

Waarom jongeren de auto minder gebruiken. Een analyse van de veranderde (auto)mobiliteit van Nederlandse jongvolwassenen van 18-30 jaar

Peter Jorritsma

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid¹

Jaco Berveling

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid²

Jan van der Waard

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid³

Nederlandse jongvolwassenen van 18 tot 30 jaar, ook wel generatie Y genoemd, zijn de laatste 15 jaar minder (auto)mobiel geworden. Dat blijkt uit analyses met data uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 1995-2003) en het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON 2004-2009). De automobiliteit nam af voor zowel het aantal verplaatsingen als het aantal afgelegde kilometers. Jongvolwassenen in de stedelijke gebieden maakten juist meer gebruik van de fiets, het (stedelijk) openbaar vervoer en de trein.

Factoren die een mobiliteitsverandering verklaren, zoals rijbewijs- en autobezit, zijn in de tijd maar beperkt veranderd en bieden geen afdoende verklaring voor deze mobiliteitsafname onder jongvolwassenen in Nederland. De veranderde maatschappelijke positie van jongvolwassenen (minder werkende jongvolwassenen en meer studerende jongvolwassenen) heeft een effect gehad op de (auto)mobiliteit. Daarnaast is de woonomgeving van invloed op het (auto)mobiliteitsgedrag. Door een toename van het aantal jongvolwassenen in de stedelijke gebieden in combinatie met de groei van het aantal studenten in de steden is er onder jongvolwassenen een verschuiving opgetreden van de auto naar de fiets, het (stedelijk) openbaar en de trein. Het intensieve gebruik van sociale media onder jongvolwassenen heeft vooralsnog niet bijgedragen aan een afnemende automobiliteit. Onder Nederlandse, jongvolwassenen heeft de auto een hoge status en jongeren laten status zwaarder wegen dan ouderen. Jongeren willen

¹ Peter.jorritsma@minienm.nl

² Jaco.berveling@minienm.nl

³ Jan.vander.waard@minienm.nl

graag zelf een auto bezitten, zeker als een ander levensfase ingaan. Tevens staan jongeren iets vaker open voor het delen van een auto dan ouderen.

Trefwoorden: automobilititeit, autobezit, autogebruik, jongvolwassenen, sociale media, status auto

1. Inleiding

De koppen in Amerikaanse kranten en tijdschriften liegen er niet om: “Young lose interest in cars”, “Young Americans turn away from driving”, “Why don’t young Americans buy cars?”, “Why are US teenagers driving less?”, “Generation Y: why are you not on the road?” en “The End of Car culture”. De teneur van de krantenkoppen is duidelijk: Amerikaanse jongeren keren zich af van de auto. En dat in een land dat bekend staat als een van ‘s werelds “prime car cultures” (Rosenthal, 2013). Ook in andere landen, zoals Duitsland (Kuhnimhof 2011), Engeland (Levine en Jones 2012), Australië (Raimond en Milthorpe 2010, Delbosc en Currie 2012, 2013) en Japan (Hyodo 2012) zou deze trend zijn waar te nemen. En ook Nederland zou in dit rijtje thuishoren. ‘Auto steeds minder populair onder jongeren’ kopte *De Volkskrant* (Heijne, 2012) en ook een journalist van het dagblad *Trouw* trok een vergelijkbare conclusie: “Een eigen auto hoeft niet meer zo nodig” (De Vré, 2013). Het mobiliteitgedrag van jongvolwassenen lijkt te veranderen. Ze gebruiken minder vaak de auto en richten zich meer op de fiets en het openbaar vervoer.

Wat zou de oorzaak van deze ontwikkeling kunnen zijn? Trendwatchers en de auto-industrie wijzen naar de opkomst van de generatie Y, geboren tussen 1980 en 2000. Deze groep jongvolwassenen zou in veel opzichten een andere kijk op mobiliteit en autobezit hebben. Deze generatie staat op een andere manier in het leven en koopt liever een smartphone dan een auto. Het zo nu en dan lenen of huren van een auto wordt als een prima alternatief gezien. Hun attitude ten aanzien van de auto zou anders zijn dan die van de jongeren van pakweg 20 jaar geleden.

Als deze verklaring klopt kan dit verstrekken gevolgen hebben. De trend van afnemende (auto) mobiliteit is dan waarschijnlijk niet van tijdelijke aard. De generatie Y behoudt in deze visie ook naarmate ze ouder wordt haar sceptische houding en hecht ook op de langere termijn niet meer aan het bezit van een eigen auto. Er zou sprake zijn van een culturele omwenteling (Rosenthal, 2013). Gegeven deze trend benadrukken sommige organisaties in de Verenigde Staten dat er andere prioriteiten moeten worden gelegd. Zo pleiten belangenbehartigers en onderzoekers voor verschillende maatregelen. In de eerste plaats vinden zij dat de generatie Y gesteund moet worden in haar verlangen minder te rijden. Dat betekent dat er meer geïnvesteerd moet worden in openbaar vervoer en infrastructuur voor fietsers en voetgangers. In de tweede plaats moeten investeringen in weginfrastructuur worden heroverwogen. De investeringen in wegen zijn gebaseerd op prognoses van decennia geleden die inmiddels zijn achterhaald. In de derde plaats kan de trend leiden tot andere prioriteiten, zoals beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur (Davis et al., 2012; Dutzik, Baxandall, 2013).

Het zijn uitdagende conclusies die de vraag oproepen in welke mate de trend voor Nederland opgaat en hoe de ontwikkeling is te verklaren. Er blijven immers nog genoeg vragen over. Zo is het mogelijk dat jongvolwassenen een andere attitude hebben ten opzichte van de auto dan andere generaties. Het is echter ook goed mogelijk dat deze houding tijdelijk is en in een nieuwe levensfase (met samenwonen, trouwen en kinderen) weer wordt verlaten. Jongvolwassenen van nu zouden zich in een andere levensfase alsnog tot de auto kunnen bekeren.

In deze bijdrage laten we zien dat het mobiliteitsgedrag van Nederlandse jongvolwassenen tussen de 18 en 30 jaar de laatste 15 jaar is gewijzigd. Toch zijn er ook binnen deze groep verschillen. De generatie is opgesplitst in jongeren van 18 tot 24 jaar (veelal nog schoolgaand en/of studierend, thuis wonend) en jongvolwassenen van 25 tot 30 jaar (studie afgerond, toetredend tot de arbeidsmarkt, relatievorming, zelfstandig wonend). De veronderstelling is dat beide groepen een verschillende mobiliteitgedrag vertonen en dat de verklaringen voor dat gedrag toegeschreven kunnen worden aan verschillende achterliggende factoren. De grens van 30 jaar is gekozen omdat daarna vaak een verandering optreedt in de levensfase: van alleenstaand of samenwonend naar gezinsvorming.

Om een beeld te krijgen van de ontwikkeling van de mobiliteit van jongvolwassenen in Nederland is een trendanalyse uitgevoerd op verplaatsingsdata over de jaren 1995-2009 (Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1995-2003 en Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004-2009).⁴ Daarnaast is een uitgebreide literatuurstudie verricht, zijn diverse deskundigen geïnterviewd en zijn gesprekken met jongvolwassenen in enkele focusgroepen gehouden (Veldkamp 2012). Om de invloed van de houding van jongvolwassenen ten opzichte van de auto, de invloed van sociale media en de attitude ten aanzien van duurzaamheid en milieu beter te kunnen duiden, is in oktober 2013 bovendien een survey uitgezet onder een representatieve groep Nederlanders van 17 jaar en ouder (2000 respondenten). De keuze voor een steekproef onder de gehele Nederlandse bevolking maakt een vergelijking mogelijk tussen verschillende leeftijdsgroepen (generaties). De survey bevatte onder meer vragen over bezit en gebruik van vervoerwijzen, stellingen over de houding ten aanzien van de auto, autodelen en milieu, vragen en stellingen over het gebruik van sociale media en internet. Daarnaast is gevraagd naar economische situatie van de respondent en daarmee gerelateerde stellingen over bezit en gebruik van de auto. Het door ons uitgevoerde onderzoek was voornamelijk beschrijvend van aard en beoogde niet om statistische causale relaties tussen verschillende variabelen te leggen. We gaan eerst in op het mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen. Hoe verplaatsen zij zich, met welke vervoermiddelen over welke afstanden en met welke motieven? Zijn er verschillen tussen mannen en vrouwen, tussen stedelingen en niet-stedelingen en gedragen jongvolwassen die een auto bezitten zich anders dan zij zonder auto? Vervolgens gaan we in op mogelijke verklaringen voor de veranderingen die we in het mobiliteitsgedrag van jongvolwassen waarnemen. We besteden aandacht aan zogenoemde situationele factoren (economische factoren, auto- en rijbewijsbezit, woonomgeving, gebruik van sociale media, etc) en aan de invloed van attitudes, zoals de houding ten aanzien van de auto en deelautogebruik.

2. Mobiliteit van jongvolwassenen

Jongvolwassenen zijn heden ten dage minder mobiel dan zo'n 15 jaar geleden. Los van de omvang van de groep, is de afname in het aantal verplaatsingen per persoon per dag tussen 1995 en 2009 in de onderscheiden leeftijdsgroepen (18-24 en 25-29 jaar) bijna even groot (zie tabel 1). Ze legden ook minder kilometers af en besteedden minder tijd aan het reizen. De afname van het

⁴ Het OVG en MON brengen op basis van een representatieve steekproef het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking in beeld. De data bevatten gegevens over herkomsten en bestemmingen van verplaatsingen, gebruikte vervoermiddelen, motieven voor de verplaatsingen en tijdstippen waarop de verplaatsingen plaatsvinden. Ook worden huishoudens- en persoonskenmerken (achtergrondkenmerken) van respondenten geregistreerd. De netto steekproefomvang varieerde van 168 duizend respondenten in 1995 tot 30 duizend respondenten in 2009. Omdat het om een steekproef gaat, hebben de mobiliteitscijfers een statistische onzekerheid. Deze onzekerheid is de afgelopen 15 jaar gestaag toegenomen doordat de steekproefgrootte van het OVG/ MON afnam.

aantal verplaatsingen zette in vanaf 1995, terwijl de daling van de afgelegde kilometers en bestede reistijd vooral manifest werd vanaf 2005. De oudere groep jongvolwassenen is met name voor wat betreft de afgelegde afstanden wel mobieler dan hun jongere generatiegenoten.

Tabel 1: Aantal verplaatsingen kilometers en reistijd per persoon per dag, jongvolwassenen 18-24 en 25-29 jaar. Bron: OVG, MON (1995-2009).

	verplaatsingen		kilometers		reistijd	
	18-24 jaar	25-29 jaar	18-24 jaar	25-29 jaar	18-24 jaar	25-29 jaar
1995	3,4	3,6	39,4	42,9	75	72
2000	3,0	3,3	39,1	44	72	72
2005	2,7	3,1	37,8	42,5	72	70
2009	2,6	3,0	36,1	41,4	68	68
1995-2009	-22%	-18%	-9%	-4%	-9%	-6%

Verschillen tussen mannen en vrouwen

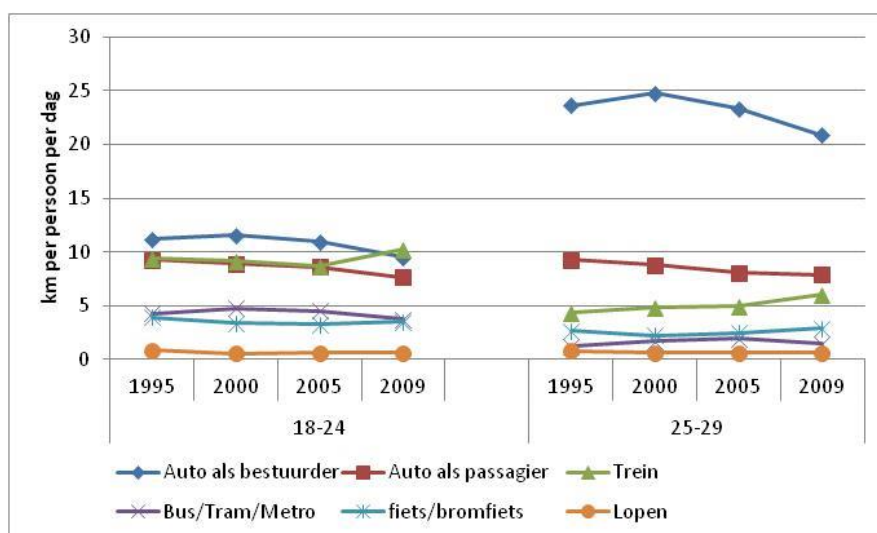
Er zijn verschillen tussen mannen en vrouwen. Jonge mannen maken over het algemeen meer kilometers dan jonge vrouwen, hoewel dat verschil bij de groep van 18 tot 24 jaar in 2009 is verdwenen. Opvallend is de afname van het aantal kilometers per persoon per dag bij de jonge mannen in beide leeftijdscategorieën. Bij de vrouwen is die afname niet zichtbaar (tabel 2). Er is geen verschil in het aantal gemaakte verplaatsingen tussen jonge mannen en vrouwen. Tussen 1995 en 2009 is de afname in het aantal verplaatsingen bij jonge vrouwen wel enigszins geringer dan bij mannen (tabel 3.2). Verder is het opmerkelijk dat het mobiliteitsgedrag van jongvolwassen vrouwen van 18-24 erg lijkt op dat van de 25-29 jarigen. Jongvolwassen mannen van 25-29 jaar daarentegen zijn, zowel in verplaatsingen als afgelegde afstanden, mobieler dan jonge mannen van 18-24 jaar.

Tabel 2: Aantal verplaatsingen en kilometers per persoon per dag, jongvolwassenen 18-24 en 25-29 jaar, naar geslacht. Bron: OVG, MON (1995-2009).

	verplaatsingen				kilometers			
	man		vrouw		man		vrouw	
	18-24	25-29	18-24	25-29	18-24	25-29	18-24	25-29
1995	3,3	3,6	3,4	3,7	43	52	36	34
2000	2,9	3,2	3,1	3,4	42	52	36	36
2005	2,7	3	2,8	3,2	42	49	34	36
2009	2,4	2,8	2,8	3,1	35	46	37	37
	-26%	-22%	-19%	-15%	-19%	-11%	4%	8%

Minder autogebruik, meer treingebruik

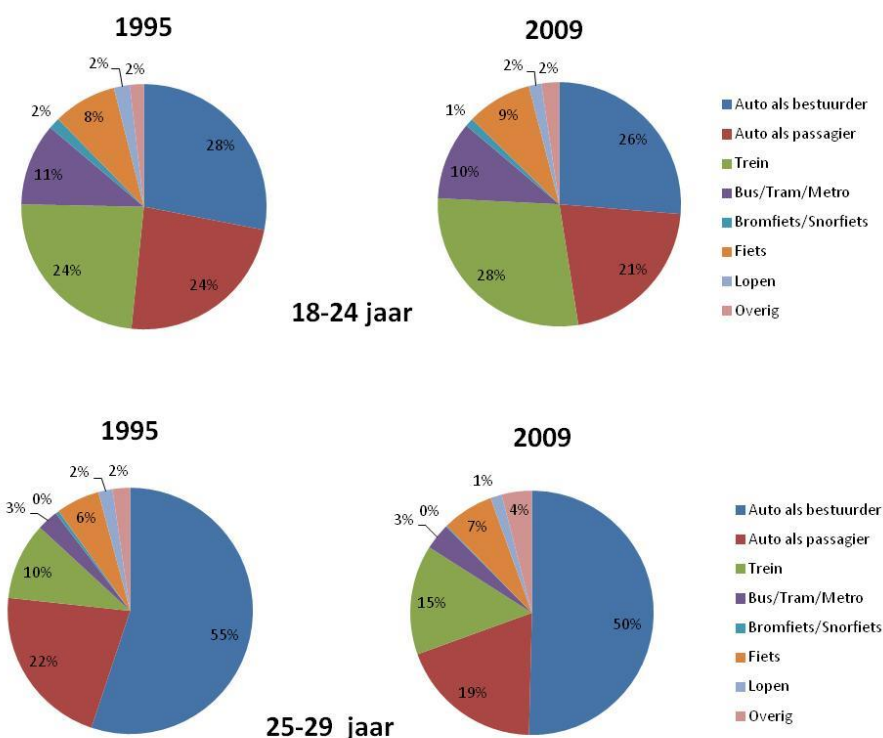
Ten opzichte van 1995 wordt de auto door jongvolwassenen minder gebruikt. Vanaf 2000 is een afname van het aantal afgelegde kilometers zichtbaar. De afgelegde afstand met de auto bij jongeren van 18-24 jaar is afgenomen van 20 km naar 17 km per persoon per dag (bestuurder + passagier). Bij de 25-30 jarigen was dat van 33 naar 29 km per persoon per dag (zie figuur 1). In beide leeftijdsgroepen wordt wel vaker van de trein gebruik gemaakt, voor zowel wat betreft het aantal verplaatsingen als de afstand die ermee wordt afgelegd. Deze toename kan met name worden toegeschreven aan jonge vrouwen. Het toegenomen treingebruik hangt samen met de toegenomen deelname aan het hoger onderwijs en het daarmee toegenomen gebruik van de ov-studentenkaart. Zo wordt bijna een derde van de groei van het treingebruik in de periode 2000-2011 veroorzaakt door de toename van het gebruik van de ov-studentenkaart.



Figuur 1: Afgelegde kilometers per persoon per dag naar vervoerswijze, 1995 en 2009. Bronnen: OVG/MON.

Als we de *vervoerswijzeverdeling* van de afgelegde kilometers nader in beschouwing nemen dan zien we een afname van het aandeel auto in beide leeftijdscategorieën. Bij de 18-24 jarigen is het aandeel auto sinds 2005 afgenomen en bij de 25-29 jarigen is die afname al sinds 1995 zichtbaar.

Het aandeel treinkilometers daarentegen is in beide leeftijdscategorieën toegenomen: van 24% naar 28% voor de 18-24 jarigen en van 10% naar 15% bij de 25-29 jarigen. De aandelen fiets- en bus/tram/metro kilometers zijn nauwelijks gewijzigd (figuur 2).



Figuur 2: Aandelen afgelegde kilometers naar vervoerwijze van jongvolwassenen 1995-2009. Bronnen: OVG/MON.

Meer mobiliteit voor onderwijs, minder voor sociale contacten en winkelen

Jongvolwassenen zijn voornamelijk meer kilometers gaan maken voor onderwijsgerelateerde activiteiten. In beide leeftijdsgroepen is het aantal kilometers per persoon per dag daarvoor met 44 procent toegenomen. Bij jongvolwassenen van 18-24 jaar is de absolute toename het grootst: van 7,2 naar 10,4 kilometer per persoon per dag. Aangezien het aantal verplaatsingen nauwelijks wijzigde is hier dus sprake van een vergroting van de verplaatsingsafstanden. De langere afstanden voor de onderwijsverplaatsingen hebben te maken met de schaalvergroting in de onderwijssector. Jongvolwassenen zijn minder vaak op pad voor het onderhouden van sociale contacten en winkelen minder vaak. Een uitzondering zijn de werkgerelateerde verplaatsingen bij de jongvolwassenen van 25-29 jaar. Bij hen is een vergroting van de verplaatsingsafstanden in het woon-werkverkeer zichtbaar. Bij een min of meer gelijkblijvend aantal verplaatsingen is het aantal kilometers per persoon tussen 1995 en 2009 toegenomen van 14,5 naar 17 kilometer. In de leeftijdsgroep van 18-24 jaar is zowel het aantal verplaatsingen als het gemiddeld aantal km per persoon voor werkgerelateerde activiteiten afgenomen.

Afname automobilititeit in stedelijke gebieden

Jongvolwassenen die in stedelijke gebieden wonen zijn tussen 1995 en 2009 zowel wat betreft het aantal verplaatsingen, als het aantal kilometers per dag per persoon, minder de auto gaan gebruiken. Voor wat betreft de ontwikkeling in het aantal afgelegde kilometers als autobestuurder is het verschil tussen stedelijke en rurale gebieden markant te noemen. In de stedelijke gebieden zien we een sterke afname en bij jongvolwassenen woonachtig in de meer rurale gebieden zien we juist een toename van het autogebruik (tabel 3). Dat heeft ongetwijfeld te

maken met een toename in het auto- en rijbewijsbezit en het feit dat de auto meer gebruikt wordt voor werkgerelateerde verplaatsingen (+40%). Opmerkelijk is de toename van de afgelegde autokilometers als *passagier* bij de 25-29 jarigen in de rurale gebieden (+28%). Dat heeft te maken met de afstandsvergroting per verplaatsing als autopassagier in het landelijk gebied (minder verplaatsingen, maar wel over grotere afstanden). Hetzelfde is zichtbaar bij de autobestuurder. Het is aannemelijk dat schaalvergrotingstendenzen hieraan debet zijn.

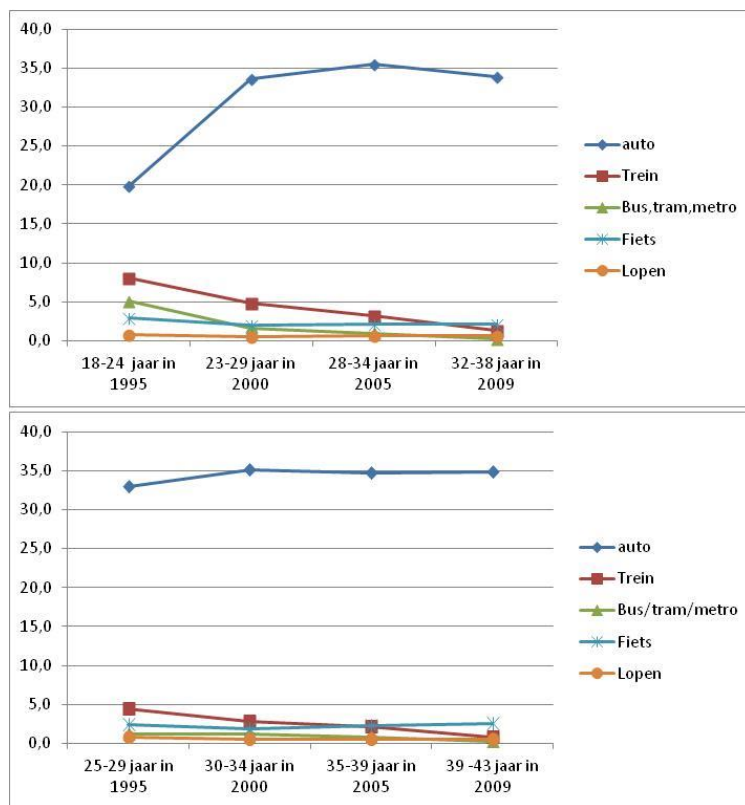
Tabel 3: Ontwikkeling autokilometers per persoon per dag van jongvolwassenen woonachtig in stedelijk en rurale gebieden, 1995-2009. Bron OVG/MON.

	18-24 jaar		25-29 jaar	
	Stedelijk	Ruraal	Stedelijk	ruraal
autobestuurder	-40%	+12%	-19%	+12%
autopassagier	-22%	-10%	-42%	+28%

Als we het autobezit in beschouwing nemen dan zien we bij zowel autobezitters als bij niet-autobezitters een afname van het aantal autokilometers per persoon per dag. Onder jonge stedelingen van 18-24 jaar die in het bezit zijn van een auto is een opmerkelijke verschuiving zichtbaar naar het gebruik van de trein: van 3,2 naar 6,8 kilometer per persoon per dag. Hetzelfde zien we bij 25-29 jarigen die geen auto bezitten, echter in veel mindere mate (van 11,9 naar 13,8 kilometer per persoon per dag). Zij zijn ook meer gebruik gaan maken van het stedelijk openbaar vervoer (+31%) en de fiets (+13%).

Meer automobilititeit na 'settelen'

Middels een cohortanalyse is de generatie jongeren, die in 1995 in de leeftijdscategorieën 18 tot 24 jaar respectievelijk 25 tot 29 jaar vielen, door de tijd gevolgd. Jongvolwassenen die in 1995 in de leeftijdscategorie 18 en 24 jaar vielen zijn, naarmate ze ouder werden, meer van de auto en minder van het openbaar vervoer (afname gebruik SOV kaart) gebruik gaan maken. Na het 24^{ste} levensjaar neemt de automobilititeit flink toe en blijft vervolgens op een constant niveau. Het aantal autokilometers van de groep die in 1995 25 tot 29 jaar oud was, blijft naarmate men ouder werd door de jaren heen vrij constant (figuur 3). Dit betekent overigens niet automatisch dat dezelfde levensfasetrends ook optreden voor de huidige generatie jongvolwassenen. Zo is tussen 1995 en 2009 het autogebruik van 25-29 jarigen met 13% afgenomen. De tijd moet uitwijzen of er sprake is van een generatie- of veeleer van een (uitgesteld) levensfase-effect.



Figuur 3: kilometers per persoon per dag naar vervoerwijze voor de leeftijdscohorten 18-24 jaar in 1995 en 25-29 jaar in 1995. Bron: OVG/MON 1995-2009.

3. Waarom zijn jongvolwassenen minder (auto)mobiel geworden?

De huidige generatie jongvolwassenen maken minder verplaatsingen, minder kilometers, besteden minder tijd aan mobiliteit en maken minder gebruik van de auto dan degenen van 15 jaar geleden. Een verklaring voor de gevonden effecten kan liggen in een verandering van zogenoemde situationele factoren. De verminderde (auto)mobiliteit zou te maken kunnen hebben met wijzigende economische omstandigheden. Jongvolwassenen komen moeilijk aan (goed betaald) werk en maken daardoor minder (kostbare) kilometers en zijn minder in staat een (nieuwe) auto aan te schaffen. Jongeren wonen in toenemende in stedelijke gebieden, waar het gebruik van een auto minder handig is en er voldoende alternatieven voorhanden zijn. De waargenomen trend zou iets te maken kunnen hebben met de opkomst van de sociale media. Doordat de jongvolwassenen steeds meer gebruik maken van sociale media is het minder nodig elkaar fysiek te ontmoeten.

De verklaring kan ook liggen in een andere houding of attitude van jongvolwassenen. Mogelijk dat jongeren op een andere manier kijken naar mobiliteit en auto's. Het bezit van een auto zou binnen deze generatie een lagere status hebben of jongeren hechten minder aan bezit (en zouden ze eerder geneigd zijn producten en diensten te huren of te delen. Wellicht zijn ze meer betrokken zijn bij het milieu (en daardoor vervuilende auto's niet of minder willen gebruiken).

We lopen deze aspecten na en kijken of ze invloed hebben gehad op het autogebruik.

3.1 Situationele factoren

Arbeidsmarktpositie

De samenstelling van de groep jongvolwassenen verandert snel. Waar de leeftijdsgroep 15-27 jaar in de periode 2001-2011 met 5 procent in omvang toenam, nam het aantal werkende jongeren in dezelfde periode met ruim 20 procent af (CBS Jeugdstatline, 2012). Die afname concentreerde zich rond de jaren 2002 en 2009, waarmee het effect van de economische crises zichtbaar wordt. In dezelfde periode is een steeds groter deel van de jongeren gaan studeren. De deelname aan het hoger onderwijs is hard gegroeid: onder 18- tot 25-jarigen een toename van bijna 40 procent. De veranderende maatschappelijke positie van jongvolwassenen heeft haar impact op de automobilititeit. Een werkende jongere maakt immers een veel groter aantal autokilometers per jaar dan een lerende jongere; zie tabel 4.

Een aanzienlijk deel van deze studerende jongvolwassenen woont in de stedelijke gebieden, waar ook de meerderheid van de onderwijsinstellingen is gevestigd. Als hiermee rekening wordt gehouden is het niet verwonderlijk dat de automobilititeit van jongvolwassenen in stedelijke gebieden is afgenomen. Het autobezit in het stedelijke gebied is al lager dan het nationaal gemiddelde en is ook lager onder jongeren. In het stedelijk gebied zijn voldoende alternatieven voor de auto voorhanden, wat zich vertaalt naar de geconstateerde groei van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.

Tabel 4: Aantal autokilometers (bestuurders en passagiers tezamen) per werkende en studerende jongvolwassene per jaar. Bron: KiM bewerking OVG/MON/OViN.

1995	Mannen	Vrouwen	
	7.300	3.800	Werkende
	1.100	600	Lerende
2011	6.500	3.700	Werkende
	1.200	800	Lerende

Arbeidsparticipatie

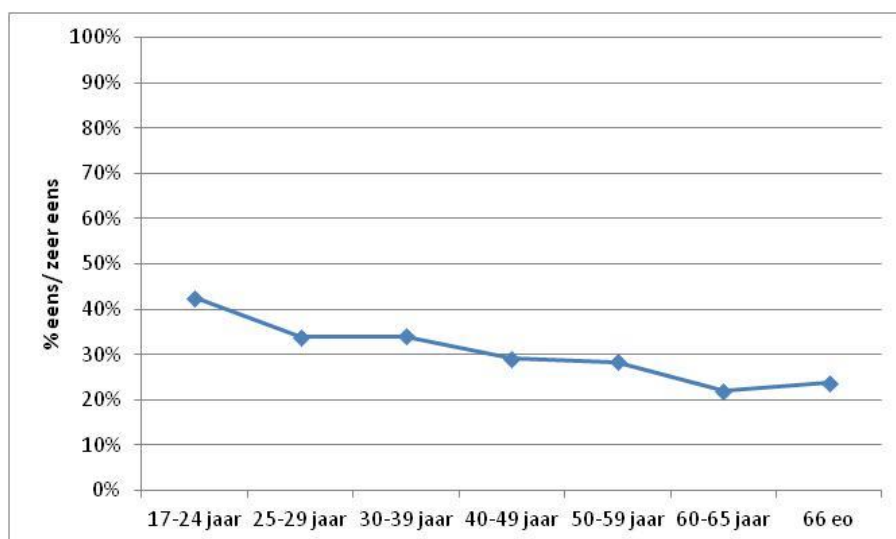
De toegenomen kilometers van de jongvolwassen vrouwen in de leeftijdscategorie 25-29 jaar zijn voor een deel te verklaren door de fors toegenomen arbeidsparticipatie. In 1996 bedroeg dat nog 63 procent, in 2009 is dat gestegen naar 79 procent. Deze sterke toename van de arbeidsdeelname heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de groei van het aantal afgelegde kilometers per persoon per dag voor werkgerelateerde verplaatsingen bij jongvolwassen vrouwen. Bij vrouwen van 18-24 jaar bleef de arbeidsparticipatie in die periode vrijwel ongewijzigd, rond de 37 procent. Onder jongvolwassen mannen wijzigde het aandeel werkenden nauwelijks. Dat bleef rond de 90% hangen. Bij hen was juist een afname van het aantal werkgerelateerde kilometers per persoon per dag te zien (CBS 2012).

Rijbewijs- en autobezit nauwelijks veranderd

Het rijbewijs- en het autobezit onder jongvolwassenen blijken tussen 1995 en 2009 nauwelijks te zijn veranderd. Het rijbewijsbezit schommelt rond de 70%. Bij jonge mannen is een lichte daling zichtbaar, bij jonge vrouwen juist een lichte groei.

Ook het autobezit onder jongvolwassenen is door de jaren vrij constant: in 1995 bezat ongeveer 32% van de jongvolwassenen een auto, in 2009 was dit 30%. Overigens is het autobezit onder jonge mannen wel gedaald, van 38% naar 33%. Dit hangt vermoedelijk samen met hun veranderde maatschappelijke positie: minder werken, meer leren. Daar staat tegenover dat het autobezit onder jonge vrouwen is toegenomen. Het afnemende autobezit onder jonge mannen verklaart wellicht waarom de mobiliteit bij jonge mannen sterker afneemt dan bij jonge vrouwen

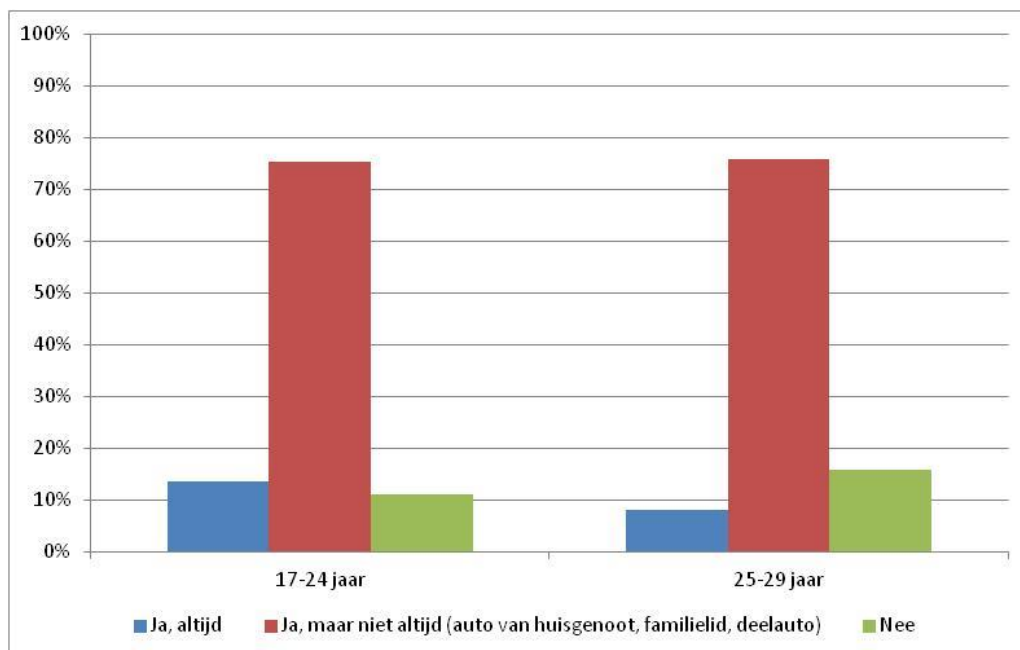
Dat de economische crisis mogelijk iets voor het autobezit betekent is getoetst aan de hand van een aantal stellingen in de door ons uitgevoerde survey onder 2000 respondenten (oktober 2013). Daaruit blijkt dat 53% van de ondervraagden het eens is met de stelling dat men door de economische crisis eerder een tweedehands auto zou kopen. Ook is de crisis een reden om de aanschaf van een auto uit te stellen (42%) en is 35% het eens met de stelling dat zij door de economische crisis minder kilometers rijden. De crisis is veel minder een reden om voor het openbaar vervoer te kiezen of op het onderhoud van de auto te bezuinigen. Met name voor jongeren is het in de huidige economische crisis lastig om een auto te bezitten (figuur 4). Vergeleken met andere leeftijdsgroepen zijn ze het vaker met deze stelling eens. Het geldt voor 43% van de jongvolwassenen (17-24 jaar).



Figuur 4: Stelling: “ Door de economische crisis is het voor mij lastig een auto te bezitten”. Bron: KiM-survey onder Nederlanders van 17 jaar en ouder, oktober 2013.

Autobeschikbaarheid onder jongvolwassenen wel hoog

Doordat meer jongeren studeren is hun budget veelal ontoereikend om een auto te bezitten, laat staan te onderhouden. Dat wil nog niet zeggen dat ze geen toegang tot een auto hebben. Uit de survey blijkt dat bijna de helft van de jongeren (45%) in de leeftijd van 17-24 jaar de beschikking heeft over een auto van een huisgenoot en/of van een familielid. Bij 25-29 jarigen ligt dit percentage rond de 25%. Als we kijken naar jongvolwassenen die wel een rijbewijs hebben, maar geen eigen auto bezitten dan blijkt dat drie kwart van hen de beschikking heeft over een auto (zie figuur 5).

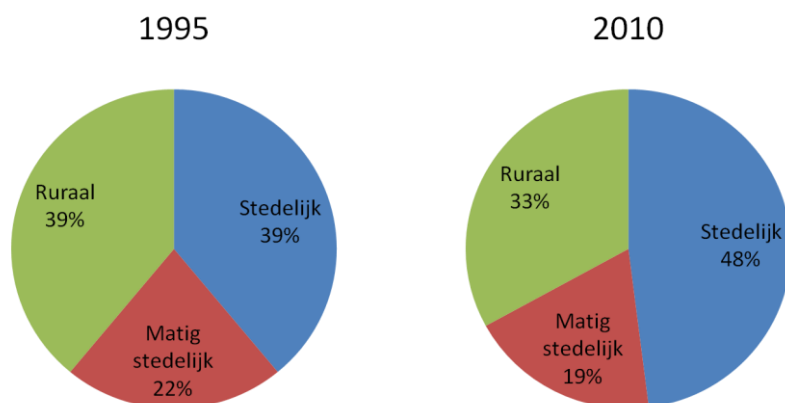


Figuur 5: Beschikbaarheid van de auto van jongvolwassenen met een rijbewijs en geen eigen auto in bezit. Bron: KiM-survey onder Nederlanders van 17 jaar en ouder, oktober 2013.

De beschikbaarheid van de auto onder jongvolwassenen ligt, zeker bij de 17-24 jarigen, veel hoger dan het daadwerkelijke autobezit. Dit beeld nuanceert de invloed van het autobezit in relatie tot het autogebruik enigszins. Jongvolwassenen hebben in potentie meer vervoersmogelijkheden om van A naar B te reizen, zonder dat ze zelf een auto in bezit hoeven te hebben.

Ruimtelijke omstandigheden

In de onderzochte periode is het aandeel jongvolwassenen in de sterk stedelijke gebieden toegenomen, terwijl het aandeel jongvolwassenen in de matig stedelijke en landelijke gebieden afnam. De leeftijdscategorie 18 - 29 vertegenwoordigt 17% van de stedelijke bevolking en slechts 13% van de rurale bevolking (situatie 2010).



Figuur 6: Veranderende woonomgeving jongvolwassenen. Bronnen: OVG 1995/OviN 2010

In de stad hebben de jongvolwassenen voldoende alternatieven voor de auto, zoals de fiets en het openbaar vervoer. Ook wonen hier meer studerende jongeren, waardoor hun mobiliteitsgedrag meer gericht is op onderwijsactiviteiten. Tevens zijn onderwijsinstellingen in de stad beter bereikbaar met het openbaar vervoer. Op het platteland is men eerder aangewezen op de auto. Dat er in de stad voldoende alternatieven voor de auto zijn wordt in de survey bevestigd. Het merendeel (60%) van de respondenten is het eens met de stelling dat het binnen de stad niet nodig is een eigen auto te bezitten. Leeftijd speelt daarbij slechts een bescheiden rol. Jongeren (17-24 jaar) zijn het iets vaker met de stelling eens (63%), ouderen (zestig jaar ouder) iets minder vaak (56%).

Involed sociale media

Jongvolwassenen maken meer dan ooit gebruik van internet en allerlei andere vormen van elektronische communicatie, zoals sociale media. Ze wisselen onderling informatie uit (bijvoorbeeld uitgaanstips) en zijn door iTunes, Facebook en Twitter van veel ontwikkelingen op de hoogte.

Doordat jongeren allerhande mogelijkheden hebben om virtueel contact te leggen wordt wel gesteld dat automobilititeit voor hen minder noodzakelijk wordt. Je hoeft niet meer naar je vrienden te rijden om contact met ze te hebben. Het blijft echter de vraag of de sociale media fysiek contact minder noodzakelijk maken. Via sociale netwerksites wordt er makkelijk contact gelegd, maar dit betekent niet dat jongeren elkaar niet "in het echt" willen ontmoeten.

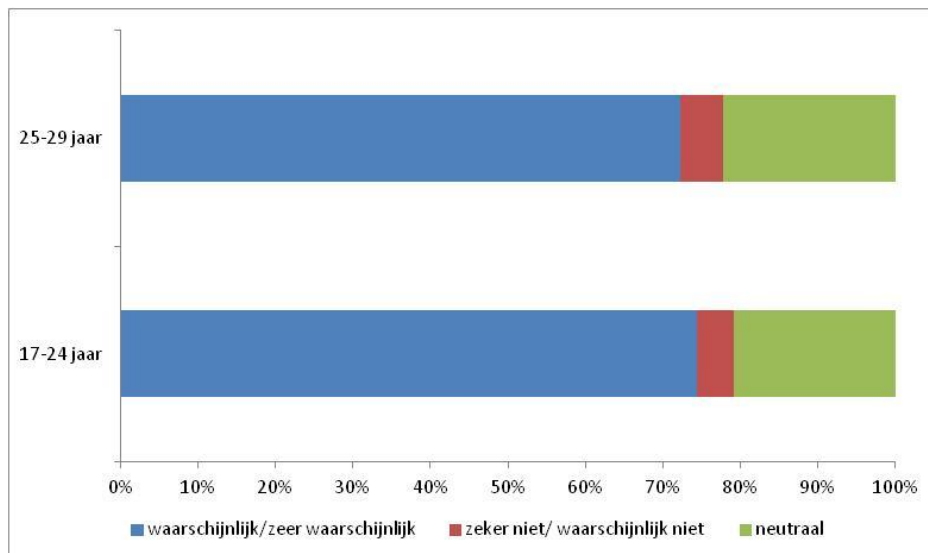
In de door ons uitgevoerde survey is expliciet gevraagd of het contact met vrienden via sociale media leidt tot minder face to face contact. Slechts een minderheid van de ondervraagden was het hiermee eens. Voor de jongeren (17 - 24 jaar) gold dat wel iets meer (24%) dan voor de oudere leeftijdsgroepen (boven de veertig jaar was circa 14% het met deze stelling eens). De antwoorden op stellingen over sociale media laten zien dat er voornamelijk weinig reden is om aan te nemen dat deze media de behoefte aan fysiek contact sterk doen afnemen. Sociale media genereren, met name onder jongeren, immers ook contacten. Er zijn opmerkelijke verschillen tussen de leeftijdsgroepen. Zo geeft 64% van de jongeren aan dat het door internet/sociale media makkelijker is geworden om met iemand af te spreken. Voor vijftig-plussers ligt dit percentage rond de 35%. Vier op de tien jongeren (38%) ziet zijn kennissen en vrienden door sociale media vaker. Voor de groep ouderen (vijftig-plus) ligt dit percentage tussen de 15 en 20%.

Levensgebeurtenissen

Levensgebeurtenissen (of life events) kunnen gedrag veranderen. Het gaat dan bijvoorbeeld om samenwonen of trouwen, gezinsuitbreiding, het vinden van een baan en verhuizen. Het zijn momenten waarop oud gewoontegedrag opnieuw tegen het licht wordt gehouden. Onderzoek in Nederland, Frankrijk, Duitsland en Japan laat zien dat dergelijke levensgebeurtenissen van invloed zijn op het wel of niet kopen van een (extra) auto (Oakil et al., 2011; Prillwitz et al., 2006; Yamamoto, 2008). Het onderzoek in Frankrijk toont bijvoorbeeld aan dat een toename van het aantal volwassenen (mensen gaan trouwen of samenwonen) betekent dat er eerder een auto wordt aangeschaft. Dit geldt ook voor het krijgen van één of meer kinderen.

Voor jongvolwassenen (17 tot en met 24 jaar) is een gezin veelal nog ver van hun bed. Toch kunnen ze zich goed voorstellen dat samenwonen en het krijgen van kinderen tot de aanschaf van een auto kan leiden. In de enquête is aan de deelnemers die jonger zijn dan dertig jaar, de

volgende vraag gesteld: 'Stel, u bent ouder dan dertig jaar. U woont samen, hebt misschien één of meerdere kinderen en bent "gesetteld". Zou u overwegen om een auto aan te schaffen?' De resultaten laten zien dat een grote meerderheid van de jongvolwassenen (74% van de 17-24 jarigen en 72% van de 25-29-jarigen) dit waarschijnlijk of zeer waarschijnlijk van plan is (figuur 7). Slechts 5% is "waarschijnlijk niet" of "zeker niet" van plan een auto te kopen.



Figuur 7: Stelling: 'Stel, u bent ouder dan dertig jaar. U woont samen, hebt misschien één of meerdere kinderen en bent "gesetteld". Zou u overwegen om een auto aan te schaffen. Bron: KiM-survey onder Nederlanders van 17 jaar en ouder, oktober 2013.

3.2 Attituden: van autobezit naar autogebruik?

De status van de auto

Mensen kopen een auto niet alleen op basis van instrumentele, maar ook op basis van affectieve motieven, zoals status (Steg, Vlek, 1999). Het is gezien de in de Amerikaanse media gesignaleerde trend echter de vraag of deze status nog wel een grote rol speelt. In verschillende studies wordt erop gewezen dat het bezitten van producten voor de generatie Y niet meer zo belangrijk is. Het gaat erom toegang te hebben tot goederen en diensten. De auto hoort daar ook bij. Het vervoermiddel is geen statussymbool meer, maar een gebruiksvoorwerp. Status speelt in deze visie nog wel een rol, maar is niet meer gebonden aan auto's. Er zijn immers veel nieuwe goederen waar prestige aan kan worden ontleend, zoals computers, smartphones, draagbare muziekspelers en videospelletjes.

Om na te gaan hoe de auto zich verhoudt tot de smartphone, personal computer en televisie hebben we de respondenten in onze survey gevraagd hoe belangrijk deze vier producten zijn in hun dagelijks leven. De deelnemers aan de enquête zetten de vier producten op volgorde. Voor jongvolwassenen is de smartphone het allerbelangrijkste product. Dit geldt voor zowel voor de groep van 17-24 jaar als die van 25-29 jaar (respectievelijk 50% en 43%). De respondenten ouder dan 30 jaar hechten veel minder belang aan de mobiele telefoon. Onder deze leeftijdsgroepen is de auto veelal nog het belangrijkste product, vaak gecombineerd met de personal computer. Vooral de groep 40-49 jaar lijkt de auto maar moeilijk te kunnen missen. Vergeleken met de 17-

24-jarigen vinden de 25-29-jarigen de auto alweer een stuk belangrijker (respectievelijk 14% en 24%).

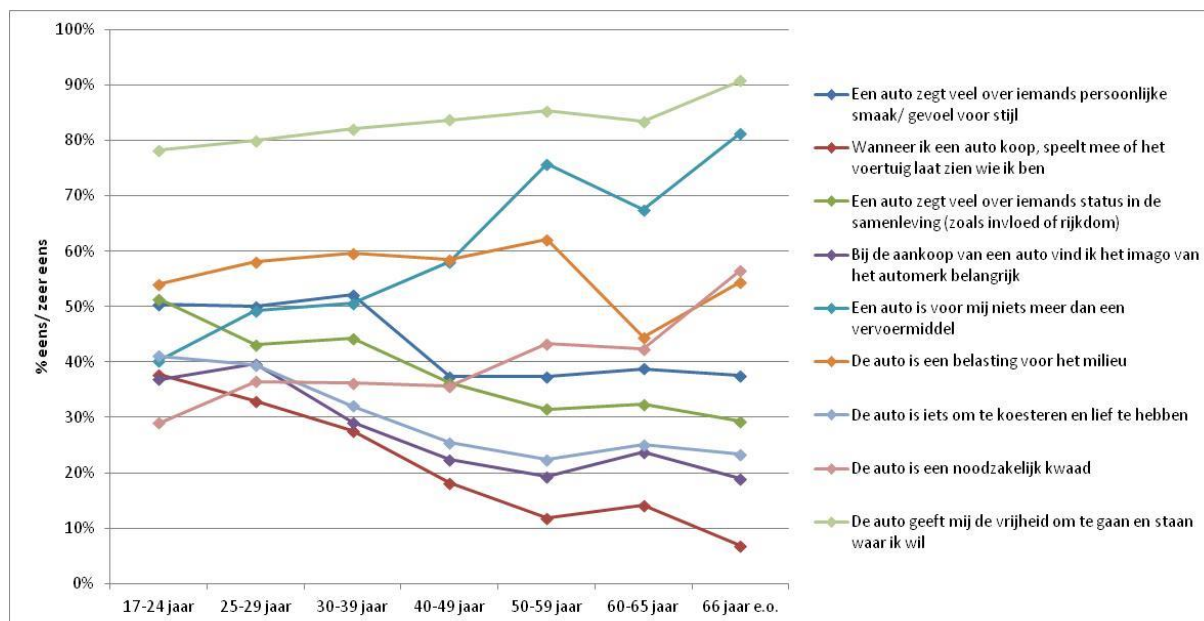
Uit onderzoek van ZipCar (Zipcar, 2013), een autodeelbedrijf in de Verenigde Staten, blijkt dat de auto onder Amerikaanse jongeren aan status heeft ingeboet. Jongeren stellen andere prioriteiten dan ouderen. Waar de groep van 55 jaar of ouder nog massaal voor de auto kiest, loopt de generatie Y minder warm voor de auto. Terwijl 30% van de babyboomers zichzelf als "car enthusiast" beschouwd, geldt dit slechts voor 15% van de generatie Y (Hargreaves, 2012). Ook Ford neemt de trend waar. Volgens de autofabrikant hoeven mensen niet meer zo nodig zelf een auto te bezitten. Huren of delen voldoet net zo goed. De "deel-economie" is in opkomst, vooral onder de generatie Y. Uit het onderzoek blijkt dat 89% van de Amerikaanse jongvolwassenen positief aankijkt tegen autodelen (Curry, Hughes, 2012).

Ook onder Japanse jongvolwassenen lijkt de belangstelling voor auto's af te nemen. Onder universitaire studenten is op verschillende momenten gepeild waar hun belangstelling lag. Welke producten of diensten houden hen het meest bezig? Onder studenten uit de jaren 1960 en 1970 scoorde de auto nog vrij hoog (plaats 7 in de rangorde). Studenten uit de jaren 1980 en 1990 vonden de auto al minder interessant (plaats 10), terwijl bij huidige studenten de auto is gezakt naar plaats 17. De studenten hebben vandaag de dag vooral belangstelling voor PC's, draagbare muzikspelers en communicatiemiddelen, zoals de mobiele telefoon (Roland Berger, 2011).

Aan dit soort resultaten wordt vaak de conclusie verbonden dat ook de jongvolwassenen in Nederland niet meer in het bezit van een auto zijn geïnteresseerd. Veel jongeren vinden de auto wel een handig hulpmiddel, maar hoeven er niet meer zo nodig een voor de deur. Ze gaan er pragmatisch mee om. Als ze een auto nodig hebben dan huren of lenen ze er een. De auto zou geen bron van status meer zijn.

De door ons uitgevoerde survey laat zien dat de auto voor Nederlandse jongvolwassenen wel degelijk een bijzondere status heeft (zie figuur 8). Voor jongvolwassenen is de auto meer dan alleen maar een vervoermiddel. De helft van de 17-24-jarigen is het eens met de stelling dat een auto veel zegt over iemands status in de samenleving. Bij mensen boven de 50 jaar ligt het percentage rond de 30%. De jongeren vinden ook dat een auto laat zien wie je bent. 38% vindt dat de auto een uitdrukking is van je persoonlijkheid. Andere leeftijdsgroepen vinden dat veel minder het geval (slechts 7% van de mensen van 66 jaar en ouder zien het zo). Jongvolwassenen (37%) vinden ook het imago van de auto belangrijk, bij mensen van boven de 40 speelt dit veel minder (slechts 22% van de veertigers houdt rekening met het imago van hun auto). Voor ouderen, mensen van boven de 50, is de auto gewoon een middel om van A naar B te komen. Het overgrote deel is het eens met de stelling dat een auto "niets meer (is) dan een vervoermiddel". Van de jongvolwassenen (17-24 jaar) is slechts 40% het eens met deze stelling.⁵

⁵ De bevindingen komen in grote lijnen overeen met een onderzoek van Spangenberg en Lampert (2009). In het Motivation-onderzoek worden geen leeftijdsgroepen, maar generaties vergeleken. Ook hier konden de respondenten reageren op de stelling "Een auto is voor mij niets meer dan een vervoermiddel". Van de generatie uit de jaren 1960 en 1970 was 85% het eens met de stelling. Bij de (grenzeloze) generatie Y was dit (slechts) 64% (Spangenberg, Lampert, 2009:243).



Figuur 8: Status van de auto. Bron: KiM-survey onder Nederlanders van 17 jaar en ouder, oktober 2013

Het beeld dat in Amerikaanse kranten en tijdschriften wordt geschetst ('Young lose interest in cars') is eenzijdig en leunt vooral op een bescheiden hoeveelheid (Amerikaans) onderzoek en publicaties van trendwatchers waarin hypothesen worden aangedragen, die vervolgens als feitelijke verklaringen aangevoerd worden voor het veranderde mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen. Onderzoek van Deloitte (2012) onder Amerikaanse jongeren laat zien dat de generatie Y zich, vergeleken met oudere generaties, veel meer bewust is van het imago dat met een eigen auto wordt neergezet. Ruim 80% van de generatie Y is het eens met de stelling dat een voertuig veel zegt over iemands persoonlijke smaak en levensstijl. En circa 67% vindt het imago van een automerk cruciaal bij de aankoop van een voertuig. Tweederde van de generatie Y is het eens met de stelling dat een voertuig veel zegt over iemands persoonlijke status (zoals belang of welvaren) in een samenleving.

Ook jongeren in Australië hebben nog steeds veel belangstelling voor de auto (Delbosc, Currie, 2012). In Australië is (kwalitatief) onderzoek uitgevoerd onder jongeren in en rond Melbourne (17-21 jaar), in de staat Victoria. Zij werden met behulp van een online discussieforum gevraagd naar hun mening over mobiliteit, het halen van een rijbewijs en het bezit van een auto. Uit de discussies bleek dat de auto nog niets van zijn aantrekkelijkheid had verloren. De bolide werd gezien als een symbool van verantwoordelijkheid, volwassenheid en vrijheid. Het werd weliswaar niet gezien als een luxeproduct met status, maar wel als een noodzakelijkheid, horend bij een volwassen leven. Sterker nog, jongvolwassenen die een auto bezitten zijn er trots op, al is die oud of lelijk.

Autodelen in plaats van auto bezitten?

Een van de trends die wordt gesignaleerd is een veranderende houding ten opzichte van autobezit (Curry, Hughes, 2012). Het delen van auto's begint in verschillende delen van de wereld steeds gewoner te worden. In de Verenigde Staten werd in 2000 het bedrijf Zipcar

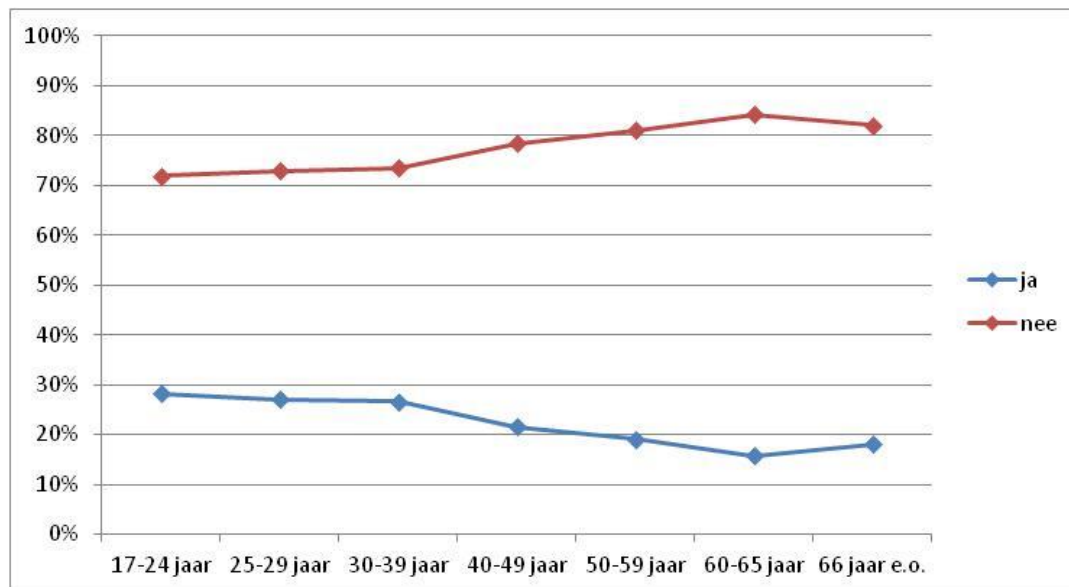
opgericht. Wie lid wordt kan per uur of per dag over een auto beschikken. Zipcar groeide in de Verenigde Staten tussen 2011 en 2012 met 235%. Het meeste potentieel voor autodelen zit bij consumenten met hogere inkomens, die in stedelijke gebieden wonen en relatief weinig autokilometers maken. Managers binnen de auto-industrie verwachten dat, zeker in de stedelijke gebieden, de behoefte aan autobezit drastisch zal afnemen. Bijna driekwart van hen verwacht dat steeds meer mensen zullen kiezen voor betalen naar gebruik of het gebruik van een deelauto (KPMG, 2013).

Het delen van auto's staat nog in de kinderschoenen. In een enquête in zes Europese landen werd de vraag gesteld of men de laatste twaalf maanden gebruik had gemaakt van een vorm van autodelen (Curry, Hughes, 2012). Dit bleek slechts bij gemiddeld 3% het geval.

In Nederland waren in maart 2013 5275 deelauto's op de weg (<http://kpvvdashboard-4.blogspot.nl/>). Ten opzichte van 2012 is dat een groei van 86 procent. Die groei komt vooral door de opkomst van 'onderling autodelen' (particulieren delen hun auto via online communities). De groei is het sterkst in de grote steden. De groei lijkt spectaculair, maar toch maken de ruim 5000 deelauto's slechts 0,07% uit van alle bijna 8 miljoen personenauto's die in 2013 in Nederland in bezit zijn (CBS Statline, 2013). Verwonderlijk is dat niet. Uit ons onderzoek blijkt dat een groot deel van de bevolking nog niet bekend is met de mogelijkheid om een auto te delen (via bedrijven, zoals Greenwheels) of bij particulieren (bijvoorbeeld via SnappCar). Met name jongeren (17-24 jaar) geven aan niet bekend te zijn met deze mogelijkheid (61%). Bij de groepen van 30 jaar en ouder ligt dit rond de 40%.

Wie in zijn woonomgeving gebruik kon maken van autodelen is gevraagd hoe vaak hij of zij dat het laatste jaar had gedaan. Uit de antwoorden blijkt dat het overgrote deel er nog geen gebruik van maakt. Tussen de 79% (17-24 jaar) en 95% (30-39 jaar) heeft nog nooit een auto gedeeld.

Het ziet er niet naar uit dat grote groepen op korte termijn massaal overstappen op deelauto's. Jongvolwassenen staan er wel meer open voor, maar ook onder hen overweegt slechts 28% een deelauto. Bij mensen van 40 jaar en ouder overweegt nog geen 20% het gebruik van een deelauto (zie figuur 9). Ook is gevraagd naar de redenen waarom mensen niet van het deelauto-concept gebruik willen maken. Het blijkt dat veel mensen het gewoonweg geen prettig idee vinden om een auto met anderen te moeten delen (circa 50%) en dat men het ingewikkeld en omslachtig vindt (circa 40%).



Figuur 9: Stelling: “ Stel er komen in uw woonomgeving binnen afzienbare tijd mogelijkheden om van deelauto’s gebruik te maken. Zou u dat overwegen?” Bron: KiM-survey onder Nederlanders van 17 jaar en ouder, oktober 2013.

4. Conclusies

Jongvolwassenen van 18 tot 30 jaar zijn tussen 1995 en 2009 inderdaad minder (auto)mobiel geworden. Dat blijkt uit onze analyses met data uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 1995-2003) en het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON 2004-2009). De automobilititeit nam af voor zowel het aantal verplaatsingen als het aantal afgelegde kilometers. Een uitzondering hierop zijn de jongvolwassenen in de stedelijke gebieden. Zij maakten juist meer gebruik van de fiets, het (stedelijk) openbaar vervoer en de trein.

Als we kijken naar de situationele factoren die een (auto)mobiliteitsverandering verklaren kunnen we aantal conclusies trekken.

Ten eerste blijkt uit ons onderzoek dat het rijbewijs- en autobezit onder jongvolwassenen in de tijd slechts in beperkte mate veranderd zijn en geen afdoende verklaring bieden voor de automobilitaatsafname onder jongvolwassenen in Nederland.

Ten tweede blijkt dat de veranderende maatschappelijke positie van jongvolwassenen een effect heeft gehad op de automobilititeit. Het aantal werkende jongvolwassenen daalde en het aantal studerende jongvolwassenen steeg. Studerende jongeren maken nu eenmaal een minder aantal autokilometers per jaar dan werkende jongeren. Tevens geven jongvolwassenen aan dat het voor hen in economisch zware tijden lastig is een auto te bezitten. Daarnaast heeft de arbeidsparticipatie van vrouwen een plafond bereikt en is wellicht van invloed geweest op de afname van de mobiliteit bij jongvolwassenen.

Ten derde is de woonomgeving eveneens van invloed op het (auto)mobiliteitsgedrag. Door een toename van het aantal jongvolwassenen in de stedelijke gebieden in combinatie met de groei van het aantal studenten in de steden zien we onder jong volwassenen een verschuiving optreden van auto naar meer met de fiets en het (stedelijk) openbaar vervoer.

Ten vierde is het maar de vraag of het intensieve gebruik van sociale media onder jongeren heeft bijgedragen aan een afnemende automobilititeit. Een aanzienlijk deel van de jongvolwassenen geeft immers aan dat het door sociale media makkelijker wordt met iemand af te spreken, dat ze nieuwe mensen hebben leren kennen en dat ze hun vrienden en kennissen vaker zien. Vooralsnog is er weinig aanleiding om te veronderstellen dat sociale media de behoefte aan fysiek contact sterk doen afnemen.

Ten vijfde kunnen de huidige jongvolwassenen zich goed voorstellen dat ze, wanneer ze eenmaal gesetteld zijn, een auto aanschaffen. Naarmate de jongeren ouder worden en in een andere levensfase terechtkomen zullen ze dus een auto aanschaffen en gebruiken. Dat bleek ook uit de cohortanalyse (zie figuur 3).

Naast de situationele factoren als verklaring voor het gewijzigde mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen, hebben we gekeken of attitudes van jongvolwassenen een rol spelen. Uit de wetenschappelijke literatuur, de enquête en het focusgroepenonderzoek kunnen we concluderen dat de auto onder Europese, en dus ook Nederlandse, jongvolwassenen een hoge status heeft. Jongeren laten status zwaarder wegen dan ouderen. Ruim de helft van de 17-24 jarigen vindt dat de auto veel zegt over iemands status in de samenleving. Bij mensen van boven de vijftig jaar is dit nog geen derde. Juist ouderen gaan pragmatisch met de auto om. Vooral zij vinden het 'niets meer dan een vervoermiddel'. Jongeren willen daarentegen met de auto laten zien wie ze zijn. Uit ons onderzoek blijkt ook dat een ruime meerderheid (zowel jong als oud) van de Nederlanders zelf een auto wil bezitten. Wel staan jongeren iets vaker open voor het delen van een auto dan ouderen. Toch maken nog maar weinig Nederlanders gebruik van de mogelijkheden van geboden autodeelconcepten. Ook wanneer mensen in hun directe woonomgeving de mogelijkheid krijgen om van autodelen gebruik te maken zien slechts weinigen er brood in.

Er zijn dus verschillende verklaringen voor de dalende automobilititeit onder jongeren. Het is belangrijk om te weten welke factoren daadwerkelijk een rol spelen. Dit bepaalt namelijk of de trend tijdelijk van aard is of een permanent karakter heeft.

Wanneer er sprake is van een wezenlijke en wijdverbreide attitudeverandering zal het autobezit onder de generatie Y laag blijven. Ook wanneer jongeren ouder worden blijven ze zich op andere zaken dan de auto oriënteren. Echter, de resultaten van ons onderzoek laten zien dat van een fundamenteel andere houding ten aanzien van de auto geen sprake is en daarmee geen belangrijke rol heeft gespeeld bij de afname van de automobilititeit onder jongvolwassenen. We moeten daarbij wel een slag om de arm houden. De survey en de focusgroepsessies geven immers een momentopname weer, namelijk attitudes en meningen in 2013.

Wanneer de verklaring een situationele achtergrond heeft, kan de ontwikkeling van tijdelijke aard zijn. Zo is het mogelijk dat jongeren door de economische recessie hun mobiliteit tijdelijk op een laag pitje hebben gezet. Wanneer de economie aantrekt zullen ze mobieler worden en mogelijk weer een eigen auto willen bezitten. Het is bovendien goed mogelijk dat de jongeren de aanschaf van een auto uitstellen omdat het bezit nog niet past bij de levensfase waar ze zich in bevinden. Wanneer ze trouwen en/of kinderen krijgen schaffen ze alsnog een auto aan. De resultaten van ons onderzoek wijzen sterk in de richting van een verklaring voor de gewijzigde mobiliteit van jongvolwassenen op grond van situationele factoren. Het is te vroeg om de conclusie te trekken dat jongvolwassenen zich van de auto afkeren.

Referenties

- CBS. (2012). Jeugdstatline. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2012). Statline. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2013). Statline. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Curry, A., Hughes, C. (2012) *The Future of Sustainable Transport in Europe*, The Future Company.
- Delbosc, A., Currie, G. (2012). Using online discussion forums to study attitudes toward cars and transit among young people in Victoria. Australasian Transport Research Forum 2012 Proceedings 26 - 28 September 2012, Perth, Australia.
- Delbosc, A., Currie, G. (2013). Are changed living arrangements influencing youth driver license decline? TRB 2013 Annual Meeting Washington DC.
- Davis, B., Dutzik, T., Baxandall, Ph. (2012) *Transportation and the New generation. Why young people are driving less and what it means for transportation policy*, Frontier Group / U.S. PIRG Education Fund.
- Deloitte (2012) *Fourth annual Gen Y automotive survey. Executive summary of key themes and findings*, Deloitte.
- Dutzik, T., Baxandall, Ph. (2013) *A new direction. Our changing relationship with driving and the implications for America's future*, Frontier Group / U.S. PIRG Education Fund.
- Hargreaves, S. (2012) *Young Americans ditch the car*, CNNMoney, 17 september 2012.
- Heijne, S. (2012) *Autorijden, echt iets voor 40-plussers*, De Volkskrant, 24 november 2012.
- Hyodo, T., (2012). *Japanese Facts on Car Demand & others*. Paper presented at ITF OECD Roundtable on Long-run Trends in Travel Demand 29-30 November 2012. Paris.
- Le Vine, S., Jones, P., (2012). *On the Move. Making sense of car and train travel trends in Britain*. London: RAC Foundation.
- Kuhnimhof, T., Buehler, R. & Dargay, J. (2011). *A new generation: Travel trends among young Germans and Britons*. TRB Annual Meeting 2011. Washington DC.
- Oakil, A.T. et al., (2011) *Dynamics in Car Ownership and Life-Cycle Events: A Longitudinal Analysis*, TRB 2011 Annual Meeting.
- Prillwitz, J., Harms, S., Lanzendorf, M. (2006) *Impact of Life-course events on Car ownership*, Journal Transportation Research Record, 1985, 71-77
- Raimond, T., Milthorpe, F. (2010). *Why are young people driving less? Trends in licence-holding and travel behavior*. Australasian Transport Research Forum 2010 Proceedings 29 September - 1 October 2010, Canberra, Australia.
- Roland Berger Strategy Consultants (2011) *Automotive landscape 2025: Opportunities and challenges ahead*, Roland Berger Strategy Consultants.
- Rosenthal, E. (2013). *The End of Car Culture*. The New York Times June 29 2013.
- Spangenberg, F., Lampert, M. (2009) *De grenzeloze generatie en de eeuwige jeugd van hun opvoeders*, Amsterdam: Nieuw Amsterdam.

Tijdschrift Vervoerswetenschap 50 (3), september 2014 , 118-137

Peter Jorritsma, Jaco Berveling, Jan van der Waard

Waarom jongeren de auto minder gebruiken. Een analyse van de veranderde (auto)mobiliteit van Nederlandse jongvolwassenen van 18-30 jaar

Steg, L., Vlek, Ch. (1999) Autogebruik: must en lust. Instrumentele en affectieve motieven voor autogebruik, Tijdschrift voor vervoerswetenschap, 35, 4, 303-322.

Veldkamp (2012). Mobiliteit van jongeren: vrijheid boven alles? De resultaten van kwalitatief onderzoek. Amsterdam: Veldkamp.

Vré, K. de (2013) Een eigen auto hoeft niet meer zo nodig, Trouw, 10 februari 2013

Yamamoto, T. (2008) The impact of life-course events on vehicle ownership dynamics – the cases of France and Japan, IATSS Research, 32, 2, 34-4.

Zipcar (2013) Millennials & Technology: a survey commissioned by Zipcar, http://www.slideshare.net/Zipcar_Inc/millennial-slide-share-final-16812323.