

Rijbewijs en daarna direct een auto? Autobezit werkende en studerende jongeren onderzocht

Astrid Kampert¹

Centraal Bureau voor de Statistiek

Hermine Molnár-in 't Veld²

Centraal Bureau voor de Statistiek

Judith Nijenhuis³

Centraal Bureau voor de Statistiek

Mark van der Spoel⁴

Centraal Bureau voor de Statistiek

“Welke factoren zijn van invloed op het autobezit van jongvolwassen studenten en werkenden met een rijbewijs?” Het autobezit van 18 tot 30-jarigen is nu lager dan tien jaar geleden. In de literatuur zijn diverse verklaringen te vinden voor het gedaalde autobezit bij jongeren. In deze studie zijn een groot aantal van deze achtergrondkenmerken in samenhang onderzocht middels beschrijvende en multivariate logistische regressieanalyses. Jongvolwassenen bevinden zich in verschillende levensfasen, daarom wordt er onderscheid gemaakt tussen studenten en werkenden. De volgende kenmerken zijn onderzocht: rijbewijsbezit, leeftijd, geslacht, stedelijkheid, huishoudsamenstelling, andere auto in het huishouden, inkomen en etniciteit. Het effect van deze variabelen is onderzocht op een integrale dataset van alle werkende en studerende jongeren van 18 tot 30 jaar. Hierin is het bevolkingsregister gecombineerd met achtergrondkenmerken en auto- en rijbewijsgegevens. Deze integrale dataset bood de mogelijkheid om een gedetailleerde uitsplitsing van achtergrondkenmerken te maken met hoge nauwkeurigheid. Uit dit onderzoek blijkt dat inkomen en leeftijd het meest van invloed zijn op het autobezit van studenten. Bij werkende jongvolwassenen zijn stedelijkheid gevolgd door inkomen het belangrijkste.

Trefwoorden: autobezit, jongeren, jongvolwassenen, rijbewijsbezit, studenten, werkenden

¹ Astrid Kampert: a.kampert@cbs.nl

² Hermine Molnár in 't Veld: hra.molnar-intveld@cbs.nl

³ Judith Nijenhuis: jj.nijenhuis@cbs.nl

⁴ Mark van der Spoel: mwt.vanderspoel@cbs.nl

1. Inleiding

Het hebben van een auto bepaalt ook het gebruik van een auto en daarmee de toekomstige mobiliteit. Jongvolwassenen staan voor de keuze om een rijbewijs te halen en eventueel een auto aan te schaffen. Begin 2015 telde Nederland 2,5 miljoen jonge mensen tussen de 18 en 30 jaar. Zij hebben tegenwoordig minder vaak een auto dan tien jaar geleden (CBS, 2017a). Begin 2005 hadden 313 van de 1000 jongeren een auto, begin 2015 waren dat er 283.

Ook in veel andere ontwikkelde landen is het auto- en rijbewijsbezit onder jongvolwassenen afgenomen. In Duitsland neemt het autobezit onder jongvolwassenen af sinds de eeuwwisseling. Het aandeel rijbewijsbezitters onder jongvolwassenen neemt af in Noorwegen, Zweden, Groot-Brittannië, en de Verenigde Staten (Delbosc, Currie, 2013; Kuhnimhof et al., 2012; Coogan, Nygaard & Weinberger, 2017).

Onderzoekers noemen verschillende verklaringen voor het dalende autobezit en autogebruik onder jongeren. Zo worden factoren als woonomgeving (stedelijkheid), huishoudsamenstelling en maatschappelijke en economische positie van jongeren genoemd als variabelen die de automobilititeit van jongeren hebben beïnvloed (Jorritsma, Berveling, Van der Waard, 2013; Goudappel Coffeng, 2015; KiM, 2014; Coogan, Nygaard & Weinberger, 2017; Oakil, Manting, Nijland, 2016).

Jorritsma et. al. (2013) geven aan dat er meer studerende jongvolwassenen en minder werkende jongvolwassenen zijn dan 10 jaar geleden. Het aantal studerende jongeren nam de afgelopen tien jaar met 40 procent toe, het aantal werkende jongeren daalde daarentegen met 20 procent. Dit heeft invloed op de mobiliteit omdat de automobilititeit van jongeren pas sterk toeneemt wanneer ze gaan werken (Goudappel Coffeng, 2015).

Jongeren krijgen ook op latere leeftijd een vaste baan in vergelijking met 10 jaar geleden (CBS, 2015a). Het aandeel jongeren van 25 jaar met een vast contract daalde van 56 procent in 2004 naar 38 procent in 2014. Dit komt niet alleen doordat jongeren langer studeren, maar ook doordat er een toename is in het aantal flexibele arbeidsrelaties en de door de crisis toegenomen jeugdwerkeloosheid.

Niet alleen studeren jongeren langer, ze gaan ook later samenwonen, kopen later een huis en krijgen later kinderen (CBS, 2014a; CBS, 2015a; Goudappel Coffeng, 2015). Deze 'life events' hangen vaak samen met een flinke sprong in de automobilititeit van jongvolwassenen (Goudappel Coffeng, 2015). Zo blijkt uit onderzoek van Oakil et al. dat gezinnen met kinderen de grootste kans hebben om een auto te bezitten, dit ondersteunt volgens de auteurs het idee dat gezinnen met kinderen afhankelijker zijn van de auto dan alleenstaanden en paren vanwege hun complexe dagelijkse behoeften (Oakil, Manting, Nijland, 2016).

Het feit dat jongeren langer studeren heeft er ook aan bijgedragen dat er steeds meer jongeren in stedelijke gebieden wonen. Dit heeft gezorgd voor een verschuiving van de auto naar de fiets en het openbaar vervoer (Jorritsma, Berveling, Van der Waard, 2013).

Andere factoren die het autobezit onder jongeren beïnvloeden zijn de status en het aanzien die de auto heeft voor jongeren en hun attitude ten opzichte van de auto. Er zijn trendwatchers die opmerken dat jongeren een eigen auto minder belangrijk vinden dan ouderen. Jongeren willen wel een rijbewijs, maar een eigen auto bezitten is niet 'hot' meer (De Vré, 2013). Daarnaast staan jongeren meer open voor het delen van een auto dan ouderen (KpVV, 2014; Coogan, Nygaard & Weinberger, 2017). Maar onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onder Nederlandse jongeren wijst erop dat er geen sprake lijkt te zijn van afstel maar van uitstel van de aanschaf van een auto. Jongeren settelen later, maar als ze eenmaal gesetteld zijn neemt hun autogebruik alsnog toe. Het KiM stelt dat de attitude van jongeren ten opzichte van de auto niet is veranderd (KiM, 2014). Ook Amerikaanse jongeren geven aan dat ze verwachten de auto op latere leeftijd meer te gaan gebruiken (Coogan, Nygaard & Weinberger, 2017).

Om beter zicht te krijgen op welke veranderingen van invloed zijn op het autobezit van jongeren in Nederland is het van belang om te weten welke factoren het autobezit van jongeren beïnvloeden. In dit onderzoek wordt nagegaan of, en in welke mate, een aantal van de hierboven genoemde factoren van invloed zijn op het autobezit van werkende en studerende 18- tot 30-jarigen. Bijna de helft van de jongvolwassenen van 18 tot 30 jaar werkt en ruim een derde studeert. Jongeren bevinden zich in heel verschillende levensfasen. Een deel woont bij zijn/haar ouders, een ander deel woont alleen of heeft al een eigen gezin. De ene jongere heeft meer te besteden dan de andere. Tussen al deze jongeren zijn verschillen in auto- en rijbewijsbezit. De omstandigheden van jongeren zijn hierop van invloed. Het doel van deze studie is om te onderzoeken *welke factoren van invloed zijn op het autobezit van jongvolwassen studenten en werkenden van 18 tot 30 jaar.*

Om deze vraag te beantwoorden zijn kenmerken van jongeren in relatie tot hun autobezit onderzocht door middel van beschrijvende analyse en multivariate modellen. Onze verwachting is dat het autobezit laag is bij jongeren die: in de grote steden wonen, jong zijn, vrouw zijn, weinig inkomsten hebben, thuis bij hun ouder(s) wonen (niet gesetteld), een migratieachtergrond hebben en waarbij er al een andere auto in het huishouden aanwezig is. In dit artikel wordt het autobezit van werkende en studerende jongvolwassenen apart onderzocht. Er is namelijk een groot verschil in het rijbewijs- en autobezit tussen studerende en werkende jongeren. Van de studenten heeft 60 procent een autorijbewijs en 8 procent een auto. Onder werkende jongeren is dat respectievelijk 83 procent en 48 procent.

2. Onderzoeksbeschrijving

Afbakening onderzoekspopulatie

De onderzoekspopulatie van dit artikel betreft personen van 18 tot 30 jaar, die op 1 januari 2015 ingeschreven stonden in Nederland in de Basisregistratie Personen (BRP). Binnen deze groep jongeren wordt onderscheid gemaakt tussen werkenden en studenten. Deze zijn als volgt gedefinieerd:

Studenten: Jongvolwassenen van 18 tot 30 jaar die ingeschreven zijn bij een onderwijsinstelling en eventueel een bijbaan hebben waarmee zij minder verdienen dan de lage inkomensgrens. 35 procent van alle jongvolwassenen is student. Het betreft studenten/scholieren in door overheid bekostigd onderwijs of met studiefinanciering van de Nederlandse overheid in overige onderwijsinstellingen (evt. buitenland). Studenten in particulier of buitenlands onderwijs zonder studiefinanciering vallen hier niet onder.

Werkenden: Jongvolwassenen van 18 tot 30 jaar waarbij hun inkomen uit arbeid (als zelfstandige of in loondienst) hoger is dan hun overige inkomsten (zoals werkloosheids- of bijstandsuitkeringen). In deze groep zijn ook studenten/scholieren opgenomen die meer verdienen dan de lage inkomensgrens. Van de jongvolwassenen behoort 49 procent tot de groep werkenden.

Overigen: Personen die niet ingeschreven zijn bij een onderwijsinstelling en waarbij het bedrag aan overig inkomen (uitkeringen/pensioen) groter of gelijk is aan hun inkomen uit arbeid. Deze groep wordt ook wel NEETs (Not in Employment, Education or Training) genoemd. Dit zijn jongeren die niet werkzaam zijn en geen opleiding volgen. 16 procent van de 18- tot 30-jarigen maakte deel uit van deze groep. Deze mensen kunnen zich in zeer uiteenlopende posities ten opzichte van de arbeidsmarkt bevinden. Een groot deel van deze groep is werkloos, zoekt naar werk en is op korte termijn beschikbaar voor de arbeidsmarkt. Een deel van de jongeren die op het peilmoment niet aan het werk waren en niet studeerden kan niet werken vanwege ziekte of arbeidsongeschiktheid (CBS, 2015b). Vanwege de diversiteit van de groep jongeren zonder werk of studie wordt in dit artikel niet ingegaan op het rijbewijs- en autobezit van deze jongeren.

Data en koppeling

Voor dit onderzoek zijn integrale microbestanden over mobiliteit, demografie, regio, arbeid en inkomen met elkaar gecombineerd, met als peilmoment 1 januari 2015. Voor deze koppeling is gebruik gemaakt van het Stelsel van Sociaal-Statistische Bestanden (SSB) van het CBS. Dit is een stelsel van koppelbare registers die onderling zijn afgestemd en consistent zijn gemaakt. Het SSB bevat geanonimiseerde microdata over diverse onderwerpen.

Autobezit

In dit artikel wordt iemand als autobezitter aangemerkt als deze persoon op 1 januari 2015 één of meerdere personenauto's op naam had staan volgens de kentekenregistratie van de Dienst Wegverkeer (RDW). 2 procent van de jongeren had meer dan één auto op naam staan. Als jongeren de auto niet op hun eigen naam, maar op die van hun ouders registreren, bijvoorbeeld in verband met de verzekeringspremie is niet de jongere, maar een van de ouders als de eigenaar aangemerkt. Omdat niet bekend is welke jongeren hun auto op naam van hun ouders hebben geregistreerd zijn deze jongeren in dit onderzoek niet als autobezitter ingedeeld.

Bij de beschrijvende analyses (paragraaf 3 en 4) zijn niet alleen de jongeren die één of meerdere auto's op naam hadden staan, maar ook de jongeren die bijtelling betaalden voor een leaseauto als autobezitter ingedeeld. Ook al zijn deze jongeren geen eigenaar van de leaseauto (deze staat namelijk op naam van de leasemaatschappij bij de RDW), zij kunnen het voertuig wel gebruiken. In de multivariate analyse (paragraaf 5) is, om het soort autobezit gelijk te houden voor beide groepen, de leaseautobezitter niet meegenomen. Met name werkende jongeren hebben een leaseauto en niet studenten. De verwachting is dat het bezit van een leaseauto voornamelijk wordt verklaard door het soort baan (type bedrijf en functie).

Rijbewijsbezit

Op basis van het rijbewijsregister van de RDW is vastgesteld wie er op 1 januari 2015 (peildatum) in het bezit was van een rijbewijs. Het register bevat alle houders van een Nederlands rijbewijs voor een auto, motor, bromfiets, bus of vrachtauto, eventueel met aanhanger. Deze rijbewijsinformatie is gekoppeld aan de populatie jongeren van 18 tot 30 jaar die op de peildatum ingeschreven stonden in de BRP. Doordat in dit onderzoek alleen de rijbewijsbezitters die in de BRP voorkomen zijn meegenomen, kunnen aantallen afwijken van de StatLinetabel 'personen met een rijbewijs' waarin ook niet-Nederlanders met een Nederlands rijbewijs voorkomen.

Inkomen en werk

Wanneer in dit artikel sprake is van 'inkomen' wordt hiermee het 'persoonlijk inkomen' bedoeld. Het persoonlijke inkomen bestaat uit het persoonlijk bruto-inkomen verminderd met de betaalde premies voor inkomensverzekeringen. Persoonlijk inkomen omvat het totaal van inkomen uit arbeid, inkomen uit eigen onderneming, uitkering inkomensverzekeringen en uitkering sociale voorzieningen (m.u.v. kinderbijslag en kindgebonden budget). Premies van inkomensverzekeringen (m.u.v. premies voor volksverzekeringen) zijn hierop in mindering gebracht. Ook eventuele studiefinanciering behoort tot het persoonlijk inkomen van jongeren. Sinds 1 september 2015 is de studiefinanciering voor studenten in het hoger onderwijs echter veranderd. De basisbeurs voor nieuwe bachelor- en masterstudenten is omgezet van een gift naar een lening. Het studievoorschot vervangt de basisbeurs. Deze lening is niet verplicht (Rijksoverheid.nl). In dit artikel wordt de situatie beschreven van 2014 waarbij studenten wel nog een basisbeurs ontvangen.

Bij de werkenden en de werkende studenten wordt in dit artikel gekeken naar het aantal uren dat zij werken en de contractsoort. Voor 10 procent van de werkenden en 13 procent van de studenten met een bijbaan zijn deze gegevens onbekend. Dit betreft bijvoorbeeld zelfstandigen en meewerkende gezinsleden.

Migratieachtergrond

De indeling westers/niet-westers is geoperationaliseerd volgens de gangbare definitie van het CBS, gebaseerd op grond van de sociaal-economische en sociaal-culturele positie. Meer specifiek vallen migranten uit Europa (exclusief Turkije), Noord-Amerika, Oceanië en Indonesië en Japan onder de westerse landen.

Analyses

In het eerste deel van het onderzoek is het autobezit van studenten en werkenden voor de afzonderlijke variabelen op de afhankelijke variabele (autobezit) beschreven.

Daarna zijn in de multivariate analyse logistische regressies gebruikt om de effecten van de onafhankelijke variabelen op een afhankelijke dichotome variabele te meten. Er is gekozen voor logistische regressie omdat de afhankelijke variabele Y in twee categorieën (wel of niet in het bezit van een auto) is gedefinieerd (Greene, 2003).

Bij dit model worden onderstaande vergelijkingen toegepast:

$$P(Y) = \frac{1}{1 + e^{-(b_0 + b_1 X_1 + \dots + b_n X_n + \epsilon)}} \quad (1)$$

Dit is gelijk aan

$$\ln\left(\frac{P(Y)}{1 - P(Y)}\right) = e^{b_0 + b_1 X_1 + \dots + b_n X_n + \epsilon} \quad (2)$$

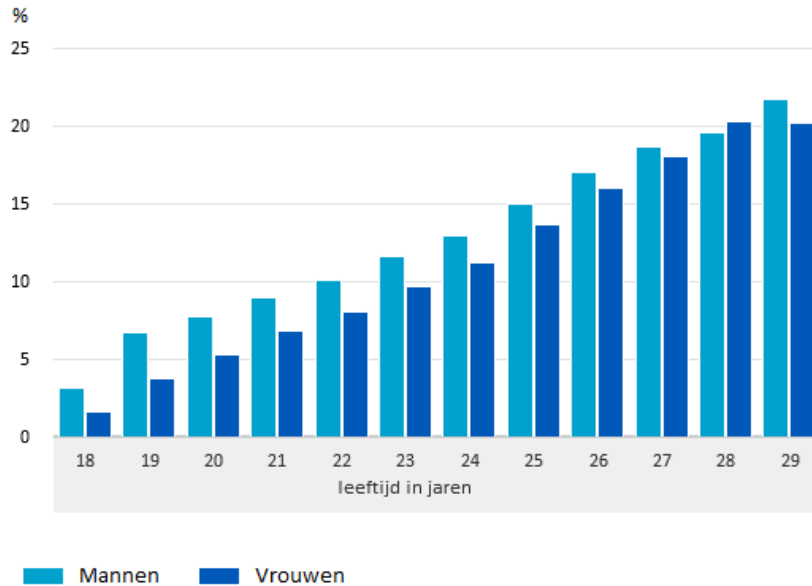
Dit model berekent de kans $P(Y)$ op het voorkomen van de variabele Y , hetgeen in ons model het hebben van een auto is. Dit komt neer op het verklaren van de natuurlijke logaritme (\ln) van de kansverhouding. Dit wordt ook wel de log odds genoemd. Door deze log odds te transformeren middels het getal e , kunnen de odds worden weergegeven. Deze odds kunnen vervolgens geïnterpreteerd worden als een procentuele verandering ten opzichte van de referentiecategorie van de bepaalde factorvariabele.

3. Autobezit studenten

Nederland telde begin 2015 bijna 871 duizend studenten in de leeftijdsgroep van 18 tot 30 jaar. Gemiddeld waren zij 21 jaar oud. Naast hun studie heeft een deel van de studenten een bijbaan. Een deel van de studenten woont nog thuis bij hun ouders, een ander deel woont op kamers. Ze beschikken vaak over een OV-studentenkaart (ofwel Studentenreisproduct), waardoor reizen met het openbaar vervoer aantrekkelijk is. 66 duizend studerende jongeren bezitten een auto, dit is 8 procent van alle studenten. In deze paragraaf volgt voor de groep studenten een beschrijvende analyse van variabelen die volgens de literatuur van invloed zijn op het autobezit van jongvolwassenen.

Leeftijd en geslacht

Het autobezit van studenten is hoger naarmate ze ouder zijn. Van de 18-jarige studenten heeft 2 procent een auto, van de 29-jarige studenten is dat 21 procent. Hierbij valt het op dat het autobezit van vrouwelijke studenten over het algemeen achterblijft bij dat van mannelijke studenten. Van de mannelijke studenten heeft 9 procent een auto, van de vrouwelijke studenten heeft 6 procent er een.

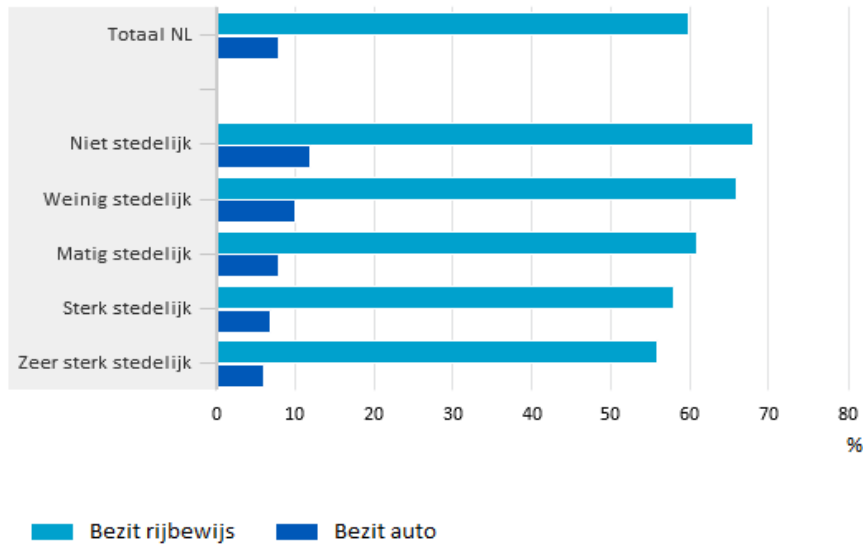


Bron: CBS, RDW

Figuur 1: Autobezit studenten naar leeftijd en geslacht, 2015.

Student in universiteitsstad heeft minder vaak auto

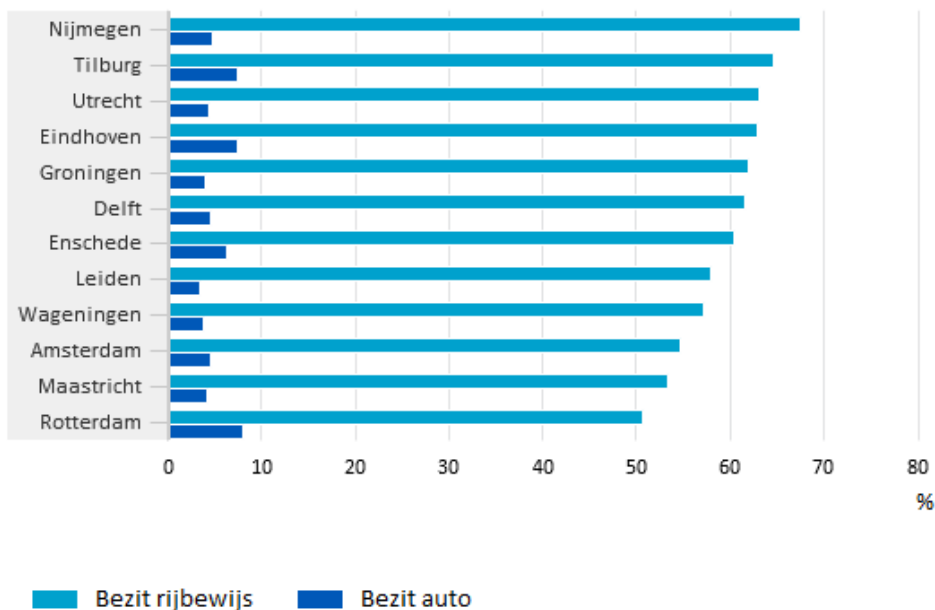
Twee derde van de studenten woont in een sterk of zeer sterk stedelijk gebied. In de grote steden is het autobezit lager dan op het platteland. KiM noemt in Mobiliteitsbeeld 2016 (KiM, 2016) een aantal redenen voor dit lagere autobezit. Volgens het KiM kan dit onder andere verklaard worden doordat het rijbewijsbezit lager is dan in de rest van Nederland. Daarnaast is er een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk aanwezig en wordt er meer gefietst, wat de noodzaak tot het bezitten van een auto reduceert. Ruimtelijke factoren, zoals hogere bebouwingsdichtheden en de ligging ten opzichte van belangrijke activiteitenlocaties spelen eveneens een rol. De studenten die in sterk of zeer sterk stedelijke gebieden wonen hebben minder vaak een auto in bezit (6 procent) dan de studenten die in matige tot niet stedelijke gebieden wonen (10 procent).



Bron: CBS, RDW

Figuur 2: Auto- en rijbewijsbezit studenten naar stedelijkheidsgraad, 2015.

Een derde van alle studenten woont in één van de universiteitssteden (CBS, 2017c). Van de studenten die in een universiteitsstad wonen heeft 5 procent een auto en 59 procent een rijbewijs. Het autobezit ligt daarmee lager dan bij studenten die buiten de universiteitssteden wonen, van hen heeft bijna 9 procent een auto. Het rijbewijsbezit van studenten buiten de universiteitssteden is nagenoeg gelijk aan dat van de studenten in de universiteitssteden.



Bron: CBS, RDW

Figuur 3: Auto- en rijbewijsbezit studenten in studentensteden, 2015.

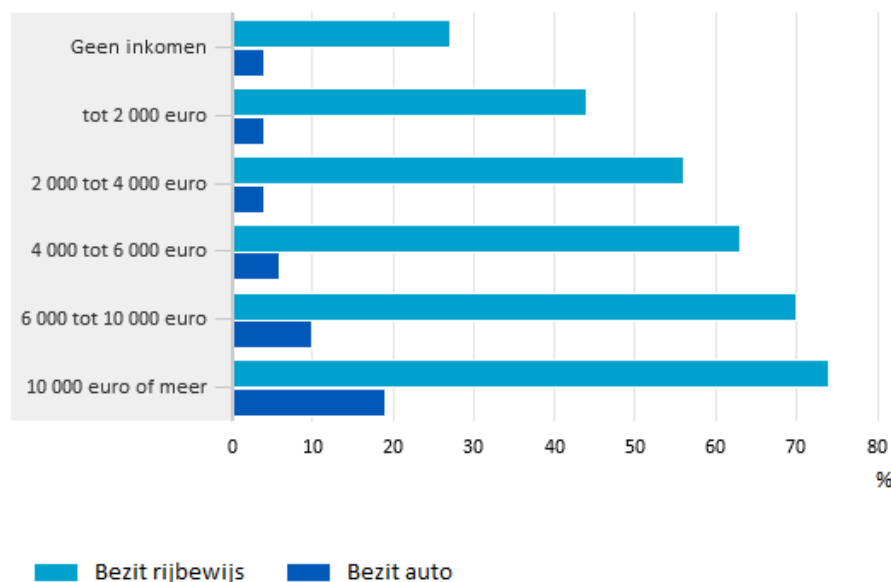
Tussen universiteitssteden onderling zijn ook verschillen, zo heeft van de Nijmeegse studenten 67 procent een rijbewijs tegenover 51 procent van de Rotterdamse studenten. Rotterdamse studenten zijn echter wel koplopers qua autobezit, 8 procent van hen bezit een auto, onder studenten in Leiden is dit 3 procent.

Nauwelijks verschil in autobezit tussen thuis- en uitwonende studenten

Een meerderheid van de studenten, 60 procent, is 'inwonend' bij zijn of haar ouders. Studenten die bij hun ouders wonen en de auto van hun ouders kunnen lenen, zullen hierdoor misschien minder geneigd zijn zelf een auto aan te schaffen. Toch is er nauwelijks verschil in autobezit tussen jongeren die bij hun ouders wonen en studenten die zelfstandig wonen. Van de thuiswonende studenten bezit 7 procent een auto, onder uitwonende studenten is dit 8 procent. Wel is het rijbewijsbezit onder uitwonende studenten, met 62 procent, iets hoger dan onder thuiswonende studenten (58 procent).

4 procent studenten zonder inkomen heeft auto

Een klein deel van de studenten (5 procent) had in 2014 geen inkomsten. Van hen had 27 procent een rijbewijs en 4 procent een auto. 84 procent van de studenten had een persoonlijk inkomen dat tussen de 0 en de 10 000 euro per jaar lag. Het rijbewijsbezit is in deze groep een stuk hoger dan bij de studenten zonder inkomsten, terwijl er slechts een klein verschil is in het autobezit. Van de jongeren in deze inkomensgroep had 60 procent een rijbewijs en 6 procent een auto. Het autobezit is hoger als studenten meer verdienen. Van de studenten met een inkomen van 10 000 euro of meer had 74 procent een rijbewijs en 19 procent een auto.



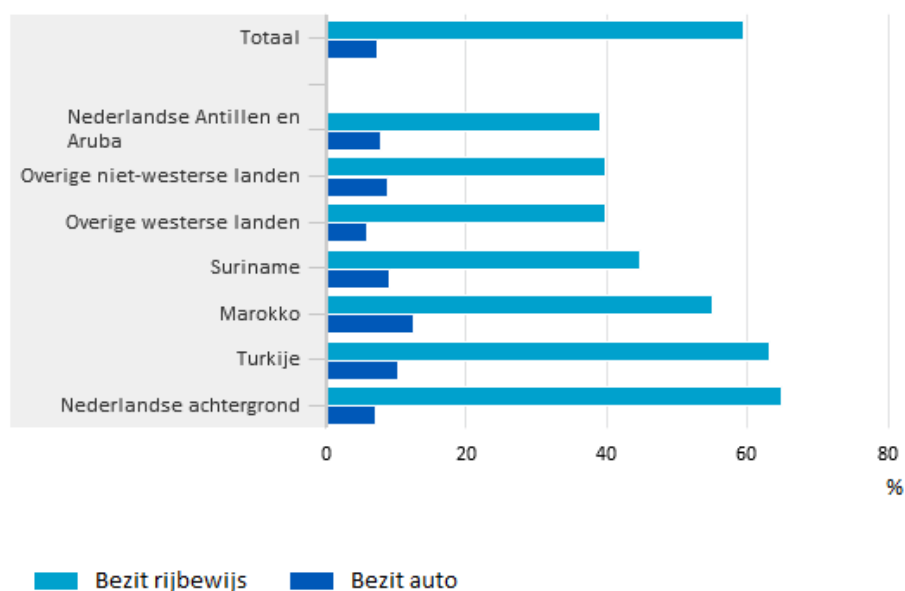
Bron: CBS, RDW

Figuur 4: Auto- en rijbewijsbezit studenten naar inkomensklasse, 2014.

Meer dan de helft van de studenten werkt naast hun studie (59 procent). Bijbanen in de horeca en in winkels zijn het populairst (CBS, 2014b). Studenten met een bijbaan zijn vaker in het bezit van een auto en/of rijbewijs dan studenten zonder bijbaan. 9 procent van de studenten met een bijbaan heeft een auto tegenover 6 procent van de studenten zonder bijbaan. Van de studenten met een bijbaan van meer dan 75 uur per maand heeft 13 procent een auto.

Studenten met Westerse migratieachtergrond minst vaak autobezitter

Studenten van 18 tot 30 jaar met een Westerse achtergrond hebben het minst vaak een auto in bezit. Van de studenten met een Nederlandse achtergrond heeft 7 procent een auto, bij studenten met een migratieachtergrond uit de overige westerse landen is dit 6 procent. Het autobezit is het hoogst bij studenten met een Turkse of Marokkaanse migratieachtergrond. Van studenten met een Turkse achtergrond heeft 10 procent een auto, bij die met een Marokkaanse achtergrond is dit zelfs 13 procent. Gelet op rijbewijsbezit, hebben studenten met een Nederlandse achtergrond het vaakst een rijbewijs, 65 procent van deze studenten heeft er een.



Bron: CBS, RDW

Figuur 5: Auto- en rijbewijsbezit studenten naar etniciteit, 2015.

Als we ons enkel concentreren op het autobezit van studenten met een rijbewijs, dan blijkt echter dat bij studenten met een Nederlandse achtergrond het autobezit het laagst is en bij rijbewijsbezitters met een niet-westerse migratieachtergrond het hoogst.

Conclusie

Het autobezit onder studenten is relatief laag, zij verplaatsen zich vaker met het openbaar vervoer of op de fiets dan als autobestuurder (CBS, 2016). Het autobezit van mannelijke studenten is hoger dan dat van vrouwelijke studenten. Waar studenten wonen is ook van invloed op het autobezit. Studenten die in een zeer sterk stedelijk gebied wonen, waaronder de studentensteden hebben het minst vaak een auto. Bij studenten wonend in niet stedelijk gebied is het autobezit het hoogst. Er blijkt echter nauwelijks verschil in autobezit te zijn tussen uitwonende en thuiswonende studenten. Tot slot hebben studenten met een bijbaan vaker een auto in bezit dan studenten zonder bijbaan.

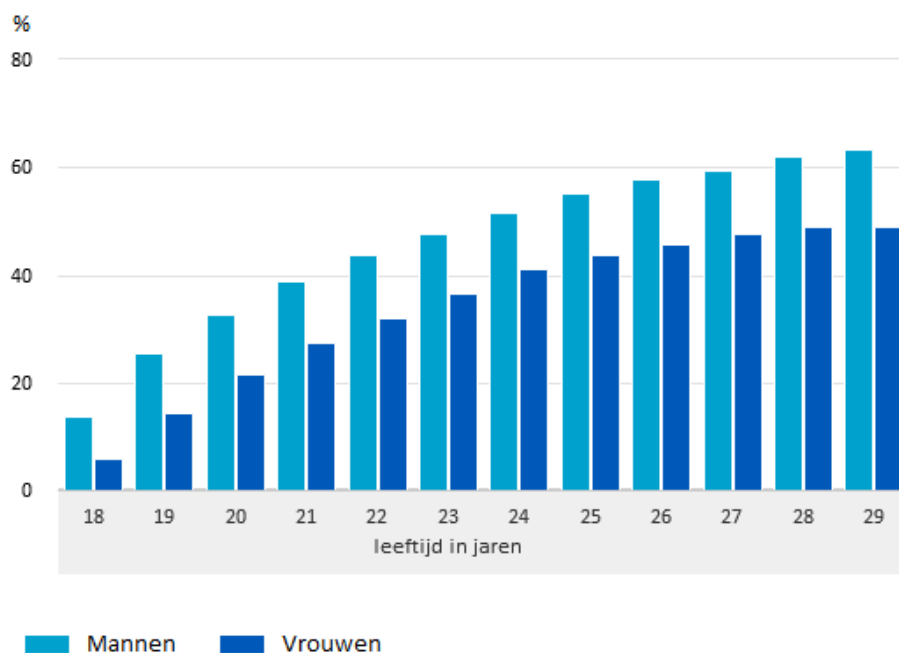
Dit roept de vraag op hoe al deze achtergrondkenmerken gezamenlijk het autobezit beïnvloeden. Welke kenmerken hebben de grootste invloed? Dit zal in paragraaf 5 bij de multivariate analyses worden onderzocht.


4. Autobezit werkenden

Nederland telde begin 2015 ruim 1,2 miljoen werkende jongvolwassenen, gemiddeld waren zij 25 jaar oud, dat is vier jaar ouder dan de gemiddelde student. Het auto- en rijbewijsbezit is onder de werkenden hoger dan bij de studenten. Van de werkende jongeren heeft 83 procent een rijbewijs en 49 procent een auto. Ter vergelijking, van de studenten heeft 60 procent een rijbewijs en 8 procent een auto. In deze paragraaf volgt een beschrijvende analyse van de variabelen voor de groep werkende jongeren.

Vier op tien jonge vrouwen met baan heeft auto

Net als bij de studenten is ook bij de werkenden het autobezit hoger bij mannen dan bij vrouwen. 53 procent van de werkende mannen heeft een eigen auto tegenover 42 procent van de werkende vrouwen.



 Bron: CBS, RDW

Figuur 6: Autobezit werkende jongeren naar leeftijd en geslacht, 2015.

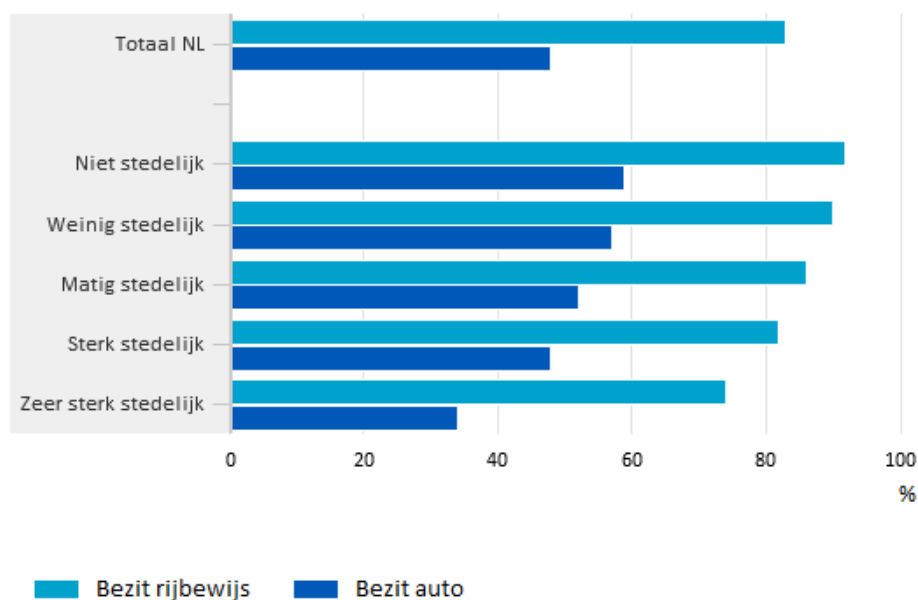
Ook bij de werkenden geldt dat naarmate jongvolwassenen ouder zijn, het autobezit hoger is. Van de 18-jarige werkenden heeft 11 procent een auto, bij de 29-jarigen is dat 57 procent.

Werkende jonge mannen rijden vaakst auto van de zaak

Werkende jongeren kunnen ook een leaseauto hebben. Zij kunnen dan ook privé gebruik maken van de auto van de zaak zonder dat deze op hun naam staat. 6 procent van de jongvolwassenen met een baan heeft een leaseauto waarvoor ze bijtelling betalen. Jongvolwassen mannen hebben het vaakst een leaseauto. 8 procent van de jonge werkende mannen heeft er een, ten opzichte van 3 procent van de jongvolwassen vrouwen met een baan.

Een derde werkende jongeren in stad heeft auto

Jongeren met een baan wonen minder vaak in zeer sterk stedelijk gebied vergeleken met studenten, respectievelijk een kwart van de werkenden tegenover een derde van de studenten. Net als bij studenten is het autobezit van werkenden ook het hoogst in de niet stedelijke gebieden. Hier heeft 59 procent van de jonge werkenden een auto in bezit. In zeer sterk stedelijke gebieden is het autobezit met 34 procent het laagst.

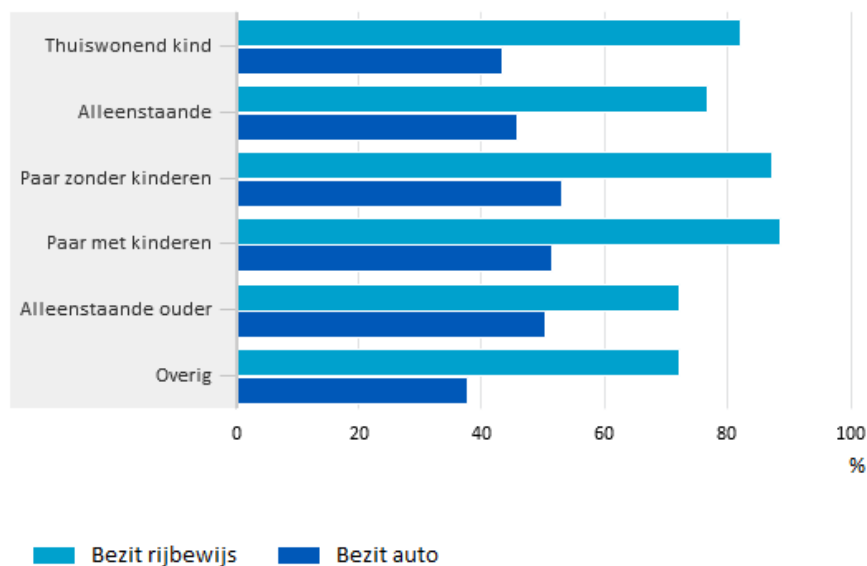


Bron: CBS, RDW

Figuur 7: Auto- en rijbewijsbezit werkende jongeren naar stedelijkheidsgraad, 2015.

Zelfstandig wonende jongere met een baan heeft vaker een auto

Jongvolwassenen die bij hun ouder(s) wonen kunnen relatief vaak gebruik maken van een andere auto in het huishouden. In 2015 zijn bij 94 procent van de paren met kinderen namelijk één of meer auto's in het huishouden aanwezig (CBS, 2017b). Maar op het moment dat jongeren uit huis gaan zal een auto van thuis lenen minder makkelijk zijn. Hoewel de werkende jongeren die uitwonend zijn even vaak een rijbewijs hebben als de thuiswonende werkende jongeren, hebben uitwonenden wel vaker een auto in eigendom, 50 procent van de uitwonenden tegenover 43 procent van de thuiswonenden. Dit in tegenstelling tot de studenten, waar het verschil tussen thuis- en uitwonende studenten minimaal is.

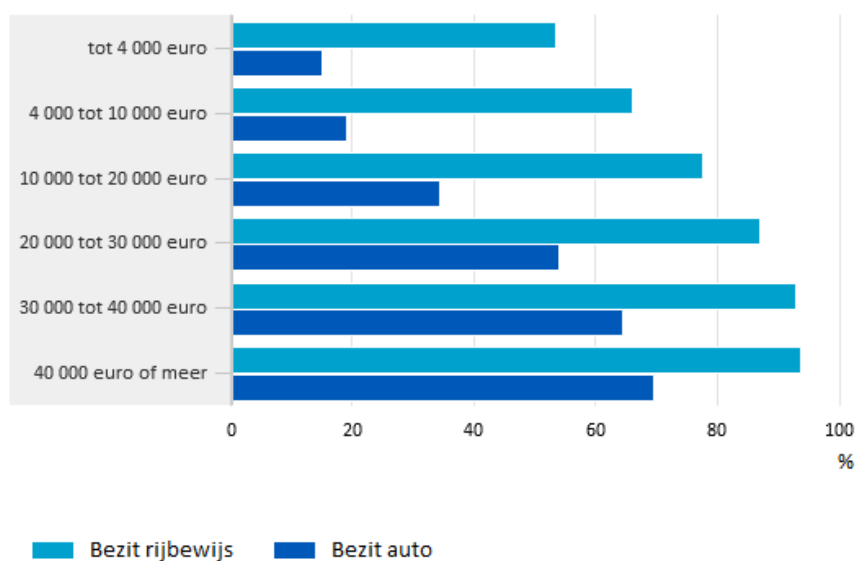


Bron: CBS, RDW

Figuur 8: Auto- en rijbewijsbezit uitwonende en thuiswonende werkende jongeren, 2015.

Hogere inkomens, hoger autobezit

De jongvolwassenen werkenden met een laag persoonlijk inkomen hebben minder vaak een auto dan die met een hoger inkomen. Van de 18- tot 30-jarigen die in 2014 minder dan 4 000 euro verdienden had 53 procent een rijbewijs en 15 procent een auto, van de werkenden jongvolwassenen met een persoonlijk inkomen van meer dan 40 000 euro op jaarbasis had bijna iedereen (94 procent) een rijbewijs en 70 procent had een eigen auto.



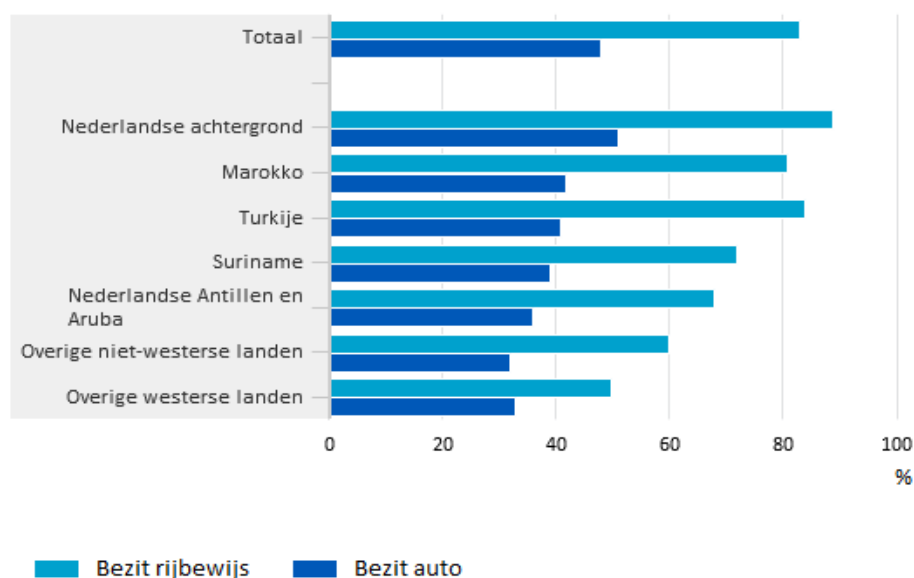
Bron: CBS, RDW

Figuur 9: Aandeel werkende jongeren met rijbewijs en auto naar inkomensklasse, 2014.

Jonge werkenden die een contract hebben voor onbepaalde tijd hebben vaker een rijbewijs en vaker een auto dan de werkenden met een contract voor bepaalde tijd. 56 procent van de jongvolwassen werkenden met een contract voor onbepaalde tijd heeft een auto tegenover 42 procent van de werkenden met een tijdelijk contract.

Autobezit jonge werkenden met Nederlandse achtergrond het hoogst

Net als bij studenten is het rijbewijsbezit het hoogst bij werkende jongeren met een Nederlandse achtergrond. Zij hebben ook het vaakst een eigen auto in bezit, dit in tegenstelling tot de studenten. Onder studenten hadden juist jongeren met een Marokkaanse of Turkse achtergrond gemiddeld vaker een auto in bezit. Binnen de groep werkenden is het autobezit het laagst bij jongeren met een overige niet-westerse achtergrond.



Bron: CBS, RDW

Figuur 10: Auto- en rijbewijsbezit werkende jongeren, 2015.

Het beeld is anders als niet enkel gekeken wordt álle werkende jongeren, maar alleen naar diegenen met een rijbewijs. Dan komt naar voren dat werkenden met een westerse achtergrond het vaakst een auto bezitten.

Conclusie

Jongvolwassen mannen met een baan bezitten vaker een auto dan de jongvolwassen vrouwelijke werkenden. Ook hebben mannelijke werkenden relatief vaker een leaseauto die ze kunnen gebruiken. Jongeren die niet meer bij hun ouders wonen hebben vaker een auto dan jonge werkenden die nog bij hun ouders wonen. Verder blijkt dat jongvolwassenen met een hoger inkomen vaker een auto hebben dan degenen die in een lagere inkomensklasse vallen. Het autobezit is ook hoger bij werkenden met een contract voor onbepaalde tijd. Het autobezit bij werkenden is het laagst in de zeer sterk stedelijke gemeenten en het hoogst in de niet stedelijke gemeenten.

Het autobezit van werkende en studerende jongeren is nu beschreven naar verschillende achtergrondkenmerken. In paragraaf 5 zal middels multivariate analyse onderzocht worden wat de invloed van deze kenmerken op het autobezit is.

5. Multivariate analyse

In de vorige twee paragrafen is het autobezit van studerende en werkende jongeren naar verschillende achtergrondkenmerken geanalyseerd. In de praktijk staan deze achtergrondkenmerken echter niet los van elkaar en zullen ze in samenhang met elkaar het autobezit beïnvloeden. In deze paragraaf wordt middels een multivariaat model nagegaan hoe de verschillende kenmerken van invloed zijn op het autobezit. Op basis van de literatuur en de voorgaande beschrijvende analyses wordt verwacht dat bepaalde variabelen een relatie hebben met het autobezit van werkende en studerende jongeren. Voor werkende en studerende jongeren zullen de variabelen apart worden getoetst middels logistische regressieanalyse (zie kader).

Aangezien een rijbewijs verplicht is om een auto te besturen is het rijbewijsbezit een belangrijke verklarende variabele voor autobezit. *Daarom is bij de multivariate analyse uitgegaan van de populatie jongvolwassen studerende of werkende rijbewijsbezitters.*

Logistische regressie

Omdat in deze analyse de afhankelijke variabele Y in twee categorieën (wel of niet in het bezit van een auto) is gedefinieerd, wordt logistische regressieanalyse gebruikt (Greene, 2003). Gewoonlijk worden uit een logistische regressie de odds ratio's gepubliceerd. Een odds ratio is de verhouding van twee kansverhoudingen. Deze ratio geeft aan hoeveel keer vaker 'ja' ten opzichte van 'nee' wordt gescoord ten opzichte van de referentiegroep. Bij een positief effect is de waarde van de odds ratio groter dan 1, bij een negatief effect ligt de waarde tussen 0 en 1.

Logistische regressie studenten

Door middel van een logistische regressie is de samenhang tussen de afhankelijke variabele autobezit (wel of geen auto) en een aantal onafhankelijke variabelen, de voorspellers, onderzocht. In tabel 1 zijn de resultaten opgenomen van het logistisch regressiemodel voor studenten met een rijbewijs. Alle variabelen in deze tabel blijken van invloed te zijn op het autobezit.

Uit onderzoeken van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016) en Goudappel Coffeng (2015) komt naar voren dat het autobezit toeneemt naarmate jongeren ouder worden. 'Life events' zoals zelfstandig gaan wonen en de eerste baan spelen hierbij een rol. Uit de gegevens van de logistische regressieanalyse (tabel 1) blijkt ook dat voor studenten met een rijbewijs de kans op het hebben van een auto oploopt met de leeftijd. Een 29-jarige student heeft 4,8 keer zoveel kans om een auto te bezitten als een 18-jarige student.

Vrouwelijke rijbevoegde studenten hebben 21 procent minder kans om een auto te hebben dan mannelijke studenten. In hoeverre dit verschil verklaard wordt door eventuele verschillen in inkomen of woonsituatie is niet onderzocht.

Volgens KiM (KiM, 2016; Goudappel Coffeng 2015) is het autobezit van Nederlanders in het stedelijke gebied lager dan het nationaal gemiddelde en dat geldt ook voor jongeren. Uit de resultaten van de multivariate analyse onder rijbewijsbezitters blijkt dat bij studenten de stedelijkheidsgraad van de woongemeente een negatief effect heeft op het autobezit. Studenten die in een zeer sterk stedelijke gemeente wonen hebben 72 procent minder kans om autobezitter te zijn dan studenten die in niet stedelijke gemeenten wonen.

Tabel 1: Logistische regressie autobezit studenten met rijbewijs, 2015.

	Coef.	Std. Error	Odds	Significantie*
Leeftijd				
18 Jaar	referentie			
19 Jaar	0,173	0,022	1,189	Ja
20 Jaar	0,210	0,022	1,233	Ja
21 Jaar	0,338	0,022	1,403	Ja
22 Jaar	0,458	0,023	1,581	Ja
23 Jaar	0,657	0,023	1,928	Ja
24 Jaar	0,855	0,024	2,351	Ja
25 Jaar	1,145	0,026	3,144	Ja
26 Jaar	1,362	0,028	3,903	Ja
27 Jaar	1,526	0,032	4,598	Ja
28 Jaar	1,674	0,038	5,331	Ja
29 Jaar	1,760	0,044	5,810	Ja
Geslacht				
Man	referentie			
Vrouw	-0,230	0,009	0,795	Ja
Stedelijkheidsgraad				
Niet stedelijk	referentie			
Weinig stedelijk	-0,249	0,018	0,780	Ja
Matig stedelijk	-0,523	0,019	0,593	Ja
Sterk stedelijk	-0,806	0,018	0,447	Ja
Zeer sterk stedelijk	-1,268	0,019	0,282	Ja
Plaats in het huishouden				
Thuiswonend	referentie			
Uitwonend	-0,600	0,015	0,549	Ja
Andere auto in het huishouden				
Nee	referentie			
Ja	-0,634	0,014	0,530	Ja
Inkomensklasse (Persoonlijk jaarinkomen)				
Minder dan 2 000 euro	referentie			
2 000 tot 4 000 euro	0,014	0,019	1,014	Nee
4 000 tot 6 000 euro	0,257	0,018	1,293	Ja
6 000 tot 10 000 euro	0,638	0,017	1,892	Ja
10 000 euro of meer	1,289	0,017	3,630	Ja
Etniciteit				
Nederlandse achtergrond	referentie			
Westerse migratieachtergrond	0,307	0,019	1,359	Ja
Niet westerse migratieachtergrond	0,672	0,012	1,959	Ja

* p < 0,001

KiM wijst erop dat jongeren vaak een auto kunnen lenen. Maar liefst 75 procent van de jongvolwassenen met een rijbewijs maar zonder eigen auto, heeft toegang tot een auto van kennissen en/of familieleden (KiM, 2014). De verwachting is dat wie een auto kan lenen, zelf daarom minder geneigd zal zijn om een auto aan te schaffen. Uit de resultaten van dit CBS onderzoek blijkt dat er bij 56 procent van de studenten een (andere) auto in het eigen huishouden aanwezig is. Indien de student een andere auto ter beschikking kan hebben, is er minder noodzaak om zelf een auto te bezitten. Uit de resultaten van de multivariate analyse blijkt dat indien er een andere auto in het huishouden aanwezig is er 47 procent minder kans is dat de student zelf een auto bezit.

Daarnaast maakt het uit of een jongere nog bij de ouders woont of al op zichzelf woont (op kamers of samen met een partner). Jongvolwassen studenten die niet meer bij hun ouders wonen hebben 45 procent minder kans op een auto dan de thuiswonende studenten. Daarmee is de verwachting dat het autobezit onder thuiswonende jongvolwassenen met een rijbewijs lager is dan onder uitwonende jongvolwassenen, wat betreft de studerenden, niet bevestigd.

Hoewel studenten over het algemeen minder verdienen dan een jongere die al werkt geldt: hoe hoger het (bruto) persoonlijke jaarinkomen, hoe groter de kans op autobezit. Dit is echter pas significant vanaf de inkomensklasse 4 000 tot 6 000 euro. Een jongvolwassen student met een inkomen van 10 000 euro of meer heeft 2,6 keer zoveel kans om een auto te hebben als een student met een inkomen van minder dan 2 000 euro.

Rijbewijsbezittende studenten met een migratieachtergrond hebben meer kans om een auto te bezitten dan jonge rijbewijsbezitters met een Nederlandse achtergrond. Studenten met een westerse migratieachtergrond hebben 36 procent meer kans op een auto dan jongeren zonder migratieachtergrond en bij niet westerse studenten is dat 96 procent meer. Dit beeld komt overeen met de beschrijvende analyse over studerende rijbewijsbezitters (zie hoofdstuk 3).

Logistische regressie werkende jongeren

Net als bij studenten neemt ook bij werkende jongvolwassenen met een rijbewijs de kans op een auto toe met de leeftijd. Uit het model (tabel 2) blijkt dat een 19-jarige werkende 32 procent meer kans heeft om een auto te bezitten dan een 18-jarige. Een 29-jarige heeft 134 procent meer kans op een auto dan een 18-jarige.

Werkende vrouwen hebben 17 procent minder kans om een auto te hebben dan een werkende man.

Net als bij studenten is ook bij werkenden de mate van stedelijkheid van belang. Werkenden die in de stad wonen hebben minder vaak een auto. Werkenden die in een zeer sterk stedelijke gemeente wonen hebben 72 procent minder kans op een auto dan de werkenden in niet stedelijke gemeenten.

Alleenstaande werkende jongeren hebben 57 procent minder kans om een auto te bezitten dan jongeren die nog bij hun ouder(s) wonen. Dit is in tegenstelling tot wat er verwacht werd. Daarmee is ook voor werkende 18 tot 30-jarigen met een rijbewijs de veronderstelling dat thuiswonende jongeren minder vaak een auto bezitten, niet bevestigd. Wellicht heeft de grotere kans om een auto te bezitten door thuiswonende werkende jongeren te maken met het minder of geen geld kwijt zijn aan vaste lasten en kunnen zij hun inkomen besteden aan onder andere de aankoop van een auto. De alleenstaande werkende jongvolwassen ouder met één of meer kinderen heeft in vergelijking met de thuiswonende jongere met een baan 14 procent minder kans om een auto te bezitten. Daarnaast is ook bij de werkenden van belang of er een andere auto in het huishouden aanwezig is. Werkende jongeren uit huishoudens waar een andere auto aanwezig is hebben 64 procent minder kans om zelf een auto te bezitten.

Tabel 2: Logistische regressie autobezit werkenden met rijbewijs, 2015.

	Coef.	Std. Error	Odds	Significantie*
Leeftijd				
18 Jaar	referentie			
19 Jaar	0,274	0,039	1,315	Ja
20 Jaar	0,378	0,036	1,459	Ja
21 Jaar	0,434	0,036	1,544	Ja
22 Jaar	0,467	0,035	1,595	Ja
23 Jaar	0,532	0,035	1,702	Ja
24 Jaar	0,611	0,035	1,842	Ja
25 Jaar	0,680	0,035	1,974	Ja
26 Jaar	0,733	0,035	2,081	Ja
27 Jaar	0,773	0,035	2,166	Ja
28 Jaar	0,816	0,035	2,262	Ja
29 Jaar	0,849	0,035	2,338	Ja
Geslacht				
Man	referentie			
Vrouw	-0,188	0,004	0,829	Ja
Stedelijkheidsgraad				
Niet stedelijk	referentie			
Weinig stedelijk	-0,116	0,008	0,890	Ja
Matig stedelijk	-0,376	0,009	0,687	Ja
Sterk stedelijk	-0,562	0,008	0,570	Ja
Zeer sterk stedelijk	-1,280	0,009	0,278	Ja
Plaats in het huishouden				
Thuiswonend kind	referentie			
Alleenstaande	-0,838	0,008	0,433	Ja
Paar zonder kinderen	-0,495	0,007	0,609	Ja
Paar met kinderen	-0,459	0,008	0,632	Ja
Alleenstaande ouder	-0,154	0,027	0,857	Ja
Overig	-0,534	0,015	0,586	Ja
Andere auto in het huishouden				
Nee	referentie			
Ja	-1,013	0,006	0,363	Ja
Inkomensklasse (Persoonlijk jaarinkomen)				
Minder dan 4 000 euro	referentie			
4 000 tot 10 000 euro	0,174	0,018	1,190	Ja
10 000 tot 20 000 euro	0,860	0,017	2,362	Ja
20 000 tot 30 000 euro	1,478	0,017	4,385	Ja
30 000 tot 40 000 euro	1,594	0,017	4,923	Ja
meer dan 40 000 euro	1,303	0,017	3,681	Ja
Etniciteit				
Nederlandse achtergrond	referentie			
Westerse migratieachtergrond	-0,037	0,009	0,963	Ja
Niet westerse migratieachtergrond	0,090	0,007	1,094	Ja

* p < 0,001

Uit de beschrijvende analyse bleek dat werkende rijbewijsbezitters met een westerse achtergrond het vaakst een auto hebben. Uit de multivariate analyse blijkt echter dat werkenden met een niet-westerse migratieachtergrond de grootste kans hebben om een auto te bezitten, en dat jongeren met een westerse achtergrond de kleinste kans hebben om een auto te bezitten. Dit verschil ontstaat omdat in het multivariate model etniciteit wordt geanalyseerd waarbij gecontroleerd wordt voor andere variabelen/achtergrondkenmerken. Zoals blijkt uit de stapsgewijze regressie (zie tabel 3) hebben andere variabelen uit het model een groter verklarend effect op autobezit dan etniciteit. Etniciteit is zelfs de variabele die het minst bepalend is voor het autobezit van werkende jongeren in het model. Daar komt bij dat, zoals in tabel 2 te zien is, de odds ratio's/kansen op autobezit van de verschillende etniciteiten allemaal relatief dicht bij 1 liggen. Naarmate jongvolwassenen werkenden meer verdienen is de kans groter dat ze een auto hebben. Iemand die tussen de 10 en 20 duizend euro per jaar verdient heeft 1,4 keer zo veel kans om een auto te hebben als iemand die een persoonlijk inkomen van minder dan 4 000 euro heeft. Werkenden met een inkomen tussen de 30 duizend en 40 duizend hebben bijna vier keer zo veel kans op een auto. Daarna neemt de kans in vergelijking met de lage inkomens af. Werkenden die meer dan 40 duizend euro per jaar verdienen hebben 2,7 keer zo veel kans op een auto dan de jongvolwassenen met een inkomen lager dan 4 000 euro. Dit kan er mee te maken hebben dat de werkenden in deze hoogste inkomensklasse vaker een leaseauto ter beschikking hebben waardoor een eigen auto niet nodig is. 40 procent van deze meest verdienende werkenden (met een rijbewijs) en geen eigen auto hebben wel een leaseauto ter beschikking. Ter vergelijking: in de laagste inkomensklasse is dit aandeel leaseautobezitters 2 procent.

Welke variabelen hebben de meeste invloed op het autobezit?

Voor zowel studenten als werkende jongeren met een rijbewijs is ook met behulp van een "stapsgewijze" regressie bekeken welke variabelen de meeste invloed hebben op autobezit. Uit de resultaten in tabel 3 blijkt dat bij studenten 'inkomen' de variabele met de meeste verklaarde variantie is, gevolgd door leeftijd en stedelijkheid. Bij werkenden is 'stedelijkheid' het meest van invloed, gevolgd door inkomen en de aanwezigheid van een andere auto in het huishouden.

Tabel 3: Kenmerken studenten en werkenden rijbewijsbezitters (18-30 jaar) van invloed op autobezit. (gerangschikt van meeste naar minste invloed voor model studenten en model werkenden)

Studenten	Werkenden
1. Inkomensklasse	1. Stedelijkheid
2. Leeftijd	2. Inkomensklasse
3. Stedelijkheid	3. Andere auto in het huishouden aanwezig
4. Etnische groepering	4. Plaats in het huishouden
5. Andere auto in het huishouden aanwezig	5. Leeftijd
6. Plaats in het huishouden	6. Geslacht
7. Geslacht	7. Etnische groepering

Conclusie en discussie

Er is een groot verschil in rijbewijs- en autobezit tussen studenten en werkende jongeren. Van alle studenten heeft 60 procent een autorijbewijs en 7 procent een auto. Onder werkende jongeren is dat respectievelijk 83 procent en 48 procent. Hoewel de minderheid van de jongeren een auto heeft, laat het hoge rijbewijsbezit zien dat jongeren wél voorbereid zijn op (toekomstig) autogebruik.

Uit de multivariate analyse blijkt dat de onderzochte variabelen (leeftijd, geslacht, stedelijkheid, plaats in het huishouden, andere auto in het huishouden, inkomensklasse, migratieachtergrond) van invloed zijn op het autobezit van zowel de studenten als de werkende jongvolwassenen met een rijbewijs. De mate waarin ze van invloed zijn verschilt echter. Bij jongvolwassen studenten met een rijbewijs heeft inkomensklasse de grootste invloed op het wel of niet hebben van een auto, gevolgd door leeftijd. Bij werkenden zijn dat stedelijkheidsgraad en inkomensklasse.

Bij de studenten met een rijbewijs heeft inkomen de grootste invloed op het autobezit. Hoe hoger de inkomensklasse (vanaf een jaarinkomen van 4 000 euro) hoe groter de kans op een auto. Ook bij werkenden met een rijbewijs neemt de kans op een auto toe met het inkomen. Bij werkenden in de hoogste inkomensklasse lijkt de kans op een auto af te nemen, maar hierbij speelt mee dat in de hoogste inkomensklasse werkenden relatief vaak een leaseauto hebben.

Bij studenten is na inkomen, 'leeftijd' de meest bepalende variabele voor autobezit. Zoals verwacht hebben oudere studenten meer kans om een auto te bezitten dan jongere studenten. 29-jarige studenten hebben bijna 5 keer zoveel kans op een auto dan 18-jarige studenten. Ook bij de jongvolwassen werkenden met een rijbewijs geldt hoe ouder hoe groter de kans op een auto. Bij werkenden is stedelijkheid nog belangrijker voor het autobezit dan leeftijd en inkomen. Hoe hoger de stedelijkheidsgraad hoe kleiner de kans op een auto. Jonge werkenden die in zeer sterk stedelijk gebied wonen hebben bijna driekwart minder kans om een auto te hebben dan jonge werkenden die in niet stedelijke gebieden wonen. Dit negatieve effect van stedelijkheid op autobezit is ook terug te zien bij de studenten. Ook bij hen is het autobezit het laagst in sterk stedelijke gemeenten.

Verder blijkt ook de aanwezigheid van een andere auto in het huishouden van invloed op het autobezit van jongvolwassenen. Zowel bij studenten als bij werkende jongeren met een rijbewijs is de kans op een eigen auto lager wanneer er een andere auto in het huishouden aanwezig is. Ook de plaats die een jongere in het huishouden inneemt is van belang. Thuiswonende studenten en thuiswonende werkenden hebben een grotere kans om een auto te hebben dan de uitwonenden. Jonge werkenden die op zich zelf wonen zonder partner en/of kinderen hebben zelfs 57 procent minder kans op autobezit dan thuiswonende jonge werkenden.

In tegenstelling met wat er verwacht werd hebben jonge werkenden met een niet-westerse achtergrond meer kans op een auto dan jonge werkenden met een Nederlandse achtergrond. Bij de werkenden is etniciteit echter minder belangrijk voor autobezit dan de andere onderzochte variabelen. Bij de studenten hebben zowel de mensen met een westerse als degenen met een niet-westerse achtergrond vaker een auto in bezit dan studenten met een Nederlandse achtergrond. Zowel bij studenten als bij werkende jongvolwassenen hebben mannen meer kans om een auto te hebben dan vrouwen.

Het is mogelijk dat er tussen sommige van de onderzochte variabelen een verband is dat beide kanten op werkt. Zo kan het bijvoorbeeld zijn dat jongeren geen auto nemen omdat ze in de stad wonen, maar het kan ook andersom werken. Jongeren die geen auto willen, kiezen er wellicht voor om in de stad te gaan wonen waar voorzieningen in de buurt zijn en er een beter openbaar vervoernetwerk is. Dit is echter niet verder onderzocht.

Suggesties voor vervolgonderzoek

Dit onderzoek is uitgevoerd op data van 2014 en begin 2015. Sindsdien hebben alweer nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden. Begin 2017 is het autobezit van jongeren van 18 tot 30 jaar alweer iets toegenomen. Tegelijkertijd gaat het economisch beter en is de jeugdwerkloosheid afgenomen (CBS, 2017d). Daar tegenover staat dat voor studenten per 1 september 2015 de basisbeurs als gift is afgeschaft. Eerstejaars, waarvan de ouders meer dan 30 000 euro per jaar verdienen, krijgen geen geld meer van de overheid. Ze kunnen alleen nog geld lenen voor hun studie en levensonderhoud. Er zijn in 2015 minder jongeren (17- tot 22-jarigen) die zich in de universiteitssteden ingeschreven hebben (CBS, 2015c). Deze veranderingen hebben effect op het inkomen van jongeren en daarmee op het autobezit.

In dit onderzoek is de invloed van achtergrondkenmerken op autobezit op één moment in de tijd onderzocht. In het leven van jongvolwassenen worden belangrijke keuzes gemaakt die van invloed kunnen zijn op het huidige of toekomstige autobezit. Life events zoals samenwonen, verhuizen en het krijgen van een kind zijn mogelijk van invloed op het aanschaffen, vervangen of wegdoen van de auto. In vervolgonderzoek kan middels vergelijking van de onderzochte kenmerken over meerdere jaren, of door cohortanalyse, nagegaan worden in hoeverre en op welk moment het autobezit door de hierboven genoemde veranderingen wijzigt.

In het huidige onderzoek is voor een beperkt aantal kenmerken onderzocht wat de invloed is op het autobezit. Er kunnen ook andere, nog niet onderzochte, kenmerken van invloed zijn op autobezit, zoals opleidingsniveau of afstand tot opleiding of werk, maar ook minder makkelijk te meten factoren zoals status van de auto en culturele aspecten. Het zou waardevol zijn om ook het effect van deze variabelen te onderzoeken.

In dit rapport is vooral gekeken naar het autobezit en niet zo zeer naar de combinatie van het bezit en het gebruik van het voertuig. Een vervolgonderzoek zou hier verder op in kunnen gaan. Misschien hebben jongeren zelf geen auto, maar rijden ze in de auto van hun partner of van hun ouders? Dit zou ook gerelateerd kunnen worden aan het bezit en gebruik van andere vervoermiddelen. Als jongeren bijvoorbeeld de auto niet gebruiken, gaan ze dan wel op pad met de (brom)fiets?

Daarnaast zou het ook interessant zijn om het huidige onderzoek te herhalen voor de groep jongeren die niet in dit onderzoek zijn opgenomen (de NEETs, zie onderzoeksbeschrijving in hoofdstuk 2) of voor andere leeftijdsgroepen. Zijn bij ouderen dezelfde kenmerken van invloed op het autobezit als bij jongeren? Of spelen andere aspecten een rol zoals bijvoorbeeld hun gezondheid?

Tot slot blijkt uit dit onderzoek dat stedelijkheid een zeer relevante factor is, maar het is nog onduidelijk of hierbij bijvoorbeeld het dichtere OV netwerk, de nabijheid van voorzieningen, verkeersdrukke in de steden, of bijvoorbeeld betaald parkeren het relevantst is. Een toegespitst onderzoek over welke elementen van de stedelijkheidsgraad bijdragen aan autobezit en -gebruik zou hierover meer inzicht kunnen geven.

Referenties

- CBS, 2014a, Jongeren blijven langer thuis wonen <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2014/26/2014-04-06-b15-art.pdf>
- CBS, 2014b, Student verdient het vaakst bij in horeca of winkel <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2014/07/student-verdient-het-vaakst-bij-in-horeca-of-winkel>
- CBS, 2015a, Het dynamische leven van twintigers <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2015/10/2015-het-dynamische-leven-van-twintigers.pdf?la=nl-nl>
- CBS, 2015b, Het werkend leven van twintigers <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2015/10/2015-het-werkend-leven-van-twintigers.pdf?la=nl-nl>
- CBS, 2015c, Minder jongeren verhuisd naar universiteitssteden <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2015/50/minder-jongeren-verhuisd-naar-universiteitssteden>
- CBS, 2016, Transport en Mobiliteit 2016 https://www.cbs.nl/-/media/_pdf/2016/25/tm2016_web.pdf
- CBS, 2017a, Nederlanders en hun auto, Een overzicht van de afgelopen tien jaar https://www.cbs.nl/-/media/_pdf/2017/08/nederlanders-en-hun-auto.pdf
- CBS, 2017b, Autobezit huishoudens
<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=81845NED&D1=1&D2=0&D3=1-7&D4=1&HD=170510-1112&HDR=T,G1&STB=G3,G2>
- CBS, 2017c, weer minder jongeren verhuisd naar universiteitssteden <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/01/weer-minder-jongeren-verhuisd-naar-universiteitssteden>
- CBS, 2017d, Vooral onder jongeren daalt werkloosheid <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/24/vooral-onder-jongeren-daalt-werkloosheid>
- Coogan, Nygaard & Weinberger, 2017, Understanding Changes in Youth Mobility
[http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/NCHRP08-36\(132\)_FR.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/docs/NCHRP08-36(132)_FR.pdf)
- Delbosc, Currie, 2013, Causes of youth licensing decline: a synthesis of evidence
[https://www.safelylit.org/citations/index.php?fuseaction=citations.viewdetails&citationIds\[\]=citjournalarticle_443531_19](https://www.safelylit.org/citations/index.php?fuseaction=citations.viewdetails&citationIds[]=citjournalarticle_443531_19)
- De Vré, 2013, Een eigen auto hoeft niet meer zo nodig <https://www.trouw.nl/groen/een-eigen-auto-hoeft-niet-meer-zo-nodig~a8494a34/>
- Goudappel Coffeng, 2015, Jongeren en mobiliteit
http://www.goudappel.nl/media/files/uploads/Jongeren_en_Mobiliteit_rapportage_-_goudappelpel_youngworks.pdf
- Greene, W. H. 2003, Econometric analysis. Pearson Education India.
- Jorritsma, Berveling, Waard, 2013, Waarom jongvolwassenen de auto minder gebruiken
http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs_2013/cvs13_008.pdf

KiM, 2014, Niet autoloos, maar auto later

<https://www.KiMnet.nl/publicaties/rapporten/2014/06/10/niet-autoloos-maar-auto-later>

KiM, 2016, Mobiliteitsbeeld 2016

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/10/24/mobiliteitsbeeld-2016>

Kuhnimhof et al. 2012, Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men. In Journal of Transport Geography

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312001317>

KpVV, 2014, Trendbericht 2014 Opnieuw forse groei: 11.210 deelauto's, 110.000 autodelers

<http://kpvvdashboard-4.blogspot.nl/2014/10/trendbericht-2014.html>

Oakil A.T., Manting, D., Nijland, H, 2016, Determinants of car ownership among young households in the Netherlands: The role of urbanisation and demographic and economic characteristics. In Journal of Transport Geography

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692316000119>

Rijksoverheid.nl, geraadpleegd in mei 2017:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/studiefinanciering/inhoud/veranderingen-studiefinanciering>