figuur 2: Percentage inwoners 18-25 jaar met eigen auto per provincie

1.4. Verschuif in grote steden

Een eigen auto lijkt voor jongeren in landelijke gebieden meer van belang dan in grote steden. Weinig parkeerplekken, hoge parkeerkosten en meer alternatieve vervoersmogelijkheden spelen daarin een grote rol. In de vier grote steden van ons land is het aantal auto's van 18-25 jarigen in 2010 en 2011 gedaald. Vervolgens gestabiliseerd en sinds afgelopen tijd weer gestegen. Daarmee zijn er nu vrijwel exact evenveel auto's van jongeren in de vier grote steden als zes jaar geleden. Wel zijn er verschillen te zien tussen de steden. In Den Haag nam het aantal auto's van jongeren behoorlijk af tussen 2009 en 2015 (in totaal -5,4%), en ook in Amsterdam was er een kleine daling (-1,2%). In Rotterdam en Utrecht nam het aantal auto's wel toe.

Een reden voor die groei is dat het aantal jongeren dat in grote steden woont ook is toegenomen. In 2009 woonden er ruim 261.000 jongeren tussen de 18 en 25 jaar in de vier grote steden, in 2015 is dat gestegen naar bijna 286.000, een groei van 9,1%^{vii}. Het deel van die jongeren dat een eigen auto heeft nam af van 9,4% in 2009 naar 8,1% in 2013. Het autobezit van de jongeren in de grote steden is inmiddels weer opgelopen naar 8,6%. In alle vier de grote steden is het autobezit gedaald ten opzichte van 2009, het sterkste in Amsterdam en het minste in Rotterdam. Opvallend is ook dat veel meer Rotterdamse jongeren een eigen auto hebben dan Amsterdamse en Utrechtse jongeren. ▶

vi Themarapport Mobiliteit en Bereikbaarheid, Zeeuws Instituut voor Sociaal Culturele Ontwikkeling
vii CBS



Figuur 3: Ontwikkeling percentage inwoners 18-25 jaar met eigen auto

1.5. Vooral occasions

Jongeren die een auto willen, kopen meestal een occasion. Van alle auto's die de groep 18 tot 25 jarigen in het eerste kwartaal van 2015 kocht was slechts 1,6% een nieuwe auto en 98,4% een occasion. Het aantal door jongeren gekochte nieuwe auto's is in de afgelopen drie jaar ook behoorlijk gedaald. Dit beeld is echter vertekend; in 2010 en 2011 waren nieuw verkopen aan jongeren juist sterk gestegen. Een belangrijke oorzaak voor deze tijdelijke opleving was het fiscale beleid van de overheid: door de MRB- en BPM-vrijstellingen was het in die jaren aantrekkelijker om een nieuwe kleine auto te kopen. Hierdoor steeg het aandeel nieuw verkopen enkele jaren naar zo'n 3% van alle aankopen door jongeren. Inmiddels is dat met 1,6% weer exact evenveel als in 2007.

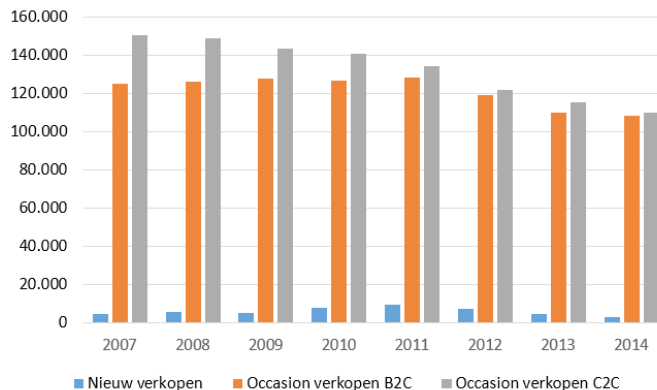
1.6. Minder kopen van particulieren

Toch is het zo dat het totaal aantal auto's dat jongeren kopen afneemt. Er worden ook minder occasions verkocht. Vooral in 2012 en 2013 zijn de verkopen behoorlijk gedaald, jaarlijks 7 tot 8%. Deze daling komt vooral voor rekening van de verkopen van particulieren. Het aantal occasions dat jongeren van andere particulieren kochten (C2C), was in 2014 nog slechts 73% van het volume in 2007. Het aantal occasions dat jongeren bij autobedrijven kochten (B2C) vormde in 2014 nog 87% van het volume van 2007. In 2015 is dit omgebogen naar een groei in B2C verkopen; autobedrijven verkochten tot en met juli 6,5% meer occasions aan jongeren dan het jaar ervoor. De C2C verkopen dalen wel verder, maar met -0,5% veel minder dan in voorgaande jaren. Bij elkaar hebben jongeren dit jaar bijna 3% meer occasions gekocht dan vorig jaar.

Een belangrijke oorzaak van het herstel van de (B2C) verkopen is de economische ontwikkeling. De crisis was voor veel jongeren een reden om de aanschaf van een eigen auto uit te stellen^{viii}. Inmiddels stijgt het consumentenvertrouwen weer. Daarbij daalt de werkloosheid onder jongeren, die tijdens de recessie in de afgelopen jaren juist sterk was toegenomen^{ix}. Gevolg is dat meer jongeren een salaris hebben waarvan ze een auto kunnen betalen.

viii Onderzoek KiM in Tijdschrift Vervoerswetenschap, sept. 2014

ix CBS



Figuur 4: Verkopen personenauto's aan jongeren 18-25 jaar

TREND 2: DEELAUTO'S

Een andere reden waarom vooral jongeren minder auto's kopen is de toename van het fenomeen deelauto's. Dit past in een bredere maatschappelijke trend van bezit naar gebruik. Toegang tot goederen en diensten blijft wel van belang voor consumenten, maar het zelf bezitten ervan wordt steeds minder belangrijk voor jongere generaties^x. Bovendien wordt autodelen ook door overheden gestimuleerd, vanwege milieuredenen en omdat er zo minder parkeerruimte nodig is. Ook de autobranche zelf investeert hierin, onder meer met het Car2go-concept van Daimler-Benz en Pon die een meerderheidsbelang in Greenwheels heeft genomen. Greenwheels ziet de deelauto als een mooie tussenoplossing voor de jongeren die het bezit van een auto uitstellen naar een latere leeftijd^{xi}. Onderzocht is hoe omvangrijk deze ontwikkeling in ons land is en wat de effecten hiervan zijn.

2.1. Aantallen in Nederland

Het aantal deelauto's in Nederland bedraagt ongeveer 11.200. Dat is 0,1% van het totale wagenpark. De groep deelauto's bestaat voor een deel uit de vloeten van bedrijven als Greenwheels, Car2go en ConnectCar. Daarbij gaat het in totaal om ongeveer 2.450 auto's in Nederland. Deze vloeten zijn afgelopen jaren opgebouwd maar groeien nu nauwelijks nog^{xii}. De overige deelauto's zijn voor het merendeel auto's van particulieren, die via platforms als SnappCar en MyWheels gedeeld worden met anderen. Dit fenomeen groeit wel.

2.2. Gevolgen voor Nederlandse wagenpark

Een logisch gevolg lijkt dat er minder auto's worden gekocht. Bij deelauto's van bedrijven zijn er 15 tot 18 gebruikers per deelauto, bij een particuliere deelauto gemiddeld zeven. Voor ruim 20% van de in totaal 110.000 gebruikers komt de deelauto in plaats van een eigen auto, die men al in bezit had of anderszins zou schaffen^{xiii}. Dit zou betekenen dat autodelen heeft geleid tot ongeveer 23.000 particuliere auto's minder. Aan de andere kant zijn er 2.450 extra deelauto's aangeschaft door verhuurders. In totaal betekent dit dus ruim 20.600 auto's minder in Nederland, ofwel 0,3% van het wagenpark. Hiertegenover staat dat deze auto's gemiddeld wel meer kilometers gaan rijden. En er daardoor aan deze auto's dus ook wat meer onderhoud en reparaties zullen moeten worden gedaan. ▶

x Trendwatcher Hilde Roothart van bureau Trendsator in Trouw, febr.2013

xi VWE Expertise, juni 2015

xii Dashboard duurzame en slimme mobiliteit van CROW-KpVW

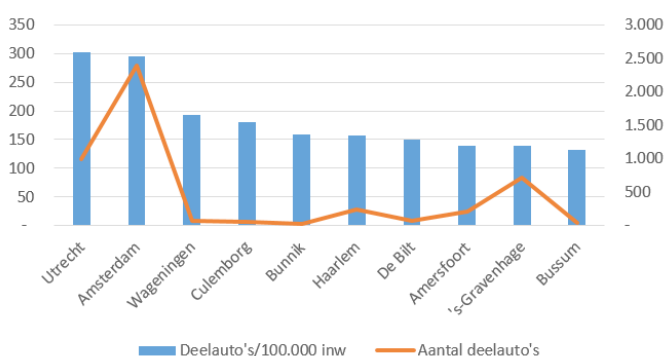
xiii Dashboard duurzame en slimme mobiliteit van CROW-KpVW

CONCLUSIES

Hoe groot de invloed van deelauto's op de autoverkoop in werkelijkheid is, is moeilijk te achterhalen. Aangezien gebruikers van deelauto's vooral oudere auto's in bezit hadden^{xiv}, lijkt het aannemelijk dat er meer invloed is op occasion- dan op nieuwverkoop. De occasionverkoop staan wel wat onder druk, met name de verkoop tussen particulieren onderling. Echter op de totale verkoop van 1,7 miljoen occasions per jaar aan consumenten in Nederland zijn veel meer ontwikkelingen van invloed, zoals fiscale maatregelen, economische vooruitzichten en werkgelegenheid. Zonder verder onderzoek kan hooguit gesteld worden dat deelauto's waarschijnlijk één van de oorzaken zijn geweest voor de lichte daling in de verkoop van de afgelopen jaren.

2.3. Populariteit en doelgroep

Er wordt vaak gezegd dat deelauto's een typisch fenomeen voor grote steden is. Uit cijfers van TNS-NIPO blijkt dat dit wat genuanceerder ligt. Het aantal deelauto's is vooral groot in de steden Amsterdam en Utrecht. In de andere twee grote steden Rotterdam en Den Haag is het aantal deelauto's relatief veel kleiner. Daarnaast blijkt ook dat in sommige kleinere plaatsen in verhouding veel meer deelauto's voorkomen dan in grotere steden. Zo zijn er in Rotterdam 94 deelauto's per 100.000 inwoners, terwijl dat er in Culemborg, met nog geen 28.000 inwoners, maar liefst 180 zijn^{xv}.



Figuur 5: Gemeenten met de meeste deelauto's per inwoner

De één-na-grootste stad van ons land, Rotterdam, staat niet eens in deze top 10 maar pas op de 39e plaats. De populariteit van deelauto's linkt dus niet direct naar de grote stad, maar vooral naar zaken als parkeermogelijkheden en -tarieven, verkeer en gemeentelijk beleid.

Overigens zijn gebruikers van deelauto's lang niet allemaal jongeren; de helft is 25 tot 44 jaar oud^{xvi}. Ook bij Car2go, een concept dat zich in communicatie en autokeuze sterk op jongeren lijkt te richten, zijn klanten vooral in de groep tussen 25 en 45 jaar te vinden^{xvii}.

De veel genoemde trends die leiden tot een vermindering van het autobezit hebben in Nederland nog weinig effect op het wagenpark. De trend dat auto's hun aantrekkingskracht op jongeren verliezen is niet terug te zien in het autobezit. Nadat het aandeel jongeren dat een auto heeft enkele jaren licht daalde, stijgt het autobezit nu weer en bevindt het zich op het hoogste niveau in jaren. Het lijkt in Nederland dan ook niet zo te zijn dat jongeren geen auto meer willen bezitten. Economische ontwikkelingen hebben een groter effect. Er zijn wel duidelijke geografische verschillen zichtbaar; in grote steden is het autobezit onder jongeren wel licht gedaald, terwijl het in veel landelijke gebieden is gestegen. Opvallend is ook dat het overgrote deel van de groei in autobezit voor rekening komt van jonge meiden. Hoewel jongens nog steeds vaker een auto hebben dan meiden, bezitten steeds meer meiden een auto.

Het overgrote deel van de aankopen door jongeren zijn occasions. Het kopen van nieuwe auto's door jongeren lijkt vooral beïnvloed te zijn door fiscale maatregelen. Het aantal occasions dat jongeren kochten van particulieren is de laatste jaren behoorlijk gedaald. Aankopen bij autobedrijven zijn na een aantal jaren van teruggang in 2015 weer behoorlijk gegroeid. Voor autobedrijven liggen er dan zeker kansen bij deze jonge doelgroep.

De andere trend is de opkomst van de deelauto. Voor de autobranche betekent dit dat de markt om minder auto's vraagt. Voorsnog is het effect beperkt en speelt dit vooral in Amsterdam en Utrecht. Het delen van auto's van particulieren lijkt de komende jaren wel te blijven groeien. Voor bedrijven in de autobranche is het dan ook wel van belang beide beschreven trends in de gaten te houden en te kijken hoe hierop kan worden ingespeeld.

xiv Dashboard duurzame en slimme mobiliteit van CROW-KpVV
xv TNS-NIPO
xvi Dashboard duurzame en slimme mobiliteit van CROW-KpVV
xvii General manager El Maknoui van Car2go in Vrij Nederland, aug. 2013



VWE

voertuiginformatie
en -documentatie