

Op eigen benen staan: wie zijn er afhankelijk van de auto en hoe krijgen we deze mensen mee de mobiliteitstransitie in?

Robin Kleine – Mobycon – r.kleine@mobycon.nl
Mirjam de Bok – Mobycon – m.debok@mobycon.nl
Evelien van Beenen – Mobycon – e.vanbeenen@mobycon.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2024, Utrecht**

Samenvatting

De auto staat meer en meer symbool voor veel van de uitdagingen in de wereld van mobiliteit en planologie. Hoe komen we weer op het spoor naar een duurzame toekomst? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, willen we het concept auto-afhankelijkheid graag beter begrijpen. Want door te begrijpen wie auto-afhankelijk zijn, welke alternatieven zij beschikbaar hebben en welke belemmeringen zij ervaren, kunnen we anticiperen op uitdagingen die met de mobiliteitstransitie voor deze groep verder worden versterkt en snappen we beter wat ervoor nodig is om op het goede spoor te blijven – zonder daarbij iemand uit het oog te verliezen.

In dit paper verkennen we aan de hand van resultaten uit het Onderzoek Mobiliteit voor Iedereen (OMI) daarom de volgende vraag:

In hoeverre ervaren mensen autoafhankelijkheid en wat is de impact hiervan op de mogelijkheden richting een effectieve en eerlijke mobiliteitstransitie?

Vanuit OMI kunnen we onderscheid maken tussen mensen die auto afhankelijkheid ervaren en mensen die dat niet doen. In dit paper beschrijven we de verschillen tussen beide groepen, om zo beter grip te krijgen op de groep auto-afhankelijken. We zien bijvoorbeeld dat gezinnen met kinderen en fulltime werkenden vaker auto-afhankelijk zijn. En ook dat auto-afhankelijken vaker geen of beperkte alternatieven hebben voor de auto – dat is terug te zien in het voertuigbezit- en gebruik. De auto is hun voornaamste vervoermiddel, voor allerlei soorten activiteiten. Maar auto-afhankelijkheid is daarmee ook kwetsbaar. Auto-afhankelijken ervaren vaker beperkingen in het reizen, hebben een minder groot sociaal- vangnet en voelen zich hierdoor vaker eenzaam. Auto-afhankelijkheid hangt ook samen met de ruimtelijke ordening: auto-afhankelijken bevinden zich vaker in niet-sterk stedelijk gebied, waar ze een minder goede bereikbaarheid van bestemmingen met de ov en fiets ervaren. Welke lessen kunnen we hier uit trekken met oog op de mobiliteitstransitie?

1. Inleiding

Waar de auto vroeger hét symbool was voor vrijheid en vooruitgang, zien we nu steeds meer de noodzaak om het autobezit en -gebruik te begrenzen. Want de positie van de auto wringt steeds meer met de vele complexe, maatschappelijke vraagstukken waar we mee te maken hebben. Van inwonergroei en verstedelijking tot duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid en sociale rechtvaardigheid. Zeker 18% van alle CO₂-uitstoot in ons land wordt veroorzaakt door verkeer. De auto draagt daarmee niet bij aan het behalen van duurzaamheidsdoelstellingen, en zorgt zeker in de stad voor een verslechterde luchtkwaliteit. En met de ook de komst van elektrische auto's zijn we er niet. Want de auto neemt veel ruimte in. Een rijdende auto (50 km/uur) al gauw 140 m², en stilstaand 20 m². Dat past simpelweg niet (meer) in ons kleine land, laat staan in de stad die steeds verder verstedelijkt. De auto staat daarmee meer en meer symbool voor veel van de uitdagingen in de wereld van mobiliteit en planologie (en vele andere werelden).

Toch zien we autobezit en de afhankelijkheid van de auto eigenlijk alleen maar toenemen. Hoe komen we weer op het spoor naar een duurzame toekomst? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, willen we het concept auto-afhankelijkheid graag beter begrijpen. In dit paper verkennen we aan de hand van resultaten uit het Onderzoek Mobiliteit voor Iedereen (OMI) daarom de volgende vraag:

In hoeverre ervaren mensen autoafhankelijkheid en wat is de impact hiervan op de mogelijkheden richting een effectieve en eerlijke mobiliteitstransitie?

2. Meten van autoafhankelijkheid

2.1 Definitie en Belang

Het begrip 'auto-afhankelijkheid' is geen vreemde eend in de bijt. Eerder onderzocht onder meer het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022) de verschillen in afhankelijkheid van de auto tussen stad en platteland. Zij beschrijven een vicieuze cirkel: staat de auto eenmaal voor de deur, dan doet men daar niet snel meer afstand van. En sterker nog: autobezitters gaan hem juist meer gebruiken. Voor extra ritten, andere motieven en nieuwe bestemmingen. Met autobezit neemt daardoor ook autogebruik verder toe. Dit resulteert in een toename van negatieve effecten ten aanzien van onder meer ruimtegebruik, luchtkwaliteit en veiligheid. Deze vicieuze cirkel is met name aanwezig in de meer landelijke gebieden. Daar waar afstanden groter zijn (en de fiets daarmee minder vaak een goed alternatief) en het ov-aanbod steeds verder wordt afgeschaald. Wanneer mensen geen (passende) alternatieven hebben voor autogebruik, zijn zij vatbaar voor auto-afhankelijkheid.

Wij willen graag meer grip krijgen op auto-afhankelijkheid. Dat proberen we te doen vanuit de resultaten van OMI. Om aan de hand hiervan het gesprek te voeren hoe we de juiste afslagen nemen richting een eerlijke en effectieve mobiliteitstransitie.

2.2 OMI 2024 Methode

Binnen ons jaarlijkse Onderzoek Mobiliteit voor Iedereen (OMI) onderzoeken we

reisgedrag, -motieven en belemmeringen van inwoners. Dat doen we door middel van een panelonderzoek. Voor deze analyses beschikken we over een dataset met circa 1.500 respondenten, representatief op leeftijd en geslacht voor heel Nederland.

Om onderscheid te maken tussen mensen die wel en niet auto-afhankelijkheid zijn, hebben we een clustering (k-means) uitgevoerd op basis van twee stellingen:

1. Ik heb een auto **nodig** om mijn dagelijkse activiteiten te gebruiken;
2. Ik voel mij **afhankelijk** van de auto.

Hieruit zijn twee clusters gekomen: 1 groep die afhankelijkheid van de auto ervaart en 1 groep die dat niet echt ervaart. We hebben geëxperimenteerd met meer clusters en variabelen/stellingen, maar dit leverde geen andere of betere inzichten op.

Om de verschillen tussen de groepen scherper naar voren te laten komen zijn de meest neutrale respondenten er tussenuit gehaald. Dit levert de volgende groepen op:

- Groep 1: ervaart auto-afhankelijkheid: 630 respondenten (42%)
- Groep 2: ervaart geen auto-afhankelijkheid: 600 respondenten (40%)
- Neutrale groep (wordt niet meegenomen in analyses): 264 respondenten (18%)

Voor een genuanceerder beeld of om de relaties/invloeden in beeld te brengen waren andere analyses (b.v. factor analyse) geschikter geweest. Maar ons doel is in dit geval om de verschillen helder in beeld te krijgen, en op die manier laagdrempelig het gesprek hierover te kunnen voeren.

3. Resultaten

3.1 *Wie ervaren autoafhankelijkheid?*

Zo'n 42% van de respondenten ervaart auto-afhankelijkheid. Zij hebben de auto ofwel nodig om dagelijkse activiteiten te bereiken, of geven aan zich afhankelijk te voelen van de auto. Deze groep auto-afhankelijken bevindt zich relatief vaker in de leeftijdscategorie 25-44 jaar bevinden. Het zijn veelal gezinnen met kinderen. Hoe meer kinderen, hoe meer zij auto-afhankelijkheid ervaren. Mensen die fulltime werken ervaren relatief vaak afhankelijk te zijn van de auto en ook mensen uit niet-stedelijk gebied ervaren dit relatief vaak.

Mensen die geen auto-afhankelijkheid ervaren (zo'n 40% van de respondenten) zijn daarentegen juist ofwel jongeren (18-24 jaar) ofwel ouderen (65+). Het zijn met name scholieren en gepensioneerden, en wonen veelal in zeer sterk stedelijk gebied.

Opvallend is dat we weinig verschillen zien tussen de twee groepen in enerzijds gender en anderzijds opleidingsniveau. Gender en opleidingsniveau lijken dus geen verklarende factoren voor auto-afhankelijkheid. We zien verder ook dat mensen uit sterk stedelijk, matig stedelijk en weinig stedelijk gebied ongeveer even vaak afhankelijkheid van de auto ervaren. Het merendeel van de respondenten komt uit deze groepen.

3.2 Hoe ziet hun reisgedrag en voertuigbezit eruit?

Om nog beter grip te krijgen op de groep auto-afhankelijken (groep 1), vergelijken we hun reisgedrag en voertuigbezit met de groep niet auto-afhankelijken (groep 2). Inwoners die auto-afhankelijkheid ervaren hebben relatief vaak een rijbewijs (97% t.o.v. 83%). Ze hebben over het algemeen ook *meer* auto's ter beschikking: 37% van groep 1 heeft 2 auto's of meer ter beschikking, ten opzichte van 19% voor groep 2. Het feit dat zij meer auto's ter beschikking hebben, komt mogelijk voort uit het feit dat zij auto-afhankelijkheid ervaren. Auto-afhankelijken hebben – mogelijk mede hierdoor – vrijwel altijd een auto ter beschikking: 90% t.o.v. 56%. Ze hebben ook relatief vaak geen ander voertuig dan de auto ter beschikking (13% t.o.v. 4%), en dat is ook terug te zien in hun overige voertuiggebruik: ze reizen iets minder vaak met het openbaar vervoer, fietsen en lopen minder. Ervaren auto-afhankelijkheid resulteert dan ook in frequent gebruik van de auto: bijna 2/3^e van groep 1 gebruikt de auto vier dagen per week of vaker (als bestuurder). In groep 2 ligt dit aandeel op ongeveer 1/5^e. De auto is voor groep 1 het voornaamste vervoermiddel voor allerlei soorten activiteiten (werk, boodschappen doen, bezoek aan familie/vrienden, medische doeleinden), bij groep 2 is dat meestal de fiets.

We zien relatief weinig verschillen tussen groep 1 en groep 2 als het gaat om fietsbezit, het autogebruik als passagier en de verwachte veranderingen in het autobezit in de komende jaren.

3.3 Hebben ze alternatieven?

Wij geloven dat we de wereld minder afhankelijk kunnen maken van de auto door alternatieven zoals openbaar vervoer en fietsen aantrekkelijker te maken. In het kader daarvan is het interessant om te weten dat 63% van de auto-afhankelijken aangeven geen of beperkte alternatieven te hebben voor de auto. Van de auto-afhankelijken zagen we eerder dat 13% geen ander voertuig dan de auto ter beschikking heeft. Voor de overige respondenten heeft het gebrek aan alternatieven andere verklaringen.

'Boodschappen doen of familiebezoek kan met een fiets. Maar de reisafstand naar het werk is te groot.'

'Sommige mensen wonen in dorpen verder weg en die zijn moeilijk te bereiken. Het duurt ook nog veel langer en gek genoeg is het OV te duur om het als alternatief te gebruiken.'

'Ik kan dan alleen fietsen of iemand moet me meenemen ergens naar toe (clubjes). Ik zit dan wel aan huis gekluisterd. De trein of bus kan nog wel natuurlijk, maar duurt altijd heel lang.'

De groep die geen auto-afhankelijkheid ervaart heeft over het algemeen meer alternatieven, maar ook niet altijd: 28% van hen geeft aan geen of beperkte alternatieven te hebben voor de auto.

	Ervaart auto-afhankelijkheid (groep 1)	Ervaart geen auto-afhankelijkheid (groep 2)
Niet van toepassing (geen auto)	1%	15%
Ja, dan heb ik verschillende alternatieven	36%	57%
Ja, dan heb ik beperkte alternatieven	40%	23%
Nee, ik heb geen alternatief	23%	5%

Tabel 1 Alternatieven als de auto geen optie meer is

3.4 Wat ervaren zij?

Als we kijken naar het effect van auto-afhankelijkheid in het leven, is het interessant verschillen tussen auto-afhankelijken en niet auto-afhankelijken te bestuderen. We zien daarin dat groep 1 (auto-afhankelijk) ten opzichte van groep 2 (niet auto-afhankelijk) het volgende ervaart:

- Ze voelen zich vaker beperkt in het reizen. Ze zien familie/vrienden minder vaak dan ze zouden willen doordat ze er niet kunnen komen, en voelen zich (mede hierdoor) vaker eenzaam. Maar ze ervaren bijvoorbeeld ook andere beperkingen. Zo zien we ook dat hun lichamelijke gezondheid verplaatsingen vaker niet toelaat, ze vaker een onrustig gevoel hebben bij reizen, vaker afhankelijk zijn van anderen om te verplaatsen én een minder goed sociaal vangnet hebben.

'Burn-out maakt het lastig om zelfstandig lange autoritten te maken.'

'Ik ben 91 jaar oud en het benenwerk is niet meer zoals het was voorheen!'

'angst om auto te rijden.'

- Een minder goede bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer. Voor 33% van groep 1 zijn locaties die zij willen bereiken goed bereikbaar met het openbaar vervoer, t.o.v. 60% voor groep 2. En voor 34% van groep 1 zijn er onvoldoende basisvoorzieningen op fietsafstand (t.o.v. 22% voor groep 2).
- Ze ervaren vaker belemmeringen als gevolg van de kosten van mobiliteit. Veel auto-afhankelijken zeggen zelfs nu al andere dingen minder of niet te doen door de kosten voor mobiliteit (33% t.o.v. 11% voor groep 2). Ze ervaren wel vaker de kosten voor autogebruik te kunnen betalen, behalve voor het onderhoud. 25% van groep 1 zegt het niet te kunnen betalen als de auto onderhoud nodig heeft (t.o.v. 10% van groep 2). Dit roept de vraag op of auto-afhankelijken de kosten die autobezit en -gebruik met zich meebrengen goed kunnen overzien.

'Omdat soms met OV heel moeilijk is en Duur om naar familie te reizen plus reistijd. Met de auto 1 sneller, 2 ook goedkoper ondanks wegenbelasting en verzekering.'

'Het is erg duur benzine onderhoud en verzekering!!!!!!'

'Ik kan grote afstanden niet heel goedkoop afleggen dus deels beperkt.'

3.5 Hoe kijken zij aan tegen de verdeling van geld en ruimte voor mobiliteit?

In het kader van de mobiliteitstransitie is de verdeling van geld en ruimte voor mobiliteit een belangrijke – en complexe – politieke afweging. Auto-afhankelijken (groep 1) vinden hiervan in verhouding tot groep 2 vaker (maar nog wel een minderheid) dat er (meer) geïnvesteerd moet worden in infrastructuur voor de auto en parkeren – ook ten koste van veiligheid, groen en ruimte voor fietsen en lopen. Groep 1 vindt de verdeling van geld en ruimte wat eerlijker dan groep 2, en maakt zich duidelijk meer zorgen over veranderingen als de invoer van ZE zones.

'Door de milieuzones. Deze gaan mijn toegang tot gebieden waar ik vaak moet zijn blokkeren.'

'Je komt niet overal meer met benzineautos.'

4. Discussie

4.1 Andere onderzoeken

In de resultaten zien we overlap met onder andere het onderzoek van het KiM (2022) naar auto-afhankelijkheid. Ook uit OMI blijkt dat de groep auto-afhankelijken zich vaker in niet-stedelijk gebied bevindt. Dit hangt naar alle waarschijnlijkheid samen met het ontbreken van geschikte alternatieven – we zagen al dat auto-afhankelijken een minder goede bereikbaarheid van bestemmingen met de fiets en ov ervaren. En ook uit ons onderzoek komt naar voren dat zeker gezinnen met kinderen vatbaarder zijn om auto-afhankelijkheid te ervaren. Mogelijke verklaringen voor het feit dat juist gezinnen met kinderen auto-afhankelijk zijn kunnen zijn, zijn bijvoorbeeld de kosten. Het ov voor een gezin is vaak duurder dan de kosten voor de auto. De kosten voor de auto blijven gelijk - of je er nou met 1 of 4 personen in rijdt. Kosten voor het ov daarentegen worden in dat voorbeeld 4 keer zo duur. Andere redenen kunnen te maken met het reizen met meer bagage of de beschikbare tijd (zeker in combinatie met een fulltime baan) – vaak schaarser voor een gezin met kinderen.

Gepensioneerden zijn juist minder vaak auto-afhankelijk. Dat hangt mogelijk samen met het feit dat bijvoorbeeld gepensioneerden niet meer dagelijks naar het werk hoeven te reizen. De noodzaak voor de auto is daardoor minder hoog. Zo concludeerde ook het KiM (2022): zeker de oudere ouderen gebruiken de auto minder intensief.

Wat betreft het effect van auto-afhankelijkheid zagen we onder meer dat auto-afhankelijken de kosten voor de auto niet altijd goed kunnen betalen. Het onderzoek van KiM (2022) vult daarop aan dat 5-6% van de Nederlanders gedwongen autobezit ervaart: zij hebben een auto omdat ze zich hiertoe genoodzaakt voelen, maar kunnen het eigenlijk niet betalen.

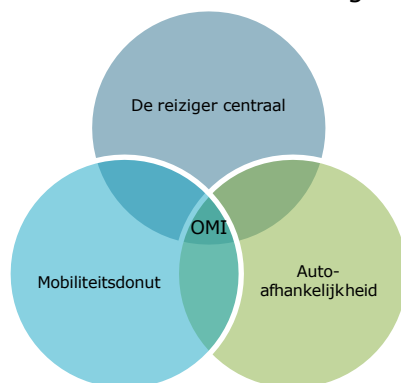
4.2 Reflectie:

De inzichten die we vanuit OMI – gecombineerd met ander onderzoek – opdoen, helpen ons inzicht te verkrijgen in de groep die misschien kwetsbaar is bij de stappen die we zetten naar een duurzame toekomst, waarin in de auto een minder vanzelfsprekende keuze wordt. Juist de groep auto-afhankelijken wordt hierdoor geraakt.

Door te begrijpen wie auto-afhankelijk zijn, welke alternatieven zij beschikbaar hebben en welke belemmeringen zij ervaren, kunnen we anticiperen op uitdagingen die met de mobiliteitstransitie voor deze groep verder worden versterkt en snappen we beter wat ervoor nodig is om op het goede spoor te blijven – zonder daarbij iemand uit het oog te verliezen.

4.3 Verdere plannen:

Met OMI halen we niet alleen inzichten op rond auto-afhankelijkheid. Het is ook een oefening om de binnen- en buitenkant van onze mobiliteitsdonut meer meetbaar te maken, en in het algemeen beter inzicht te krijgen in hoe Nederlanders hun mobiliteit ervaren. Op die manier zetten we de reiziger centraal.



Referenties

Toon Zijlstra, Stefan Bakker en Jan-Jelle Witte (2022). De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Bram van Liere, Olivier Beens, Anne Knol (2017). Van wie is de stad? Milieudefensie.

Onderzoek Mobiliteit voor en door Iedereen (2024) Mobycon.