

demos

Jaargang 36
Januari 2020

ISSN 0169-1473

Een uitgave van het
Nederlands
Interdisciplinair
Demografisch
Instituut

Bulletin
over
Bevolking
en
Samenleving

1

NIDI

inhoud

- 1 Een eerste kind, een eerste auto?
- 4 Is langer leven ook gezonder leven?
- 6 Oude Mulders wint onderzoeksprijs
- 8 Migratie van topverdieners



Foto: Ernesto Huang / Flickr

Een eerste kind, een eerste auto?

DORIEN MANTING & HANS NIJLAND

De komst van een eerste kind gaat gepaard met veel veranderingen in het leven van de jonge ouders. Veel jonge ouders kopen bij geboorte ook hun eerste auto omdat men nu ook reizen onderneemt die te maken hebben met de komst van de baby. Het steeds langer uitstellen van het krijgen van kinderen is een van de oorzaken van het dalende autobezit onder jongvolwassenen.

Nederlandse jongeren zijn in Europa vaak voorloper in demografisch gedrag. Zo was samenwonen hier al veel eerder normaal dan in andere landen. Ook werd de gezinsvorming al veel eerder uitgesteld dan in de rest van Europa. In de jaren negentig kregen vrouwen in de landen van de Europese Unie gemiddeld tussen hun 26^{ste} en 28^{ste} levensjaar een eerste kind, terwijl de gemiddelde leeftijd in Nederland toen al 29 jaar was. En ook nu worden vrouwen in Nederland met gemiddeld bijna 30 jaar verhoudingsgewijs later moeder dan in andere Europese landen. Het krijgen van kinderen heeft veel consequenties voor andere levensdomeinen. De komst van een baby kan zorgen voor andere consumptiepatronen, voor verhuizing naar een ruimere woning of een kindvriendelijke buurt, voor aanpassing in het werk, maar ook voor veranderingen in dagelijkse mobiliteitspatronen. Uitstel van gezinsvorming kan zo onbewust of ongewild ook tot uitstel van andere gebeurtenissen leiden die weer gevolgen hebben voor economie en samenleving. De relatie tussen gezinsvorming – het krijgen van een eerste kind – en autobezit is een onderwerp waar velen over kunnen meepraten, maar hoe zit het werkelijk?

Gezinsvorming en routinematige mobiliteit

Een van de dingen die verandert door de geboorte van een baby is het dagelijkse verplaatsingspatroon van de ouders en daarmee samenhangend, het vervoermiddel. Het dagelijkse vervoer verandert omdat volwassenen nu ook reizen ondernemen die te

maken hebben met de baby. Denk bijvoorbeeld aan nieuwe trips naar oppasouders, de crèche of het consultatiebureau. Andere bestemmingen verdwijnen of worden minder vaak bezocht, zoals bijvoorbeeld uitgaansgelegenheden. Door de komst van een kind worden mobiliteitspatronen meestal complexer. Transportwetenschappers zien de komst van een kind daarom als het moment waarop afscheid wordt genomen van oude vormen van routinematige verkeersmobiliteit en nieuw mobiliteitsgedrag wordt aangeleerd. Maar daar blijft het niet bij. Onderzoekers verwachten ook dat de toegenomen vervoerscomplexiteit tot grotere afhankelijkheid van de auto leidt. Het vervoer van ouder én kind biedt met de auto meer gemak, comfort veiligheid en/of flexibiliteit dan het openbaar vervoer of de fiets, zo is de gedachte. Dat komt overigens niet alleen door de gezinsvorming, maar ook door andere veranderingen die zich in het leven van de jonge ouders voordoen zoals een verhuizing. Een verhuizing naar een kindvriendelijke locatie kan ook tot meer of minder auto-afhankelijkheid leiden, afhankelijk van de kenmerken van de nieuwe woonomgeving. Wanneer een speeltuin of kinderdagverblijf om de hoek is, zal het gebruik van een auto minder vaak noodzakelijk zijn.

De 'peak car'-trend in Nederland

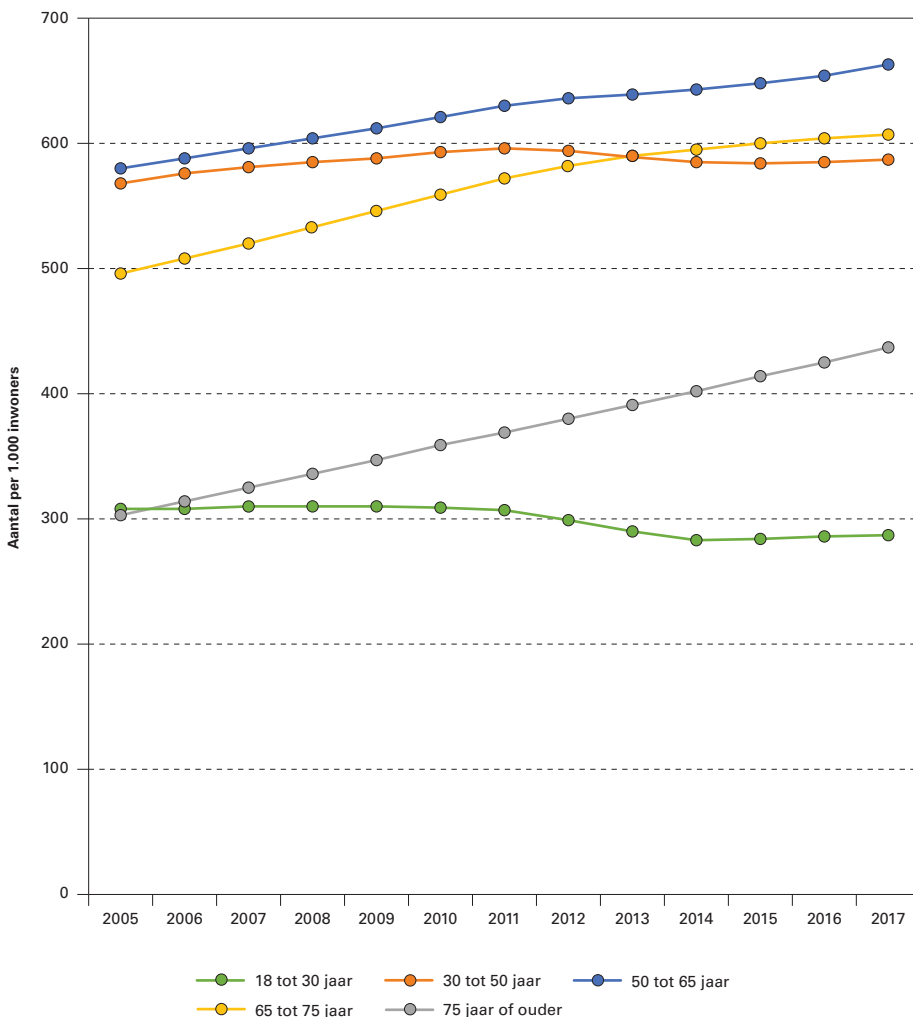
Na de eeuwwisseling deed zich tamelijk onverwachts in meerdere landen een daling of een afvlakking van de groei van het autogebruik voor.

Dat was nog niet eerder voorgekomen. Deze trendbreuk werd 'peak car' genoemd – verwijzend naar het idee dat we de piek in het autobezit en -gebruik achter ons hebben gelaten – en was aanleiding voor veel debat en discussie. Voor het dalend autobezit zijn veel verschillende verklaringen geopperd. Genoemd werden onder meer de opkomst van duurzame leefstijlen, de groei van het ICT-gebruik onder jongeren, de opkomst van deelauto's, de veranderende status van auto's, het groeiend gebruik van andere vervoersmiddelen zoals de elektrische fiets of het vliegtuig en demografische ontwikkelingen. Naast economische en vervoerskundige factoren werd vooral gedacht aan macro-demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing of verstedelijking. Later kwam daar de rol van de demografische levensloopgebeurtenissen bij. Dat laatste kwam voor een deel ook omdat de daling van het autobezit zich vooral onder jongvolwassenen leek voor te doen. In Nederland werd de daling van het autobezit zo'n jaar of tien geleden ook zichtbaar. Figuur 1 laat zien dat het autobezit het eerst daalde onder jongvolwassenen, net zoals dat in veel andere westerse landen het geval was. Onder 18-29-jarigen daalde het vanaf 2007 tot 2014 van 310 naar 283 auto's per 1.000. Daarna nam het iets toe. Onder de 30-49-jarigen begon de daling een paar jaar later en zet zich tot op heden voort. Tegelijk is ook duidelijk dat de 'peak car'-trend zich ook in Nederland alleen onder mensen onder de 50 jaar voordoet. Dat het autobezit onder 50-plussers nog steeds toeneemt, komt waarschijnlijk vooral door een inhaalslag onder vrouwen. Ten opzichte van vorige generaties, hebben veel meer 50-plus vrouwen een eigen auto.

Jongvolwassenen en autobezit

Omdat de daling van het autobezit zich vooral onder jongeren voerde, vroeg men zich ook af of die structurele wijzigingen zich misschien alleen onder de nieuwere generaties voordeden. Een recent onderzoek onder Nederlandse jongeren duidde erop dat de daling van de automobilititeit onder jongeren waarschijnlijk een tijdelijke daling betreft. Onder meer omdat jongeren zich later lijken te settelen. Veel onderzoek baseerde zich overigens in eerste instantie op de vergelijking van geaggregeerde trends. Pas recenter onderzoekt men de samenhang ook op het microniveau. En op dat niveau verkrijgt men nieuwe inzichten. Want hoewel de daling in het autobezit onder jongeren samen lijkt te gaan met de daling in gezinsvorming, betekent dat niet automatisch dat het een het ander ook heeft beïnvloed. Het kan immers ook zo zijn dat een onderliggende oorzaak zowel uitstel in autobezit als uitstel in gezinsvorming heeft veroorzaakt. Hierna bespreken we de uitkomsten van een onderzoek waarin we bestudeerd hebben in hoeverre de komst van een eerste kind het kopen van een auto stimuleert, waarbij ook rekening is gehouden met het feit dat rond de komst van een kind zich vaak ook andere levensveranderingen voordoen, die het kopen van een auto kunnen stimuleren of remmen. De kunst was om op grote schaal jonge mensen te volgen die zich in een gezinsvormingsfase bevinden en nog geen auto bezitten en deze een aantal jaren te volgen. Wij hebben op basis van gegevens

Figuur 1. Aantal auto's per 1.000 inwoners, per leeftijdsgroep, Nederland, 2005-2018



Bron: CBS (2018).

van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) ongeveer 59 duizend personen gevolgd die in 2011 noch auto noch kind hadden (zie kader). In 2013 bleek een zesde van deze stellen een eerste kind te hebben gekregen. En bijna 4 op de 10 jonge kinderloze stellen die in 2011 nog geen auto hadden, hebben tussen 2011 en 2013 een auto gekocht. Uit figuur 2 blijkt dat de geboorte van een eerste kind een groot effect op het kopen van een auto heeft. Maar andere veranderingen doen er ook toe. De relatieve kans op het kopen van een auto onder koppels die een kind hebben gekregen is twee keer groter dan de kans onder stellen die in die periode geen kind hebben gekregen. Daarnaast is de relatieve kans op het kopen van een eerste auto ongeveer 1,8 keer zo groot onder paren die naar een dunner bevolkt gebied zijn verhuisd, maar juist iets lager dan die naar een dichter bevolkt gebied zijn verhuisd dan onder paren die niet verhuisden. Het effect van stoppen met werken van een van beide partners is gering maar tegelijkertijd neemt de relatieve kans toe als er meer partners zijn gaan werken. De invloed van inkomen is daarentegen groot: een stijging in inkomen leidt tot een twee keer hogere relatieve kans op het kopen van een auto ten opzichte van stellen waarvan het inkomen ongewijzigd bleef. Een afname van het inkomen leidt daarentegen tot een iets lagere relatieve kans.

Kortom, niet alleen gezinsvorming zelf maar ook met gezinsvorming samenhangende levensgebeurtenissen hebben invloed op autobezit. Het relatief grote effect van de geboorte van een eerste kind toont volgens ons aan dat de veranderingen in de timing van gezinsvorming van invloed zijn op de timing van het kopen van een auto. Op de kortere termijn leidt het uitstellen van het krijgen van het eerste kind tot een daling van het aantal auto's onder jongvolwassenen, op de langere termijn zal het ook tot een daling in autobezit leiden. Dat laatste komt omdat uitstel van gezinsvorming voor een deel van de jongvolwassenen uiteindelijk uitmondt in definitieve kinderloosheid. Tegelijkertijd is uiteraard het krijgen van kinderen slechts een van de vele factoren die het kopen van een auto beïnvloedt.

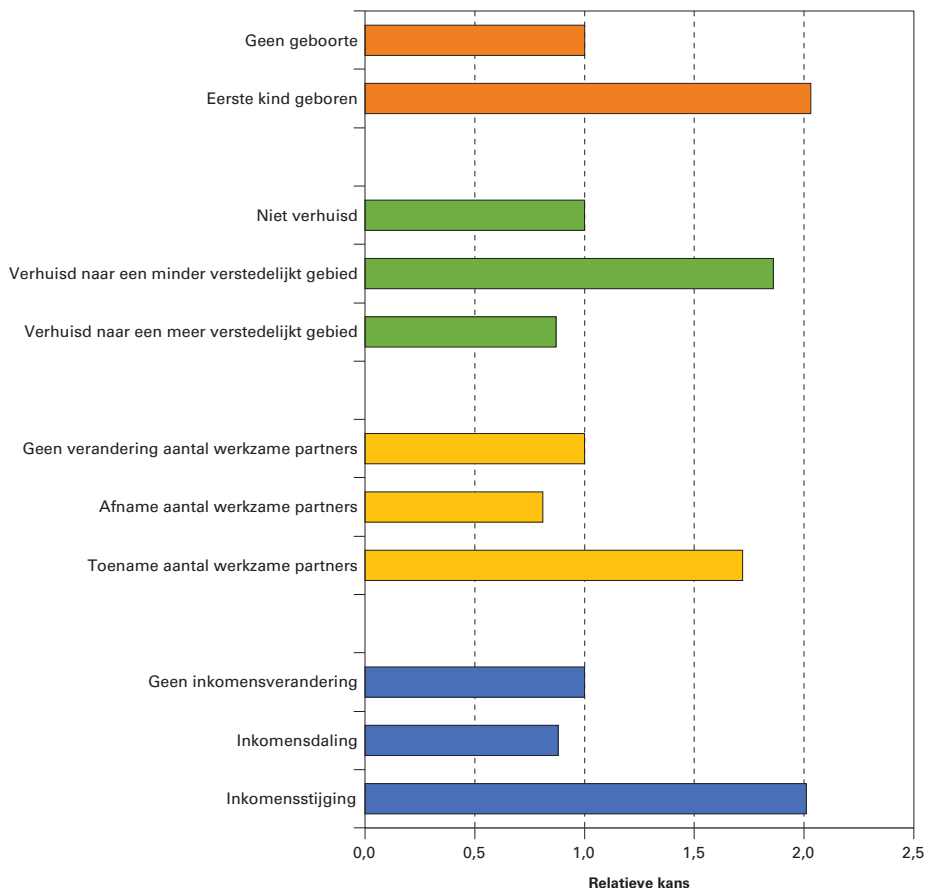
Conclusie

In de beleidswereld van verkeer en vervoer is het maken van prognoses en scenario's van het gebruik en bezit van auto's noodzakelijk voor de planning en organisatie van investeringen in verkeer in brede zin. Ook zijn deze belangrijk voor de raming van de gevolgen van autorijden voor het milieu of het klimaat. In die modellen speelt gedrag van mensen ook vaak een rol. Inzicht in de factoren die het gedrag van autorijders en autobezitters beïnvloeden is daarom van groot belang. Door de plotselinge en onverwachte daling van het autogebruik kwam demografie in brede zin als verklarende factor steeds explicieter op de voorgrond. In eerste instantie dacht men aan effecten van veranderingen in aantal en samenstelling van de bevolking – krimp, groei, vergrijzing, ontgroening, huishoudensdynamiek – als ook factoren als verstedelijking. Naast dergelijke macro-demografische ontwikkelingen, kwam er het afgelopen decennium steeds meer aandacht voor

De analyse voor dit onderzoek is verricht met verschillende gekoppelde administratieve bestanden binnen het Sociaal Statistisch Bestand van het CBS. Het gaat hierbij onder meer om het bevolkingsregister, het inkomensregister en het kentekenregistratiebestand. Dat laatste bestand bevat informatie over personen die een auto met kenteken bezitten. Uit dat gekoppelde bestand zijn vervolgens alleen de kinderloze paren en de paren die nog geen auto hadden geselecteerd. Hierdoor vielen er veel huishoudens af, omdat de meerderheid van de samenwonende stellen al een auto heeft. Veel stellen hebben dus al een auto aangeschaft voor de komst van een kind. Het meetmoment was 2011. De selectie is verder beperkt tot personen in de leeftijd waarop gezinsvorming plaats kan vinden en men auto mag rijden (leeftijd van 18 tot en met 47 jaar). Al met al bleven er circa 59 duizend personen over binnen het bewuste leeftijdsinterval die auto noch kind hadden in 2011 (zie Oakil, Manting en Nijland, 2016).

de invloed van de demografische levensloop van individuen op transportgedrag. De komst van een kind is een van die gebeurtenissen die van belang is doordat het de routinematige verplaatsingspatronen verandert. Modellen die het toekomstig bezit en gebruik van auto's trachten te voorspellen, zouden in hun scenario's rekening kunnen houden met een daling van het autobezit onder jongeren. Omdat ook de kinderloosheid in de loop der jaren gestegen is, lijkt het logisch om ook een licht structureel dalend effect te veronderstellen naarmate de leeftijd van deze jonge generaties vordert. De vraag of de 'peak car'-trend een structurele trendbreuk zal blijken te zijn, kunnen we nu en met deze analyse nog niet beantwoorden. Daarvoor is het nog te vroeg. Pas als generaties de leeftijd waarop ze kinderen kunnen krijgen

Figuur 2. De relatieve kans op het kopen van een eerste auto van personen in de gezinsvormende fase in de leeftijdsgroep 18 tot en met 47 jaar naar een aantal kenmerken



Noot: de effecten van veranderingen in status op de kans om een eerste auto te kopen zijn weergegeven ten opzichte van de basisstatus met waarde 1,0 (bijvoorbeeld een inkomensstijging leidt tot een twee keer hogere kans dan bij geen inkomensverandering). In deze figuur zijn alleen effecten van veranderingen weergegeven, zie Oakil e.a. (2016) voor de tabel met alle effecten.

Bron: CBS maatwerk, eigen bewerking.

gepasseerd zijn, kunnen we vaststellen of uit- en afstel van geboorte tot een substantiële daling van autobezit onder de nieuwe ouderen zal leiden. Daarmee worstelen transportwetenschappers in dezelfde mate met vraagstukken over uit- en afstel; net zoals demografen dat al sinds jaar en dag doen.

Dit artikel is een bewerking en samenvatting van het artikel van Oakil, Manting & Nijland (2016).

Dorien Manting, Universiteit van Amsterdam en Planbureau voor de Leefomgeving,
e-mail: d.manting@uva.nl

Hans Nijland, gepensioneerd, voorheen werkzaam bij het Planbureau voor de Leefomgeving,
e-mail: hans.nijland2017@gmail.com

LITERATUUR:

- CBS (2018), Nieuwsbericht Autobezit 75-plussers neemt toe, Den Haag.
- IFMO (2013), 'Mobility Y' – The emerging travel patterns of Generation Y. München: Institute for Mobility Research (IFMO).
- Jorritsma, P. en J. Berveling (2014), *Niet auto loos, maar auto later; voor jongvolwassenen blijft de auto een aantrekkelijk perspectief*. KiM-14-A02, Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Manting, D. (2014), *Ruimtelijk beleid kan niet zonder demografische analyse*. Oratiereeks, Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Oakil, A.T.M., D. Manting en H. Nijland (2016), Dynamics in car ownership: the role of entry into parenthood. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 16 (4), pp. 661-673.