

-

Je bent jong en je wilt wat... minder auto?

Kim Ruijs
Significance
ruijs@significance.nl

Marco Kouwenhoven
Significance
kouwenhoven@significance.nl

Eric Kroes
Significance
kroes@significance.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Veranderend mobiliteitsgedrag onder jongvolwassenen

Steeds minder jongvolwassenen zijn in het bezit van een auto. Het autobezit onder jongvolwassenen neemt al 2 jaar op rij af. De verklaring voor deze dalende trend wordt vooral gezocht in de opkomst van de internetsamenleving, waarin jongvolwassenen minder erop uit gaan, maar internet gebruiken als hun snelweg om in contact te komen met de buitenwereld.

Wanneer trends in mobiliteitsgedrag worden bekeken is het goed te weten waar ontwikkelingen zich precies voordoen. Wanneer er verklaringen worden gezocht voor het veranderende mobiliteitsgedrag is het goed eest na te gaan of de veranderingen in het mobiliteitsgedrag kunnen worden verklaard door samenstellingseffecten. Deze paper zegt niet dat de internetsamenleving geen invloed heeft op het mobiliteitsgedrag, maar laat zien dat andere ontwikkelingen, zoals het feit dat jongvolwassenen vaker gaan studeren in plaats van werken, ook een zekere invloed kunnen hebben op het mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen. Door de cijfers van de mobiliteitsonderzoeken OVG, MON en OViN in de tijd uit te zetten, wordt inzicht gegeven in het veranderde mobiliteitsgedrag onder jongvolwassenen.

1. Inleiding en doel

Steeds minder jongvolwassenen zijn in het bezit van een auto. Het autobezit onder jongvolwassenen neemt al 2 jaar op rij af. Dit afnemende autobezit van de jongvolwassenen zou kunnen zorgen voor een algehele stabilisering of afname van de automobilititeit. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit besteedt hier in de Mobiliteitsbalans 2012 extra aandacht aan. Ook in de media wordt volop aandacht geschonken aan dit fenomeen, en de verklaring wordt vooral gezocht in de opkomst van de internetsamenleving. Daarin zouden jongvolwassenen er minder op uit gaan, maar internet gebruiken als hun "snelweg" om in contact te komen met de buitenwereld. Maar wordt de afnemende automobilititeit onder jongvolwassenen wel verklaard door de opkomst van de smartphone? Of bestaan er andere oorzaken voor de afnemende mobiliteit? Deze paper gaat in de cijfers op zoek naar de omvang van de afname van het autobezit, en kijkt of er wellicht andere oorzaken zijn van deze trend.

2. Wat zeggen de cijfers

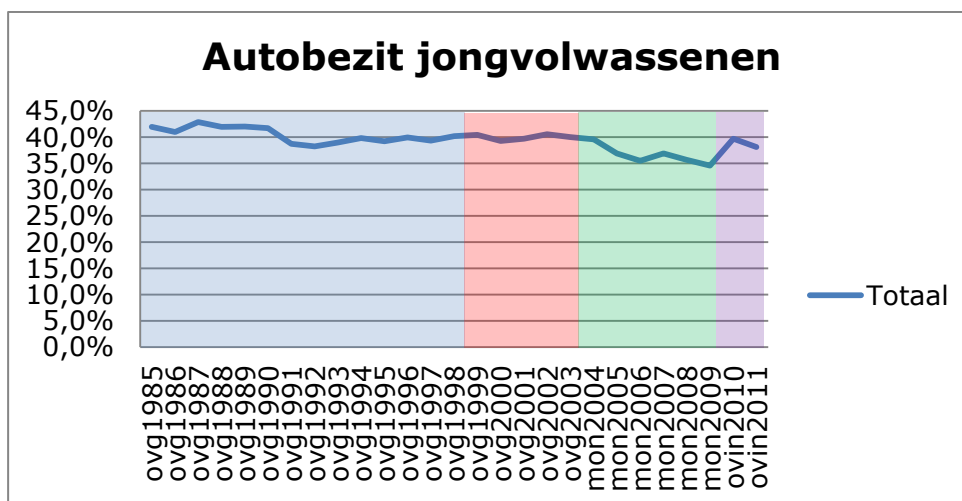
2.1 Voornaamste bron

In deze paper worden mobiliteitsgegevens gebruikt om de diverse trends onder jongvolwassenen te kwantificeren. De belangrijkste bronnen die hiervoor gebruikt worden zijn de mobiliteitsonderzoeken die het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) al jarenlang uitzet. Van 1985 tot 2003 werden er mobiliteitsgegevens gemeten in het kader van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG), later in het kader van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van 2004 tot en met 2009 en vanaf 2010 in het kader van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Uit deze datasets zijn alleen de gegevens gebruikt van de jongvolwassenen, oftewel alle personen uit de dataset van 18 tot en met 29 jaar oud.

2.2 Ontwikkeling van het autobezit van jongvolwassenen

Het autobezit onder jongvolwassenen is te zien in Figuur 1. De grafiek is gemaakt met behulp van de OVG/MON/OVIN data van 1985 tot en met 2011. Iedere wijziging in de onderzoeksmethodiek is weergegeven in een kleurovergang.

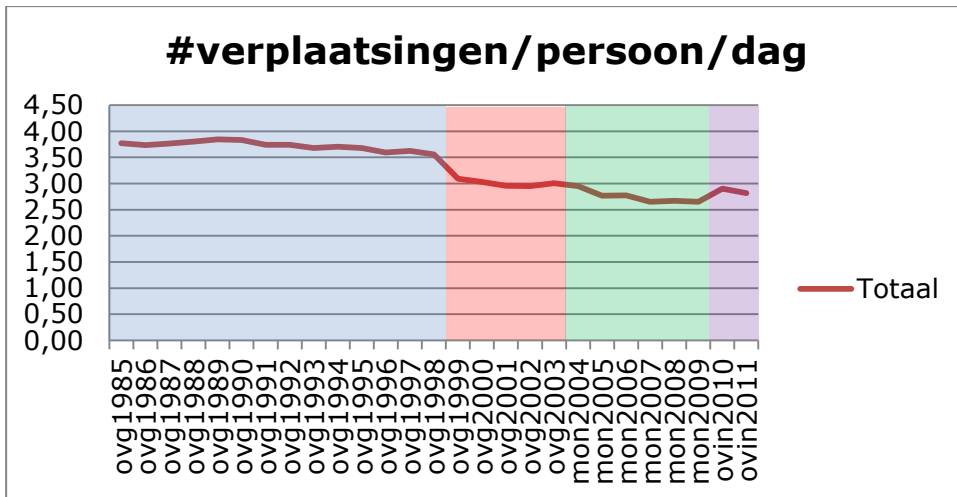
In Figuur 1 is een licht dalende trend te zien vanuit de jaren 80 naar de jaren 00. Daarna is een lichte sprong in het autobezit onder jongvolwassenen te zien, die ook samenhangt met een wijziging in de onderzoeksmethodiek: de sprong in autobezit wordt waarschijnlijk verklaard door een trendbreuk. Wel kan tót de laatste overgang in onderzoeksmethodiek worden gezegd, dat er een dalende trend te zien is in het autobezit van jongvolwassenen.



Figuur 1: Autobezit jongvolwassenen

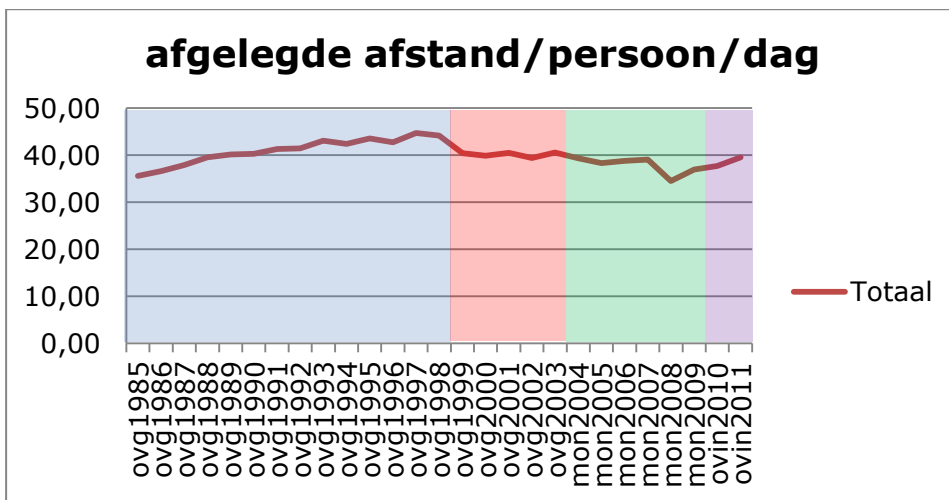
2.3 Ontwikkeling mobiliteit jongvolwassenen

Na het autobezit hebben we ook de ontwikkeling in mobiliteit van jongvolwassenen uit de verplaatsingsonderzoeken op een rij gezet. In Figuur 2 is een duidelijke dalende trend in het aantal verplaatsingen per jongvolwassene per dag te zien. De dalende trend wordt wel wat verstoord door de diverse overgangen in de onderzoeksmethodiek. Maar ook als we daarmee rekening houden, is er een licht dalende trend te zien in het aantal verplaatsingen per persoon per dag van de jongvolwassenen.



Figuur 2: Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag

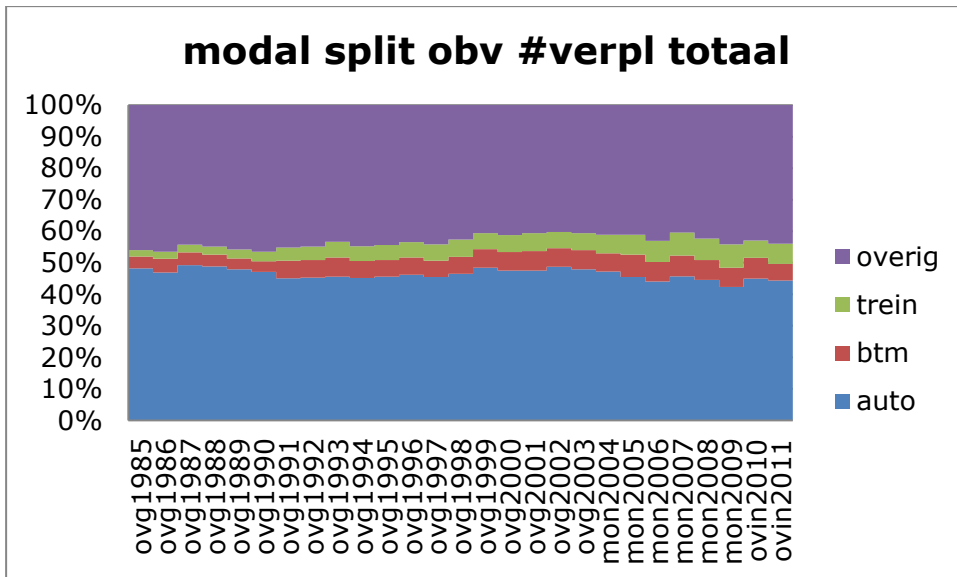
Figuur 3 geeft de gemiddeld afgelegde afstand per jongvolwassene per dag weer. Hier is tot aan de eerste wisseling van onderzoeksmethodiek in 1999 een stijgende lijn te zien, terwijl de gemiddeld afgelegde afstand na deze periode een meer constant niveau laat zien.



Figuur 3: Gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag

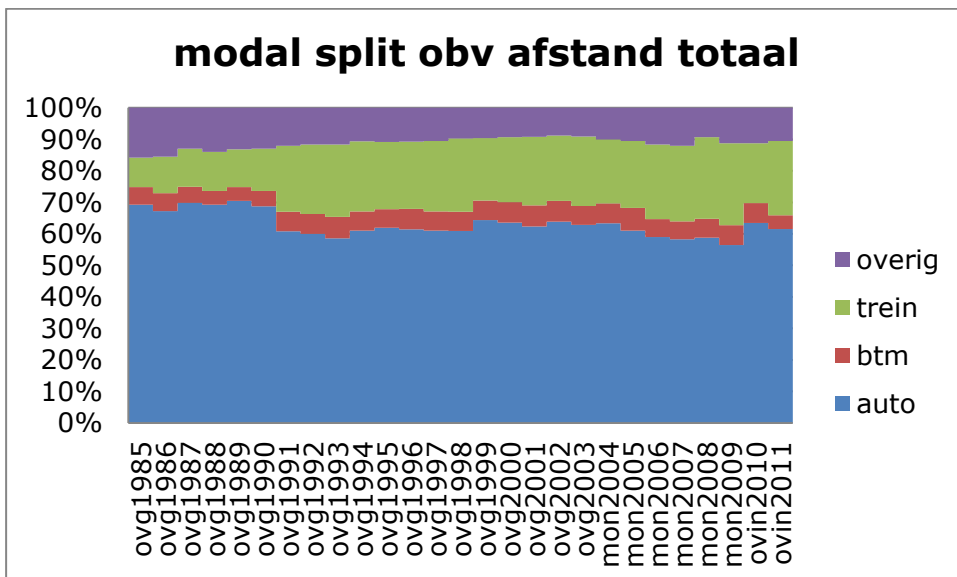
2.4 Ontwikkeling vervoerwijzegebruik jongvolwassenen

Het gemiddeld aantal verplaatsingen en de gemiddeld afgelegde afstand zijn ook uit te splitsen naar vervoerwijze. In Figuur 4 en Figuur 5 zijn de vervoerwijze verdelingen voor de jongvolwassenen weergegeven. Per modaliteit is aangegeven wat het aandeel is in het totaal aantal verplaatsingen en in de totale afgelegde afstand. In Figuur 4 is te zien dat het relatief aantal gemaakte verplaatsingen licht stijgt voor de OV modaliteiten ten koste van de auto. Oftewel het aandeel OV onder alle verplaatsingen neemt licht toe, terwijl het aandeel auto afneemt.



Figuur 4: Modal split obv het aantal verplaatsingen

In Figuur 5 wordt de trend dat er meer gereisd wordt met het OV bevestigd. Dit beeld geeft weer dat jongvolwassenen niet alleen een lichte groei in het aantal verplaatsingen met het OV laten zien, maar ook dat ze langere afstanden met deze modaliteiten afleggen, ten opzichte van afstanden afgelegd met de auto. Een grote sprong is te zien in 1991, dit is het jaar waarin de OV-studentenkaart is ingevoerd. Het doel van deze kaart was om studenten meer met het OV te laten reizen ten koste van de auto. Dat beeld wordt bevestigd in Figuur 5. Andere sprongen in Figuur 5 kunnen worden toegeschreven aan trendbreuken.



Figuur 5: Modal split obv de afgelegde afstand

Het feit dat jongvolwassenen meer met het OV zijn gaan reizen wordt dus mogelijk veroorzaakt door de invoering van de OV-studentenkaart. Wellicht is dit één van de verklaringen voor het veranderde mobiliteitsgedrag onder jongvolwassenen.

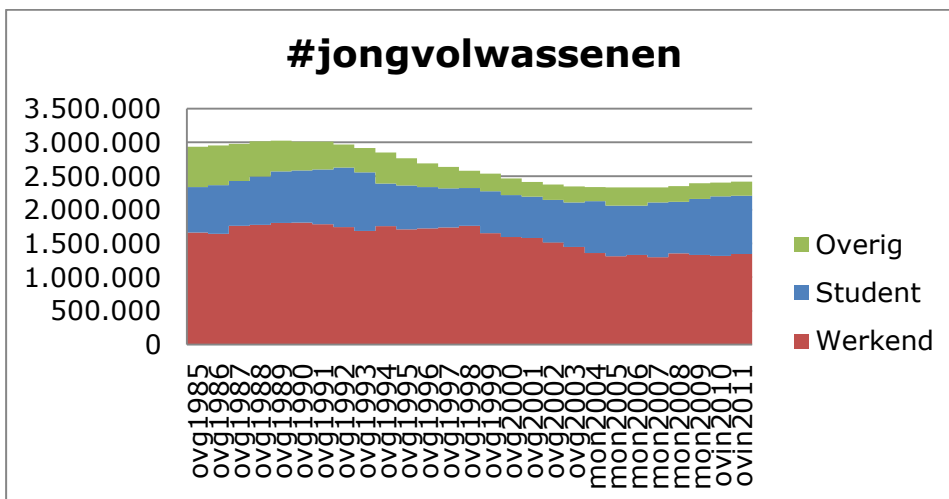
3. Hoe kunnen we de veranderingen verklaren?

Recentelijk zijn er diverse verklaringen voor de afname in mobiliteit onder jongvolwassenen gegeven. De auto als statussymbool zou het afleggen tegen bijvoorbeeld een dure smartphone of stadsfiets (artikel Volkskrant, 22 mei 2013). Daarnaast is de internetmaatschappij als mogelijke verklaring voor de afnemende mobiliteit onder jongvolwassenen genoemd, door de Mobiliteitsbalans 2012, uitgebracht door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. De laatst genoemde verklaring is erg populair, terwijl het nog de vraag is of het effect volledig kan worden verklaard door deze ontwikkelingen in de internetmaatschappij.

In dit hoofdstuk kijken wij allereerst naar een eventueel samenstellingseffect van de populatie jongvolwassenen. Zo zou een andere samenstelling in opleiding en/of inkomen een effect kunnen hebben op het autobezit van jongvolwassenen. Daarna wordt het veranderend mobiliteitsgedrag onder jongvolwassenen, zoals weergegeven in hoofdstuk 1, opnieuw tegen het licht gehouden, door de jongvolwassenen op te splitsen in diverse groepen.

3.1 Samenstellingseffect

Door de jaren heen is de samenstelling van de groep jongvolwassenen aan diverse veranderingen onderhevig. Zo zijn de laatste jaren de jongvolwassenen in verhouding steeds meer gaan studeren. Doordat de koopkracht afgenomen is vanwege de hogere werkloosheid gaan jongvolwassenen eerder doorleren dan werken. Deze ontwikkeling wordt bevestigd door Figuur 6. Het aandeel studenten is sinds de jaren 80 toegenomen en het aandeel werkende jongvolwassenen afgenomen. Ook is het zo dat het aantal jongvolwassenen is afgenomen.

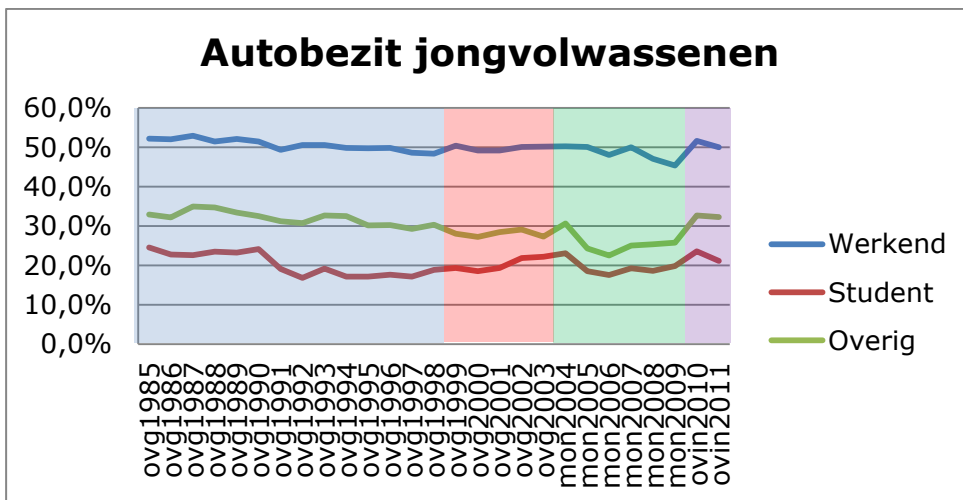


Figuur 6: Samenstelling jongvolwassenen

Wanneer er meer jongvolwassenen studeren, zullen er meerdere effecten optreden waardoor er minder van de auto gebruikt wordt gemaakt. Ten eerste is de koopkracht van een student lager dan van een werkende. Hierdoor is er minder geld over om een auto te kopen. Daarnaast hebben studenten ook een OV-studentenkaart waardoor de noodzaak om een auto te kopen verder wordt verkleind. Tenslotte wonen studenten vaker in een stedelijke omgeving waar meer alternatieven voor de auto beschikbaar zijn.

3.2 Ontwikkeling autobezit jongvolwassenen in meer detail

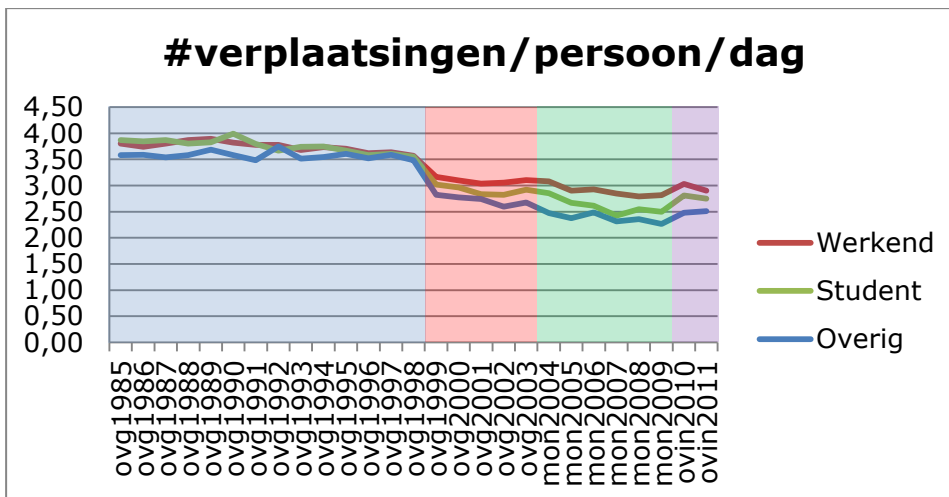
In Figuur 7 is de ontwikkeling in het autobezit van jongvolwassenen uitgesplitst naar drie groepen: werkende, studerende en overige jongvolwassenen. Wanneer we het autobezit bekijken voor de verschillende groepen jongvolwassenen, dan zien we dat het autobezit onder werkenden een stuk hoger is dan het autobezit onder andere jongvolwassenen. Het autobezit onder studenten is het laagst. Samen met het feit dat er relatief gezien meer jongvolwassenen studeren en minder jongvolwassenen werken, wordt hier bevestigd dat de geconstateerde ontwikkeling van autobezit onder jongvolwassenen deels wordt veroorzaakt door een veranderende samenstelling van de groep jongvolwassenen.



Figuur 7: Autobezit jongvolwassenen: uitgesplitst

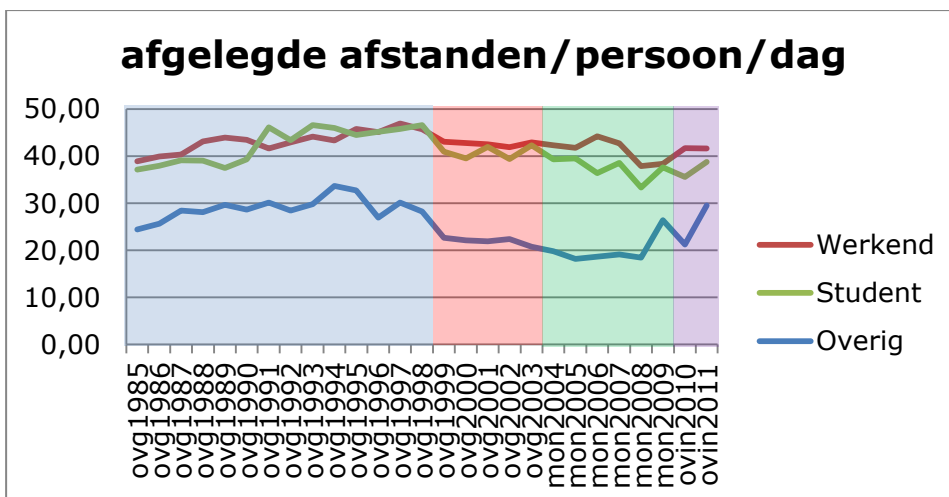
3.3 Ontwikkeling mobiliteit jongvolwassenen in meer detail

Ook de ontwikkeling in mobiliteit onder jongvolwassenen kan worden uitgesplitst naar werkende, studerende en overige jongvolwassenen. In Figuur 8 is te zien dat de ontwikkeling van het aantal verplaatsingen per persoon per dag in de jaren 80 en 90 niet erg verschilt voor de verschillende groepen jongvolwassenen. Na de jaren 90 is het verschil tussen de werkenden en de studenten groter geworden. De werkende jongvolwassenen verplaatsen zich overall net iets meer per dag dan de studerende en de overige jongvolwassenen.



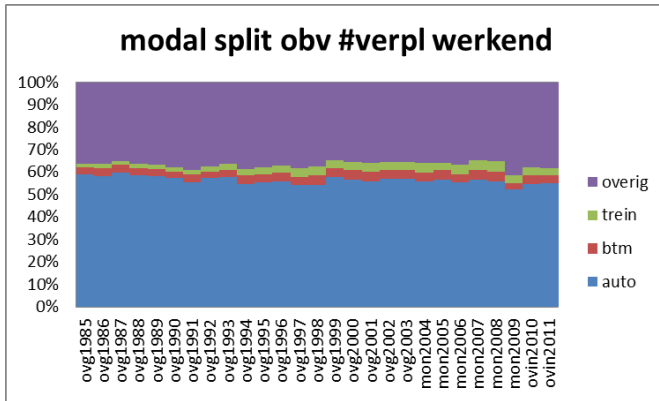
Figuur 8: Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag: uitgesplitst

Wanneer we kijken naar de uitsplitsing van de gemiddeld afgelegde afstand per jongvolwassene per dag, in Figuur 9, wordt het verschil tussen de werkenden en de studenten enerzijds en de overige jongvolwassenen anderzijds groter. De overige jongvolwassenen verplaatsen zich gemiddeld een stuk minder per dag. Daarnaast leggen studenten gemiddeld iets kortere afstanden af dan werkenden.

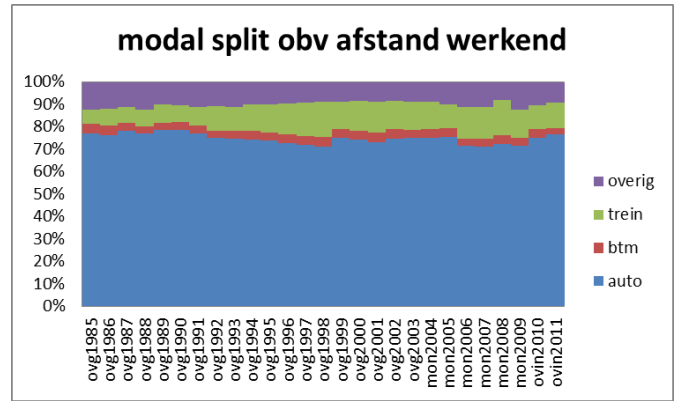


Figuur 9: Gemiddeld afgelegde afstand per persoon per dag: uitgesplitst

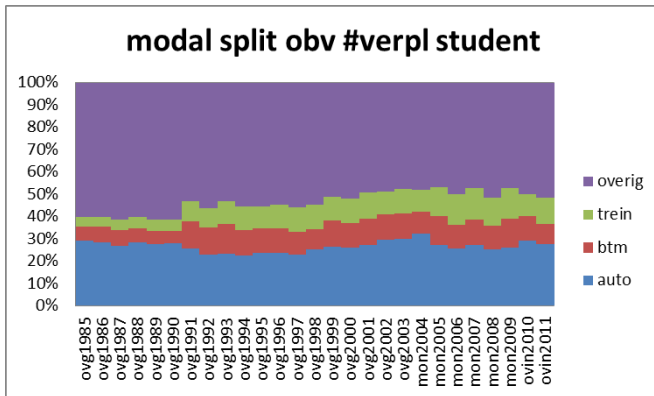
Nog duidelijker zijn de verschillen te zien wanneer de modal splits voor werkenden en studenten naast elkaar worden gelegd in Figuur 10 tot en met Figuur 13. In deze figuren is duidelijk te zien dat studenten een heel ander mobiliteitsgedrag vertonen dan werkenden. Dit bevestigt de eerdere veronderstelling dat een groot gedeelte van het veranderende mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen wordt veroorzaakt door een veranderde samenstelling van de groep jongvolwassenen.



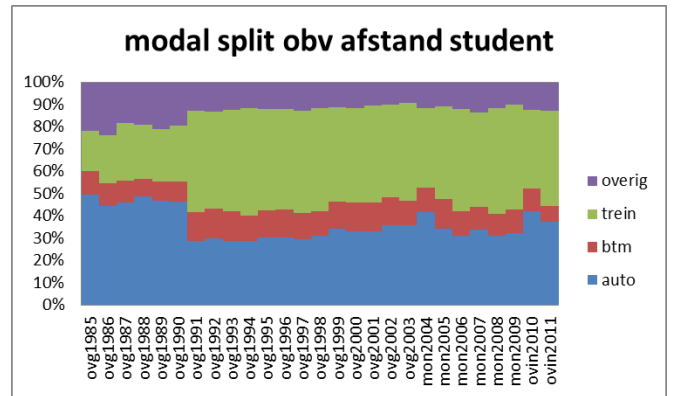
Figuur 10: Modal split obv aantal verplaatsingen: werkend



Figuur 11: Modal split obv afgelegde afstand: werkend



Figuur 12: Modal split obv aantal verplaatsingen: student



Figuur 13: Modal split obv afgelegde afstand: student

4. Conclusie

Wanneer trends in mobiliteitsgedrag worden bekeken is het goed te weten waar ontwikkelingen zich precies voordoen. Wanneer er verklaringen worden gezocht voor het veranderende mobiliteitsgedrag is het goed eerst na te gaan of de veranderingen in het mobiliteitsgedrag kunnen worden verklaard door samenstellingseffecten. Deze paper zegt niet dat de veranderende samenleving geen invloed heeft op het mobiliteitsgedrag, maar laat zien dat andere ontwikkelingen, zoals het feit dat jongvolwassenen vaker gaan studeren in plaats van werken, ook een zekere invloed hebben op het mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen.

De verandering in autobezit wordt vooral verklaard door een veranderde samenstelling van de groep jongvolwassenen. Doordat een groter gedeelte van de jongvolwassenen studeert en een kleiner gedeelte van hen werkt, is het autobezit afgenomen. Daarnaast is ook duidelijk in de cijfers uit de mobiliteitsonderzoeken van 1985 tot nu naar voren gekomen dat vooral de afgelegde afstanden met de auto zijn afgenomen ten opzichte van de afgelegde afstanden met het OV.

Voor verder onderzoek naar het mobiliteitsgedrag onder jongvolwassenen is aan te raden om samenstellingseffecten mee te nemen in analyses naar gemaakte verplaatsingen en afgelegde afstanden.

Referenties

Mobiliteitsbalans 2012 (2012) Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Steeds minder autobezitters onder jongeren (22 mei 2013) Volkskrant:

<http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2664/Nieuws/article/detail/3442234/2013/05/16/Steeds-minder-autobezitters-onder-jongeren.dhtml>

Gebruikte data

OVG 1985-2003

MON 2004-2009

OVIN 2010-2011