

Waarom geen auto?

De meeste Nederlanders zien het bezit van een auto als een maatschappelijk grondrecht. Toch zijn er heel wat mensen die geen auto hebben. Hun omstandigheden, motieven en gedrag blijken aanknopingspunten te bieden voor beleid om selectief autobezit te bevorderen.

Eén van de hoofddoelstellingen van het verkeers- en vervoerbeleid is het bevorderen van selectieve mobiliteit. Dat betekent dat de overheid wil stimuleren dat mensen alleen een auto bezitten als ze die echt nodig hebben, en alleen van de auto gebruik maken als dat onvermijdelijk is.

Verschillende onderzoeken wijzen uit dat het terugdringen van autobezit en -gebruik niet eenvoudig is. Ondanks alle maatschappelijke ontwikkelingen, kostprijsverhogingen en als maar langer wordende files blijft het gemiddelde autokilometrage per auto al jarenlang rond de 16 000 kilometer schommelen. Neem daarbij dat tot het jaar 2010 een groei van het wagenpark met 70% wordt voorzien ten opzicht van nu, en iedereen kan zich voorstellen welke problemen ons land te wachten staan als deze trends niet worden omgebogen.

Maatregelen om de mobiliteit terug te dringen zijn alleen niet populair. De flexibiliteit, het gebruiksgemak en het gevoel van onafhankelijkheid die het bezit en gebruik van een auto met zich meebrengen, geven het voertuig een bijna almachtige positie.

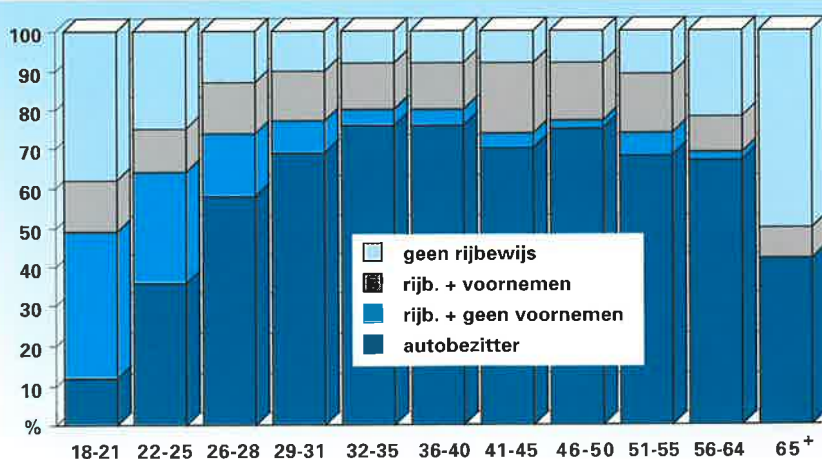
In een recent onderzoek naar de houding van mensen ten aanzien van de auto concludeert Intomart [1] dat het bezit van een auto als een 'grondrecht' wordt opgevat. 'De auto is een belangrijk instrument bij de ontplooiing, handhaving en versterking van persoonlijke onafhankelijkheid en emancipatie; de auto voorziet in een basisbehoefte van de moderne mens om uitdrukking te geven aan

zijn individualiteit', aldus het onderzoek. Dit verklaart natuurlijk ook waarom mensen zoveel voor hun auto over hebben, zowel financieel als wat betreft het aanvaarden van, en berusten in de problemen die men als autogebruiker tegenkomt zoals files, gebrek aan parkeer-ruimte enzovoort.

TEGENSTRIJDIGHEDEN

Het beeld van de Nederlander over de auto bevat echter heel wat tegenstrijdigheden. Ondanks de positieve aspecten van autobezit en -gebruik zien veel mensen wel degelijk ook de negatieve kanten ervan. Het grootste deel van de bevolking is ervan overtuigd dat de onleefbaarheid in Nederland zal toenemen als de groei van het autoverkeer doorgaat, hoewel men daar geen concreet beeld van heeft. Het merendeel van de Nederlanders is het ook eens met de stellingen dat het beter zou zijn de auto wat vaker te laten staan, en dat het hoog tijd is voor maatregelen om het autoverkeer te beperken. Merkwaardig is alleen dat een groot deel van de respondenten in het onderzoek wel sceptisch staat ten opzichte van de stelling dat de auto het milieu zou aantasten. Men vindt dit overdreven en voert het rijden op gas en het hebben van een katalysator als argumenten aan om het eigen milieubewustzijn te bewijzen. Opvallend hierbij is dat deze argumenten alleen betrekking hebben op luchtvervuiling. Blijkbaar is dat in de beleving van de Nederlander het belangrijkste milieuprobleem van automobiliteit. Intomart vindt in het onderzoek ook dat andere schadelijke gevolgen van

Relatie tussen leeftijd en het autobezitspotentieel.



Dr. H. Meurs

MuConsult BV - Vervoer en Ruimte

Drs P. Jorritsma

Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies



De woon-werkafstand van autolozen is gemiddeld 10-15% korter dan van autobezitters.

het autogebruik zoals maatschappelijke kosten, onleefbaarheid van steden, geluidhinder en ruimtegebrek niet of nauwelijks leven.

CATEGORIEËN

Van de 6,2 miljoen huishoudens in ons land heeft 75% één of meer auto's. Dat betekent dat er nog altijd 1,5 miljoen huishoudens zijn die het zonder stellen. Tot voor kort werd aan deze groep nauwelijks aandacht geschonken, tot zowel de Adviesdienst Verkeer en vervoer (AVV) van het ministerie van Verkeer & Waterstaat als het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies (PbIVVS) op het idee kwamen dat van deze groep wellicht veel valt te leren over hun afwegingen ten aanzien van het niet bezitten en gebruiken van een auto in relatie tot het wel gebruiken van andere vervoermiddelen. In opdracht van AVV deed Intomart onderzoek naar het draagvlak onder de bevolking voor maatregelen die zich richten op het terugdringen van autobezit en gebruik, terwijl MuConsult Vervoer en Ruimte in opdracht van PbIVVS onderzoek deed naar de aanknopingspunten die het gedrag en de leefwijze van autolozen voor het beleid bieden [2]. Centrale vraag daarbij was: welke determinanten bepalen autoloosheid? Het onderzoek is uitgevoerd op basis van een telefonische enquête onder autolozen en autobezitters in Amsterdam, Zwolle en Houten. Deze onderzoekslocaties zijn gekozen om de effecten van ruimtelijke verscheidenheid op autoloosheid te kunnen onderzoeken, waarbij men de gekozen gebieden kan

opvatten als prototypen voor het grootstedelijke, suburbane en urbane milieu buiten de Randstad. Gebieden met een ruraal of verstedelijkt plattelandskarakter zijn dus buiten beschouwing gelaten.

Een opvallende uitkomst van het onderzoek is dat men aan de hand van motieven voor autoloosheid drie categorieën mensen zonder auto kan onderscheiden:

- huishoudens met een hoofdkostwinner jonger dan 30 jaar; zij zijn meestal in het bezit van een rijbewijs en van plan (later) wel een auto aan te schaffen;
- huishoudens met een hoofdkostwinner tussen 30 en 55 jaar. Tot deze groep behoren de meeste huishoudens die altijd zonder auto zullen blijven. Naarmate de leeftijd van de hoofdkostwinner hoger wordt, neemt het voornemen ooit nog eens een auto aan te schaffen af;
- huishoudens met een hoofdkostwinner ouder dan 55 jaar.

Hierbij kan nog worden opgemerkt dat slechts in 8% van de huishoudens niemand een rijbewijs heeft.

MOBILITEITSKENMERKEN VAN AUTOLOZEN

Autolozen voorzien in hun mobiliteitsbehoefte door gebruik te maken van de fiets of het openbaar vervoer. Daarnaast maken ze vaker dan autobezitters gebruik van vervoerwijzen zoals de (trein)taxi, en huren of lenen ze vaker een auto (als ze een rijbewijs hebben). Bij het gebruik van taxi en treintaxi blijkt sprake van een inkomenseffect: autolozen met een hoger inkomen gebruiken deze vervoerwijzen vaker dan autolozen met een lager inkomen. Bij de beslissing

om de (trein)taxi te gebruiken spelen vooral het gemak en de beschikbaarheid van openbaar vervoer een belangrijke rol. De kans dat een huishouden een auto huurt is groter als het een meerpersoonshuishouden betreft. Deze wordt dan vooral gebruikt voor vakanties. Een andere reden voor het huren van een auto is het vervoer van (veel) spullen. Een auto lenen doen vooral jongeren en mensen met een laag inkomen. Zij doen dit vooral voor 'het gemak', omdat er geen openbaar vervoer beschikbaar is, om te verhuizen of om op vakantie te gaan.

VERKLARINGEN VOOR AUTOLOOSHEID

Wat sterk uit het onderzoek naar voren komt is dat autoloosheid zeker niet altijd een keuze is. Sommige mensen hebben gewoon het geld niet voor aanschaf, anderen kunnen niet zonder auto vanwege hun werk, enzovoort. Algemeen gesproken zijn drie groepen factoren gevonden die van belang zijn bij het verklaren van autoloosheid: keuzevrijheid, de behoefte aan autogebruik en de houding ten opzichte van de auto. Het samenspel van deze drie groepen factoren bepaalt of huishoudens autoloos zijn of niet.

Of men keuzevrijheid heeft bij het bezitten van een auto hangt af van het rijbewijsbezit en het hebben van voldoende inkomen. Voor een grote groep autolozen ligt hier de voornaamste beperking. Dit zijn de 'autolozen uit noodzaak'. Kijken we naar rijbewijsbezit dan zien we dat dit voor jongeren niet de grote beperking is die het voor ouderen wel is: 80% van de oudere autolozen heeft geen rijbewijs, terwijl dat bij jongeren 30% is. Wat tevens naar voren komt is dat veel jongeren tamelijk snel na hun achttiende verjaardag hun rijbewijs behalen. Dit lijkt zelfs een onderdeel van het levenspatroon van de meeste Nederlanders te zijn. Opvallend is verder dat een deel van de mensen zonder rijbewijs hiervoor bewust heeft gekozen. Deze mensen verwachten toch nooit auto te gaan rijden. Is het rijbewijsbezit dus voor de meeste jongeren niet de beperking voor autobezit, hun inkomen is dat wel. Dat geldt overigens ook voor ouderen. In de middelbare leeftijdsgroep speelt inkomen echter nauwelijks een rol, in ieder geval een veel minder belangrijke rol dan vaak wordt verondersteld. Niet alleen heeft een aanzienlijk deel van deze autoloze huishoudens een midden- of hoog inkomen, veel huishoudens met een laag inkomen uit deze leeftijdsgroep hebben er toch één. Weliswaar een goedkope, maar toch. Het stereotype beeld dat au-

tolozen vooral mensen met een laag inkomen zijn, blijkt in zijn algemeenheid dus niet juist.

De belangrijkste constatering is echter dat de hoogte van het inkomen vooral effect heeft op de timing van de aanschaf van een (eerste) auto. Jongeren met een laag inkomen stellen de aanschaf van een auto langer uit dan jongeren met een hoger inkomen. Pas op termijn heeft men voldoende gespaard om een auto aan te schaffen of een voldoende hoog inkomen om hiervoor een lening af te sluiten. Een kleine groep jongeren met een lager inkomen vormt hierop een uitzondering. Zij dichten de auto zoveel voordelen toe ten opzichte van het openbaar vervoer dat zij nog meer voor de aanschaf over hebben dan de andere jongeren. Hun uitgavenpatroon passen ze daarvoor zeer sterk aan.

MOBILITEITSBEHOEFTE

De behoefte aan autogebruik kan afhangen van kenmerken van het huishouden, van de mobiliteitsbehoefte of van de ruimtelijke omgeving. Net als in veel voorgaande onderzoeken komt ook nu naar voren dat autolozen vaker tot eenpersoonshuishoudens behoren dan autobezitters. Blijkbaar is het voor meerpersoonshuishoudens aantrekkelijk om een auto te bezitten. De redenen daarvoor zijn verschillend: men kan een gevarieerder verplaatsingspatroon hebben, kinderen moeten vaker worden vervoerd, men moet vaker boodschappen doen, met meer mensen in de auto is doorgaans goedkoper dan met het openbaar vervoer, enzovoort. Meestal is het inkomen van een meerpersoonshuishouden ook hoger.

De mobiliteitsbehoefte van autolozen blijkt ook duidelijk te verschillen van autobezitters. Zo is de woon-werkafstand van autolozen, gemeten in kilometers, gemiddeld 10-15% korter dan van autobezitters. Ook bij het winkelverkeer worden verschillen in de mobiliteit tussen autobezitters en autolozen gevonden; autolozen maken winkelverplaatsingen over kortere afstanden dan autobezitters. Autolozen bezoeken ook een kleiner aantal sociaal-recreatieve activiteiten buitenshuis dan autobezitters en bovendien activiteiten die dicht bij huis liggen. Al deze verschillen zijn gevonden bij groepen autolozen en autobezitters die overigens gelijke kenmerken hebben ten aanzien van personen en huishoudens. Dit verschil in mobiliteitsbehoefte heeft echter geen gevolgen voor de tevredenheid van autolozen over de voorzieningen in de buurt. Voor veel van de dagelijkse activiteiten hebben zij geen enkele behoef-

te aan verruiming van de keuzemogelijkheden. Men redt zich blijkbaar goed met de fiets en het openbaar vervoer.

RUIMTELIJKE VERSCHILLEN

Tussen de respondenten uit de drie onderzochte gemeenten blijken aanzienlijke verschillen te bestaan. Zo is in Amsterdam ongeveer 50% van de huishoudens autoloos, terwijl dat in Houten slechts 14% is. Voor een deel hangen deze verschillen samen met verschillen in de objectieve kenmerken van de bevolking: de leeftijdsopbouw, het inkomen enzovoort. Deze factoren verklaren echter maar ongeveer 40%. Een even belangrijke oorzaak vormen de verschillen in houding ten opzichte van de auto. In Houten vindt men het gebruiksnut van de auto bijvoorbeeld aanzienlijk groter dan in Amsterdam en is het verkeersmilieubewustzijn duidelijk lager. Onder verkeersmilieubewustzijn wordt verstaan het besef dat keuzen die gemaakt worden ten aanzien van mobiliteit gevolgen hebben voor het milieu. Verschillen in ruimtelijke kenmerken, tussen de onderzoekslocaties zoals de dichtheid van de bebouwing en de ligging ten opzichte van belangrijke centra van activiteiten ten slotte, verklaren 20% van het verschil.

De directe bijdrage van de ruimtelijke kenmerken aan de verschillen in auto-loosheid tussen de onderzoekslocaties is dus nogal beperkt, al kunnen ook de geconstateerde verschillen in houding aan de ruimtelijke kenmerken worden toegeschreven. In suburbane gebieden waar-deren de bewoners groen en rust sterk. Dat de voorzieningen in de nabije omgeving minder goed zijn, vindt men niet bezwaarlijk omdat men de verder weg gelegen voorzieningen goed te bereiken acht, niet alleen autobezitters maar ook autolozen. Vanwege het groen en de rust in de eigen woonomgeving ervaart men de milieuproblemen die de auto met zich meebrengt minder zwaar en is men niet gauw geneigd hieraan consequenties voor het eigen gedrag te verbinden. Wat opvalt aan de autolozen in bijvoorbeeld Houten is dat zij de auto vooral missen voor incidentele activiteiten, zoals familiebezoek, vakanties en dergelijke. Hiermee onderscheiden ze zich van autolozen in (groot)stedelijke gebieden, die dit veel minder vaak noemen. De openbaarvervoervoorzieningen in, vanuit en naar steden zijn natuurlijk ook beter dan bij suburbane gebieden.

Alle bewoners van stedelijke gebieden, autobezitters en autolozen, hebben een relatief hoge waardering voor de kwaliteit van de voorzieningen in hun woon-omgeving en men maakt hiervan relatief

vaak gebruik. Het verplaatsingsgedrag van stadsbewoners is dan ook anders dan van mensen in suburbane gebieden, maar een direct effect op het autobezit heeft dit niet. Stadsbewoners die een auto wensen en kunnen betalen, hebben er ook één (of meer). Wat wel opvalt is dat een deel van de bewoners van stedelijke gebieden bewust voor die woonomgeving kiest omdat de stad de beste mogelijkheden biedt de mobiliteitsbehoefte op een andere manier dan met de auto af te wikkelen.

HOUDING

Naast inkomen, rijbewijsbezit, mobiliteitsbehoefte en ruimtelijke kenmerken spelen nog twee factoren een rol bij auto-loosheid: de houding ten aanzien van het gebruiksnut van de auto en het verkeersmilieubewustzijn. Zoals we al zagen waarden jongeren met een laag inkomen die toch een auto bezitten het gebruiksnut van de auto sterk ten opzichte van het openbaar vervoer. Daar staan de huishoudens tegenover met een kostwinner van middelbare leeftijd en een hoog inkomen die geen auto hebben. De belangrijkste reden hiervoor blijkt het verkeersmilieubewustzijn te zijn. In mindere mate speelt de parkeer-situatie een rol.

BELANGRIJKSTE FACTOREN

Uit het onderzoek komen drie factoren naar voren die ongeveer even belangrijk zijn voor het verklaren van auto-loosheid: de huishoudgrootte, de beoordeling van de bruikbaarheid van de auto en het verkeersmilieubewustzijn. Bij alle leeftijdsgroepen geldt namelijk dat eenpersoonshuishoudens significant vaker auto-loos zijn dan meerpersoonshuishoudens. Huishoudens die de bruikbaarheid van de auto om ergens te komen als zeer goed beoordelen en het maar behelpen vinden met het openbaar vervoer, hebben veel vaker een auto dan huishoudens die de bruikbaarheid van de auto lager beoordelen. Huishoudens die aangeven dat iedereen met het openbaar vervoer zou moeten reizen, dat de auto sterk bijdraagt aan de milieuverontreiniging en dat ze niet akkoord gaan met de stank en lawaai van de auto, hebben veel minder vaak een auto dan mensen met een minder groot verkeersmilieubewustzijn.

Andere significante, maar minder belangrijke bijdragen aan de verklaring van auto-loosheid leveren leeftijd (vooral bij jongeren en ouderen), inkomen (vooral bij jongeren en in iets mindere mate bij ouderen; Overigens moet erop gewezen worden dat inkomen een belangrijke va-



Veel jongeren halen tamelijk snel na hun achttiende verjaardag hun rijbewijs. Dit lijkt zelfs een onderdeel van het levenspatroon van de meeste Nederlanders te zijn.

riabele is, maar dat lagere inkomens meer tijd nodig hebben om voor een auto te sparen. Inkomen dient dus vooral in een dynamische setting te worden beoordeeld), parkeerruimte en prijs van mobiliteit, en de woonomgeving (stedelijk versus suburbaan).

OVERGANGSPOTENTIEEL

In het onderzoek zegt ongeveer 30% van de autolozen plannen te hebben voor auto-aanschaf. Daarbij is een aantal verschillen tussen groepen waar te nemen. Bij jongeren gaat het met name om huishoudens met een laag inkomen. Zij hebben dus wel een wens, maar nog geen geld. Bij hoofdkostwinners van middelbare leeftijd bestaat nauwelijks verschil in de aanschafintentie tussen lagere en hogere inkomens. Oudere autolozen ten slotte, hebben vrijwel nooit de intentie een auto aan te schaffen. Zoals al eerder opgemerkt is ook sprake van een relatie tussen de woonplaatskeuze en de houding ten aanzien van de auto; autolozen die tevreden zijn over hun woonplaats hebben een hoger milieubewustzijn en hebben een kleinere aanschafintentie. Ten aanzien van de mobiliteit valt op dat autolozen die met het openbaar vervoer naar het werk gaan een significant hogere aanschafintentie hebben dan mensen die met de fiets naar het werk gaan. Daarbij gaat het vooral om de lange-afstandverplaatsingen. Blijkbaar kan de trein niet voldoen aan de mobiliteitsvraag van woon-werkenden over langere afstanden.

Autolozen die in de toekomst van plan

zijn een auto aan te schaffen, noemen vooral het gemak van de auto als een belangrijke reden. Een andere reden is het gebruik voor het woon-werkverkeer, vooral bij een (kleine) groep jongere autolozen.

BELEIDSRELEVANTE GROEPEN

Op basis van het voorgaande kunnen vijf belangrijke groepen autolozen worden onderscheiden die van belang zijn voor beleidsmaatregelen. De eerste groep bestaat uit meerpersoonshuishoudens met een jonge hoofdkostwinner, wonend in urbane gebieden. Ze hebben over het algemeen een positieve houding ten aanzien van de auto en zijn minder tevreden over het voorzieningenniveau en de aantrekkelijkheid van hun woonomgeving. Hierop reageren ze op twee manieren: of ze ontvluchten het stedelijk milieu door verhuizing naar suburbane gebieden en schaffen dan een auto aan, of ze blijven in het stedelijk milieu wonen en schaffen een auto aan. Voor het beleid is vooral de eerstgenoemde intentie relevant omdat een beleid gericht op bevordering van autoloosheid blijkbaar moet samengaan met een woningmarktbeleid. Bouw van woningen in het stedelijk milieu, rekening houdend met de woonbehoeften van deze groep mensen (veiligheid, openbaar groen, en dergelijke) kan de trek naar suburbane gebieden verminderen. Daardoor kan de groei van autobezit in deze groep worden vertraagd.

De tweede groep die voor het beleid relevant is, bestaat uit jonge huishoudens

die vroeger een auto hebben gehad en deze vooral om financiële redenen hebben afgeschaft. De wens om weer een auto aan te schaffen leeft sterk onder al deze mensen, ongeacht het inkomen. Ten opzichte van de overige autolozen hebben ze een positievere houding ten aanzien van autobezit, vooral omdat ze het gemak sterk waarderen. Ze hebben dat gemak ook aan den lijve ondervonden en missen de auto het meest bij incidentele verplaatsingen met een sociaal-recreatieve bestemming. Voor deze groep autolozen is het bevorderen van flexibele alternatieven voor het eigen autobezit van belang.

De derde groep bestaat uit werkende autolozen die hun woon-werkverplaatsingen maken met het openbaar vervoer, met name de trein. Het gaat hier vooral om de jongeren en in minder mate om mensen van middelbare leeftijd met een hoog inkomen. Deze groep heeft een relatief grote mobiliteitsbehoefte en is vaak ontevreden over de mate waarin het openbaar vervoer deze dekt. De kwaliteit van het openbaar vervoer zal verbeterd moeten worden om het verschil tussen de gerealiseerde en gewenste mobiliteit te verkleinen.

De vierde groep autolozen bestaat uit mensen van middelbare leeftijd met een min of meer vast mobiliteitspatroon en in veel gevallen een hoog inkomen, zeker als sprake is van een meerpersoonshuishouden en/of een werkende hoofdkostwinner. Deze mensen maken over het algemeen meer dan jongeren en ouderen gebruik van alternatieve vervoerwijzen, zoals de treintaxi en de taxi. Tevens huren ze vaker een auto. Het hoge inkomen speelt hierbij een belangrijke rol. Voor deze groep dient het beleid zich te richten op het bevorderen van alternatieven zoals witkarren en Call-a-Car, al blijkt uit het onderzoek dat deze alternatieven te kampen hebben met onvoldoende gebruikersgemak.

De vijfde groep autolozen ten slotte, zijn de oudere huishoudens. Deze hebben een gering voornemen een auto aan te schaffen, al neemt dit toe naarmate het inkomen stijgt. De auto is veelal afgeschaft om persoonlijke redenen: degene die de auto bestuurt wordt te oud of overlijdt. Het aanbieden van goede openbaar-vervoervoorzieningen kan wellicht het eerder afschaffen van de auto bevorderen. Hiervoor is echter geen sterke aanwijzing gevonden.

CONCLUSIES

Hoewel het onderzoek van MuConsult zich niet direct richt op de effecten en haalbaarheid van maatregelen ter ver-

groting van de autoloosheid, kan toch een aantal conclusies worden getrokken. De belangrijkste is dat er geen enkelvoudige maatregelen zijn met voldoende effect. Het meeste kan worden bereikt door 'bewust autolozen' te stimuleren auto-loos te blijven. Daarvoor is een mix van maatregelen noodzakelijk gericht op specifieke doelgroepen. Maatregelen gericht op de fiets (stallingen, veilige en aantrekkelijke routes) en fiscale maatregelen en dergelijke kunnen hierbij helpen.

Ook het aanbieden van goedkoop ov zou hierbij behulpzaam kunnen zijn. Zo blijft de ontwikkeling van het autobezit bij jongeren de laatste jaren achter ten opzichte van de situatie voor invoering van de studenten ov-kaart.

Verder zou men ernaar kunnen streven jongeren langer autoloos te laten blijven en ouderen eerder autoloos te laten worden. Daarbij zijn drie ingangen van belang. De eerste betreft de beïnvloeding van de keuzevrijheid ten aanzien van autobezit. In dit kader zou men de kosten van het halen van een rijbewijs en van de auto kunnen verhogen. Vooral jongeren met een laag inkomen zullen dan langer wachten met de aanschaf van een auto. Ook zou dit beleid er voor kunnen zorgen dat ouderen eerder de auto wegdoen. Op middeninkomens mag van een dergelijke maatregel maar een beperkt effect worden verwacht. Uit het kwalitatieve onderzoek van Intomart blijkt echter dat voor dergelijk beleid maatschappelijk nauwelijks draagvlak bestaat. Het lijkt dan ook niet waarschijnlijk dat het beleid voor één van deze opties zal kiezen.

Een tweede ingang voor het beïnvloeden van het autobezit is het beïnvloeden van de behoefte aan autokilometers door het verbeteren van de alternatieven die er voor de auto zijn. In het woon-werkverkeer kan een beperkt effect worden verwacht van het verbeteren van het openbaar vervoer voor jongeren die over langere afstanden woon-werkverplaatsingen maken. Deze groep is echter klein. Meer effect kan worden verwacht van het scheppen van alternatieven voor incidentele verplaatsingen zoals verhuizingen, vakantie en familiebezoek. Een groot deel van de mensen die van plan is een auto aan te schaffen, doet dat met name voor dit soort verplaatsingen. Uit het soort verplaatsingen valt op te maken dat de auto-alternatieven individuele trekken moeten hebben. Nadeel hiervan is echter dat veel van deze alternatieven sterke negatieve inkomenseffecten hebben, zoals de (trein)taxi en een huurauto. Andere daarentegen zouden wel eens een gunstig inkomenseffect kunnen hebben, zoals Call-a-Car. Prijsstelling is dan

ook in alle gevallen van groot belang. Een derde ingang voor het beïnvloeden van het autobezit ten slotte, is het beïnvloeden van de houding ten opzichte van de auto. Hierbij zijn twee dimensies van groot belang. Ten eerste beschouwen mensen het openbaar vervoer niet echt als een alternatief voor verplaatsingen over langere afstanden (voor een deel op basis van beeldvorming). Ten tweede is de houding van mensen ten aanzien van het milieu van groot belang. Vergroting van het milieubewustzijn en vermindering van de vanzelfsprekendheid waarmee een auto wordt aangeschaft, kan leiden tot aanzienlijke effecten op autoloosheid. Daarbij gaat het om het bereiken van een mentaliteitsomslag. Zoals we al constateerden beschouwen veel mensen het milieuvraagstuk als een groot probleem, inclusief de autobezitters. Slechts een beperkte groep betreft dit ook op het verkeer. Het moet toch mogelijk zijn de problemen op een reële wijze onder de aandacht van de mensen te brengen. Overigens kan de verpakking van maatregelen, de motivering en een compensatieprincipe behulpzaam zijn bij vergroting van de aanvaardbaarheid ervan. Bij de verpakking gaat het om de presentatie van hetgeen wordt beoogd, bij motivering om vergroting van het inzicht in het waarom van de maatregelen.

KANTTEKENINGEN

Een aspect dat in dit onderzoek niet aan de orde is gekomen, maar gezien de combinatie van levensfase en ruimtelijke omstandigheden als verklaring voor autoloosheid en -bezit wel relevant is, is de verhuismobiliteit. Een beleid gericht op het bevorderen van autoloosheid zou moeten samengaan met een woningmarktbeleid. Meerpersoonshuishoudens met een jonge hoofdkostwinner, die nu nog in steden wonen en zich goed kunnen redden, moeten niet worden gestimuleerd te verhuizen naar verstedelijkte gebieden waar men niet zonder auto kan. Goede stedelijke voorzieningen zou-

den hieraan kunnen bijdragen. Oudere huishoudens die op het platteland wonen en daar niet zonder auto kunnen, zouden ook in steden kunnen wonen, zonder auto maar ook zonder al te grote beperkingen in hun verplaatsingsbehoefte.

Een andere kanttekening die te maken valt betreft het parkeerbeleid. Weliswaar heeft parkeerbeleid geen direct effect op het autobezit, maar wellicht wel indirect. Autobezitters in stedelijke gebieden brengen bijna allemaal de parkeersituatie als een belangrijk probleem naar voren, en wellicht dragen deze toch bij aan het verlagen van de drempel de auto (eerder) af te schaffen. Men moet echter wel oppassen met parkeermaatregelen, want de weerstand hiertegen is erg groot. Men zal dan ook altijd een pakket van pull- en push-maatregelen moeten uitvoeren.

Nog een andere kanttekening betreft de groei in het autobezit de komende jaren. Deze wordt vooral veroorzaakt door het 'tweede autobezit' van huishoudens en ook hier draagt een complex van factoren bij aan de beslissing om tot aanschaf van deze extra auto over te gaan. Op basis van eerder onderzoek van Meurs [3] kan men vaststellen dat het tweede-autobezit in een huishouden waarschijnlijk eenvoudiger te beïnvloeden is dan dat van de eerste auto. De tweede auto is immers niet nodig voor incidentele verplaatsingen met het gehele huishouden. Het ligt voor de hand dat meer kennis over de subjectieve en ruimtelijke variabelen kan bijdragen aan een effectief beleid.

LITERATUUR

1. Eeden, drs. P.G.M.A. van, *Vermindering groei autobezit en autogebruik: een kwalitatieve draagvlakmeting*, Intomart, 1994.
2. MuConsult, *Autoloosheid in perspectief: een kwantitatieve benadering*, Utrecht, maart 1994.
3. Meurs, H.J. (1991) *A panel data analysis of travel demand*. Proefschrift. Rijkuniversiteit Groningen.

KORTWEG

- Onderzocht is waarom mensen geen auto hebben. Daaruit valt af te leiden hoe autobezit mogelijk is te beïnvloeden.
- Verklaringen voor autoloosheid zijn o.a.: huishoudgrootte, de beoordeling van de bruikbaarheid van de auto en het verkeersmilieubewustzijn.
- Oplossingsrichtingen: bouw van woningen in de stad, bevorderen van flexibele alternatieven voor eigen autobezit, verbetering van het openbaar vervoer en het behalen van een rijbewijs duurdere maken.