

Autogebruik in huishoudens met meerdere auto's

Huub Hoenjet- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid –huub.hoenjet@gmail.com
Peter Jorritsma- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – peter.jorritsma@minienm.nl
Jan van der Waard- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid–jan.vander.waard@minienm.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2018, Amersfoort

Samenvatting

Bij stadskriebels en mobiliteit denken mensen waarschijnlijk steeds vaker aan fietsers en voetgangers en de harmonieuze chaos waarin deze vervoerwijzen zich door de stad begeven, terwijl de auto er een wat minder graag geziene gast is geworden. Niet alleen neemt de auto veel ruimte in en zorgt voor opstoppingen, het is vooral nog ook een vervuilend vervoermiddel dat de leefbaarheid lokaal en het klimaat wereldwijd niet bevordert. De roep om een ander, duurzamer mobiliteitsgedrag in steden is dus verklaarbaar. Onder andere verbeteringen aan het openbaar vervoer en de opkomst van de elektrische fiets worden aangegrepen om een vermindering van het autobezit en -gebruik te bewerkstelligen. Minder autogebruik is zoals gezegd duurzamer, maar ook gezonder voor de gebruikers zelf. Daarnaast zorgt een lager autobezit voor vrijkomende in steden zo schaarse ruimte. De nieuwe stadskriebels bij beleidsmakers zorgden onder andere al voor milieuzones, fietsstraten en het faciliteren van meer fietsgebruik in combinatie met openbaar vervoer. Ook worden deelauto's als oplossing gezien voor het parkeervraagstuk en efficiënter ruimtegebruik. De realiteit is dat de groei van het autogebruik is gestagneerd, maar het autobezit nog altijd licht groeit (KiM, 2017; CBS, 2018). Deze groei komt voornamelijk door de toename van huishoudens met meerdere auto's, ten opzichte van huishoudens met één auto of zelfs geen.

Het is dus de moeite waard huishoudens met meerdere auto's eens onder de loep te nemen: hoe gebruiken deze huishoudens hun auto's en hoe verschilt dit in verschillende contexten? Het autogebruik van huishoudens met meer dan één auto is nader onderzocht door middel van een specifieke enquête aan de hand waarvan op basis van een clusteranalyse, homogene segmenten met vergelijkbare typen autogebruik werden vastgesteld. Uit deze analyse kwam onder andere naar voren dat in veel huishoudens de diverse auto's een persoonlijk gebruiksvoorwerp zijn, die niet of nauwelijks worden gedeeld tussen de verschillende leden van het huishouden. Slechts een kwart van alle auto's werd wel gedeeld. Daarnaast staat een aanzienlijk deel van de auto's de meeste dagen of zelfs hele weken stil. In theorie biedt dit kansen voor een overgang naar deelauto's. Toch geven respondenten aan dat ze niet van plan zijn hun auto's van de hand te doen, ze zijn over het algemeen gehecht aan hun auto's en zijn niet overtuigd van de alternatieven, zoals deelauto's, openbaar vervoer en de (elektrische) fiets. Het is dus niet erg waarschijnlijk dat huishoudens die op dit moment over meerdere auto's beschikken een substantiële bijdrage zullen leveren aan een daling van het autobezit over de hele bevolking.

1. Inleiding

De groei van het autobezit in Nederland komt met name door een toename in het aantal huishoudens met meerdere auto's: in 1994 viel nog geen 16 procent in deze categorie, in 2015 was dit gestegen naar 23 procent. In de tussentijd is het aantal huishoudens met één auto of geen auto licht afgenomen. Het autobezit is vooral hoog in huishoudens met een hoog inkomen, met kinderen en in gebieden met een lage tot matige stedelijkheidsgraad. Maar ook in andere type huishoudens komt het bezit van meerdere auto's voor en neemt het veelal toe (Claassen & Katteler, 1997; Van de Coevering, 2008; CBS, 2018). Ook het aantal leaseauto's neemt nog altijd toe, vooral door de sterke recente toename van Private Lease (VNA, 2017). Dit heeft gevolgen voor het ruimtegebruik op plekken waar huishoudens in grote mate meerdere auto's hebben, bovendien blijkt uit veel studies dat autogebruik via autobezit wordt gestimuleerd (Giuliano & Dargay, 2006; Rouwendal & Pommer, 2004; Van Acker & Witlox, 2010). Huishoudens met meerdere auto's zijn dus verantwoordelijk voor een relatief groot deel van het autobezit en -gebruik in Nederland, maar er is nog weinig bekend over het autogebruik binnen deze huishoudens. Hoe afhankelijk zijn deze huishoudens van hun auto's, hoe organiseren ze het gebruik en welke beperkingen ervaren zij hierbij? Om dit soort vragen te kunnen beantwoorden werd de hoofdvraag gesteld:

"Hoe kan het autogebruik in Nederlandse huishoudens met meerdere auto's worden getypeerd?"

Het onderzoek is uitgevoerd bij het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in het kader van de masteropleiding Human Geography aan de Universiteit Utrecht [UU]. De resultaten zijn neergelegd in de masterscriptie 'Autogebruik in huishoudens met meerdere auto's: de zoektocht naar de tweede auto' (Hoenjet, 2018).

Over autobezit is bekend dat het verschilt afhankelijk van een aantal sociaaleconomische, huishoudelijke en geografische kenmerken. Autobezit is bijvoorbeeld hoger in niet-stedelijke gebieden. Door de lagere dichtheid zijn de afstanden naar werk en voorzieningen groter, waardoor fietsgebruik minder aantrekkelijk is. De lagere dichtheid betekent ook minder potentie voor efficiënt openbaar vervoer. Voor steden geldt het tegenovergestelde en daar komt het negatieve effect van congestie nog bovenop. Bovendien is er soms ook letterlijk geen ruimte voor een tweede auto (Dargay, 2002). Daarnaast lijkt autobezit sterk verbonden te zijn met het inkomen en de werksituatie van huishoudleden. Hogere inkomens en huishoudens met twee of meer werkenden beschikken vaker over meerdere auto's. Ook de werklocatie is belangrijk, deze is soms slecht bereikbaar met andere vervoermiddelen dan de auto waardoor de noodzaak om over een auto te kunnen beschikken nog groter wordt (Van de Coevering, 2008; Nolan, 2010; Maat & Timmermans 2009). Tot slot spelen huishoudgrootte en levensgebeurtenissen een rol. Vaak is autobezit een constante waar pas een verandering in komt door een wijziging in omstandigheden. Dit kan een verandering in de woon- of werklocatie zijn, of het krijgen van kinderen. In eerste instantie zorgen kinderen voor meer verplaatsingen, maar wanneer ze zelf rijbevoegd worden kunnen ze ook zelfstandig bijdragen aan een hoger autobezit (Zhang et al., 2014). Voor dit onderzoek is expliciet gekozen om te concentreren op huishoudens die al meerdere auto's hebben, waardoor de determinanten voor autobezit slechts als achtergrond dienen, als context achter het autogebruik.

Autogebruik is deels afhankelijk van dezelfde factoren als autobezit, waardoor de onderlinge samenhang ook duidelijk wordt. Dit is in 1977 al helder samengevat in de *Choice Hierarchy* van Ben-Akiva en Atherton, waar autobezit en autogebruik voor werk een middellangetermijnkeuze zijn onder invloed van de keuze voor woon- en werklocatie. Deze middellangetermijnkeuzes hebben vervolgens weer invloed op het autogebruik voor andere doeleinden. Het belang van werkverplaatsingen blijkt dus uit zowel de determinanten van autobezit als deze *Choice Hierarchy*. Wanneer in een huishouden twee werkenden zijn en zij ook twee auto's hebben, is er de luxe om allebei met de auto naar het werk te gaan. Of ze dit ook daadwerkelijk doen hangt af van de aanwezige alternatieven rondom de woon- en werklocatie en natuurlijk persoonlijke voorkeuren. Deze persoonlijke voorkeuren zijn voor automobilisten vaak een reden om alternatieven te mijden. De vrijheid, het comfort en de privacy verbonden aan de auto wordt erg gewaardeerd en deze kwaliteiten zijn volgens hen niet of minder te vinden in bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Daarnaast is de auto ook nog altijd een statussymbool, dus het zit redelijk ingebed in de heersende Nederlandse mobiliteitscultuur (Steg, 2005; Redman et al., 2013). Recentelijk heeft de theorie van *Peak Car* en vooral het feit dat autobezit en -gebruik onder jongeren afneemt ervoor gezorgd dat aan de dominante positie van de auto getwijfeld wordt. Jongeren zouden minder waarde hechten aan de auto als een statussymbool en daarmee een toekomst inluiden waar de auto een minder centrale rol gaat spelen. Onderzoek heeft echter uitgewezen dat deze theorie met een korrel zout moet worden genomen. Jongeren bezitten inderdaad minder auto's en gebruiken deze ook minder in specifieke gevallen, maar dat komt vooral door situationele aspecten, bijvoorbeeld omdat zij vaak langer studeren en/of in steden blijven wonen. Daar is de auto zoals gezegd minder noodzakelijk. In een latere levensfase kiezen jongeren vaak alsnog voor het bezit en gebruik van een auto (Kuhnimhof, 2012; KiM, 2014, Jorritsma et al., 2014).

Autogebruik in huishoudens met meerdere auto's is nog niet vaak onderzocht. Eén van de weinige studies is die van Claassen en Katteler uit 1997. Hun onderzoek was er vooral op gericht om de rol van tweede auto's in huishoudens te achterhalen. Zij vonden dat de auto's in huishoudens met tweeverdieners vaak sterk aan de 'hoofdgebruikers' gekoppeld waren. Huishoudleden kozen bijna altijd voor hun 'eigen' auto, ook als die van de ander ook beschikbaar was. Bij gezamenlijke trips werd dan de auto uitgekozen die voor die specifieke verplaatsing het handigste was. Deze bevindingen zijn opvallend, omdat auto's toch vaak als huishoudelijk bezit worden beschouwd en op basis daarvan de verwachting ontstaat dat verschillende huishoudleden regelmatig van die extra luxe gebruik zouden maken. Claassen en Katteler vonden echter dat de auto in veel gevallen juist als persoonlijk bezit werd gezien.

2. Onderzoeksopzet

2.1 Data

De data zijn afkomstig uit het panel van I&O research. Panelleden met twee of meer auto's zijn in de steekproef betrokken. Van de 2000 benaderde huishoudens hebben er 1168 een vragenlijst ingevuld. In een online enquête zijn vragen gesteld over hun huishouden, hun wagenpark, het autogebruik van het huishouden per lid en per motief, de beperkingen aan dat gebruik en er werd hen een aantal stellingen over autobezit, autogebruik en

alternatieve vervoerswijzen voorgelegd. Naast informatie over het huishouden als geheel (zoals huishoudgrootte, -inkomen en woonplaats) werd ook gevraagd naar de kenmerken van individuele huishoudleden, zodat een profiel kon worden opgesteld. Zo was er niet alleen informatie over de respondent, maar ook over andere huishoudleden indien zij de hoofdgebruiker waren van één van de auto's in het huishouden. Ook achtergrondinformatie over de auto kan helpen bij het verklaren van autogebruik, dus werd gevraagd naar eigendomssituatie, bouwjaar, brandstoftype en autoklasse. Autogebruik werd op drie manieren bevraagd: kilometrage, gebruiksfrequentie per persoon en gebruiksfrequentie per motief. Hierdoor werd de intensiteit en diversiteit van het gebruik duidelijk. De beperkingen voor de respondent aan het gebruik per auto werden zowel op het gebied van beschikbaarheid als voor andere oorzaken (zoals juridisch, fysiek of gewoon voorkeur) gevraagd. Tot slot probeerden de stellingen duidelijk te maken wat de aard van het bezitten en gebruiken van meerdere auto's was. De stellingen gingen onder andere over redenen van aanschaf, afhankelijkheid, beleving en de aantrekkelijkheid van alternatieven. Dit onderzoek was oorspronkelijk opgezet om specifiek te kijken naar tweede auto's in huishoudens, zoals Claassen en Katteler dat ook deden. Dit bleek echter minder vanzelfsprekend dan gedacht, want op basis van welke criteria zou die tweede auto dan moeten worden aangewezen? Het stereotype beeld van de tweede auto is een klein 'boodschappenwagentje', maar in lang niet elk huishouden met meerdere auto's gaat het om zo'n auto. Doordat het alleen mogelijk bleek per huishouden één lid van het huishouden te benaderen, zou het dan bovendien vaak voorkomen dat een respondent vragen moest gaan beantwoorden over een auto waar hij/zij zelf nooit in rijdt. Uiteindelijk is besloten het complete autogebruik van het huishouden van de respondent binnen de steekproef te bekijken.

2.2 Gehanteerde analyse

Om vervolgens het type autogebruik per auto te kunnen bepalen moest iedere auto van elke respondent als aparte case worden behandeld, waarna het autogebruik kon worden bekeken in verschillende contexten. Hierin was de gebruiksfrequentie van de auto per verplaatsingsmotief en per huishoudlid leidend. Om deze informatie daarna te verwerken tot typologieën moesten auto's met vergelijkbaar gebruik samengevoegd worden in clusters, zodat er een algemeen beeld geschetst kon worden en die groepen auto's met elkaar vergeleken konden worden. Dit werd gedaan door middel van een clusteranalyse (Two-Step Clustering), gebruikmakend van SPSS. Zo ontstonden redelijk homogene clusters, onderscheidend in de typering van het autogebruik. Per cluster kon vervolgens worden bekeken in welke mate de groepen onderscheidend waren in termen van huishoudelijke, geografische en sociaaleconomische contexten. Tot slot werden ook de antwoorden op de stellingen vergeleken voor ieder van de gevonden clusters. Al deze vergelijkingen werden gedaan met een Chi-kwadraattoets.

3. Resultaten

3.1 Wie zijn de meer-auto huishoudens?

De steekproef bevat 1168 huishoudens die samen 2556 auto's bezitten. Het overgrote deel heeft twee auto's in het huishouden, terwijl ongeveer 10% drie auto's heeft en ongeveer 3% vier of meer auto's. De meeste huishoudens bestaan uit twee personen, vaak een stel zonder kinderen, hebben een bovengemiddeld inkomen en wonen in West Nederland (Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht). Van de auto's is 9,1% leaseauto (7,6% met privégebruik en 1,5% zonder) en nog een paar procent in bezit van een eigen zaak, de rest is in het bezit van het huishouden. Slechts 4,1% van de auto's zijn hybride, plug-in hybride of volledig elektrisch. Meer dan de helft van de auto's vallen in de kleinere en compacte autoklassen, met verder 3 procent aan sportwagens en cabrio's, 4,1% aan bestelwagens en 4,1% aan ander soort auto's. Die laatste categorie bestaat voornamelijk uit oldtimers en campers. Het concept tweede auto is zoals gezegd moeilijk te definiëren, maar in de data blijkt dat er wel degelijk verschillen zijn tussen de auto's die respondenten als eerste hebben ingevuld en auto's die ze als tweede hebben ingevuld. Deze zijn in het verdere onderzoek aangemerkt als '1^e auto' en '2^e auto' (en 3^e, 4^e, etc.). Zo valt 57,2% van de auto's die als 2^e auto zijn aangemerkt in de miniklasse of compacte klasse, terwijl dat voor 1^e auto's maar 14,3% is. Ook zijn 2^e auto's gemiddeld iets ouder: 29,7% is van 2013 of later, tegenover 47,2 voor 1^e auto's. Maar niet alleen op het gebied van autokenmerken bestaan verschillen, de kilometrage van 2^e auto's is ook een stuk lager: 69,8% van de auto's aangemerkt als 2^e auto, rijdt minder dan 10.000 kilometer op jaarbasis, tegenover 34,8% van de auto's aangemerkt als 1^e auto.

Het autobezit van huishoudens lijkt vooral hoger te zijn bij meer dan twee rijbewijshouders en meer dan twee werkenden. Rijkere huishoudens hebben niet vaker meer dan twee auto's dan armere huishoudens, maar het type auto's verschilt wel: rijkere huishoudens hebben meer auto's uit een grotere/duurdere klasse (middenklasse/SUV/MPV voor de eerste auto en sportwagen/cabrio voor een tweede/derde auto) en armere huishoudens hebben meer auto's uit een goedkopere/kleinere klasse (mini/compacte klasse voor de eerste en tweede auto en meer oldtimers voor een eventuele derde auto).

Over het algemeen geven respondenten aan dat ze de auto's in het huishouden vanwege praktische redenen bezitten en dus ook nodig hebben voor hun verplaatsingsbehoefte. De meeste respondenten geven aan dat ze autorijden prettig vinden en gehecht zijn aan (één van) hun auto's. Er zijn meer respondenten die aangeven dat ze de auto zoveel mogelijk laten staan dan dat ze de auto het liefst voor al hun verplaatsingen gebruiken, maar op beide schalen zijn de antwoorden redelijk sterk verdeeld. Over het algemeen denken ze niet dat de geboden alternatieven (openbaar vervoer, elektrische fiets en deelauto) een auto in hun huishouden overbodig kan maken. Ze zijn dan ook niet van plan er één van de hand te doen. Tenslotte is ook opmerkelijk dat ongeveer de helft van de respondenten aangeeft dat de auto's in zijn/haar huishouden meer persoonlijk dan gemeenschappelijk bezit zijn. Dit geeft aan dat daar ieder z'n *eigen* auto heeft.

3.2 Typologie autogebruik

Om het autogebruik in huishoudens met meerdere auto's te typeren is gebruik gemaakt van een clusteranalyse. De volgende variabelen zijn in de clusteranalyse opgenomen:

- het aantal huishoudleden die de auto vaak (minstens 1x per week) gebruiken;
- de gebruiksfrequentie voor het werkmotief;
- het aantal motieven waarvoor de auto vaak (minstens 1x per week) voor gebruikt wordt met uitzondering werk.

Deze drie variabelen zijn gekozen omdat de veelzijdigheid in motieven en gebruikers een belangrijke indicator is voor het gebruik en verplaatsingen voor werk een onderscheidende factor kan zijn: verplaatsingen voor werk hebben vanwege het verplichte karakter een andere rol dan verplaatsingen voor andere motieven. Daarnaast is het werkmotief een belangrijke verklarende factor is voor de kilometrage. Bovendien is uit de literatuur gebleken dat veel auto's vooral voor dit motief worden aangeschaft of behouden (Van de Coevering et al., 2008; Kampert et al., 2018). De frequentie van minimaal één keer per week bij de niet-werkmotieven is gekozen om het onderscheid tussen regelmatig en sporadisch gebruik te maken. De clusteranalyse resulteerde in een typologie van zes clusters met verschillend autogebruik. In tabel 3.1 wordt een omschrijving van en de belangrijkste kenmerken per cluster gegeven.

Tabel 3.1: Typologie autogebruik in huishoudens met meerdere auto's. Bron: Hoenjet, 2018.

| Omschrijving | Kenmerken |
|--|--|
| <p>Puur voor werk Persoonlijke auto, puur voor werk (11,8%)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Bijna exclusief gebruikt voor werk gerelateerde motieven • Leaseauto's die niet voor privédoeleinden gebruikt mogen worden • Auto's van de eigen zaak, vaak bestelbusjes • Gemiddeld hoog kilometrage • Hoofdgebruiker: mannen • Ondernemers • Beperkte beschikbaarheid voor andere motieven of voor andere huishoudleden • Werksituatie heeft bezit meerdere auto's bespoedigd • Auto persoonlijk bezit |
| <p>Intensief gebruik Persoonlijke auto, intensief gebruik, vooral voor werk (19,1%)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Gebruik voor verschillende motieven, maar vooral voor werk • Veel leaseauto's, die wél voor privédoeleinden gebruikt mogen worden • Middenklasser/SUV's/MPV's • Gemiddeld zeer hoog kilometrage • Huishoudens met kinderen • Onderlinge afstemming met andere huishoudleden nodig • Absoluut noodzakelijk om aan de vervoersbehoefte te voldoen • Werksituatie heeft bezit meerdere auto's bespoedigd • Weinig goede alternatieven voor auto aanwezig. |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Auto persoonlijk bezit |
| Gedeeld Gedeelde auto voor diverse motieven (24,7%) | <ul style="list-style-type: none"> • Huishoudens met meer dan twee rijbewijshouders • Andere auto kan niet voor bepaalde motieven gebruikt worden • Gemiddeld hoog kilometrage • Relatief vaak gebruik voor ophalen en wegbrengen • SUV's/MPV's • Auto is altijd beschikbaar, wanneer nodig • Auto gemeenschappelijk bezit |
| Multifunctioneel Persoonlijke auto voor diverse motieven (14,1%) | <ul style="list-style-type: none"> • Minder gebruik voor werkmotieven • Hoofdgebruikers: relatief vaak een vrouw en bovengemiddeld ZZP'er/freelancer, schoolgaand/studerend of huisman/-vrouw • Kleine auto's • Onderlinge afstemming nodig voor gebruik; moet relatief vaak beschikbaar zijn voor een ander huishoudlid • Bereid gebruik alternatieve vervoersvormen |
| Niet voor werk Persoonlijke auto voor diverse niet-werkmotieven (24,8%) | <ul style="list-style-type: none"> • Nooit voor werkdoeleinden gebruikt • Laag kilometrage • Kleine auto's • Gepensioneerd/niet-werkend • Niet enthousiast over vervoersalternatieven |
| Stilstaand Zelden gebruikte auto (11,8%) | <ul style="list-style-type: none"> • Auto's worden zelden gebruikt • Geen duidelijke hoofdgebruiker • Bovengemiddeld vaak een sportauto, cabrio, oldtimer of camper (3e/4e auto) • Vrijetijds motieven • Vaak aanwezig in een huishouden met meer auto's dan rijbewijshouders |

In vier van de zes clusters gaat het om auto's die door één huishoudlid regelmatig worden gebruikt, met verschillende gebruiksfrequenties voor het werkmotief en andere motieven. In het cluster '*Puur voor werk*' wordt de auto bijna uitsluitend gebruikt voor werkdoeleinden, in het cluster '*Intensief gebruik*' wordt de auto vaak gebruikt voor werk en ook voor andere motieven), in het cluster *Multifunctioneel* wordt de auto af en toe voor het werk gebruikt, maar voor andere motieven en in het cluster '*Niet voor werk*' wordt de auto nooit voor werk gebruikt, maar wel voor andere motieven. Deze clusters bevatten in totaal 63,4% van alle auto's. Naast deze vier is er het cluster '*Gedeeld*' (24,8%) waarin auto's gedeeld worden tussen huishoudleden die de auto minstens één keer per week gebruiken en het cluster '*Stilstaand*' (11,8%) met auto's die door geen enkel huishoudlid minstens één keer per week gebruikt worden.

Uit de clusteranalyse worden in eerste instantie drie dingen duidelijk:

- voor bijna twee derde van de auto's geldt strikt persoonlijk gebruik;
- een kwart van de auto's wordt wel gedeeld tussen meerdere huishoudleden;
- meer dan 10% staat (bijna) de hele week stil.

Dit betekent dus ook dat in veel huishoudens respondenten nauwelijks beperkingen ervaren aan hun autogebruik, hun 'eigen' auto is bijna altijd voor ze beschikbaar. De beperkingen die ze wel ervaren gaan dan vaak over het gebruiken van de auto van een ander huishoudlid. Deze informatie vraagt om verdere verdieping in de data.

Ten eerste is het interessant om te kijken naar de kenmerken van de auto's die in elk cluster te vinden zijn. Zo zitten veel leaseauto's en bedrijfsauto's in de cluster '*Puur voor werk*', zijn auto's uit de clusters '*Intensief gebruik*' en '*Gedeeld*' vaker grotere auto's als middenklassers en SUV's/MPV's, zijn auto's uit de clusters met afwisselend gebruik of gebruik dat nooit voor werk is vaak uit de kleinste klassen en zitten er tussen de auto's die de hele week stilstaan veel sportwagens, cabrio's, oldtimers en campers.

Ten tweede is gekeken naar andere gebruikskennmerken van de auto, zoals kilometrage, de hoofdgebruiker en het gebruik per motief (behalve werk). De kilometrage is het hoogst voor auto's die veel voor werk worden gebruikt, dus met name voor auto's uit de clusters '*Puur voor werk*', '*Intensief gebruik*' en '*Gedeeld*'. Auto's uit de cluster '*Stilstaand*' hebben, niet geheel verrassend, met afstand de laatste kilometrage. Voor de meeste andere motieven, zoals dagelijkse boodschappen, winkelen, vrije tijd, visite en ophalen & brengen van anderen, zijn vier clusters met vergelijkbaar gebruik aan te wijzen. Dit zijn de clusters '*Intensief gebruik*', '*Gedeeld*', '*Multifunctioneel*' en '*Niet voor werk*'. Het gebruik van de auto voor deze motieven varieert van meerdere keren per week tot af en toe. Voor de clusters '*Puur voor werk*' en '*Stilstaand*' is voor deze motieven een afwijkend gebruikspatroon te zien, dat veel lager ligt dan het gebruik in de andere clusters. Een uitzondering hierop is het motief toeren, waar het gebruik in de cluster '*Stilstaand*' juist hoger ligt dan alle andere clusters. Dit bevestigt het beeld als cluster met veel hobbyauto's zoals oldtimers, sportwagens en cabrio's. De kenmerken van de hoofdgebruiker geven extra context bij de andere gebruiksfactoren. Zo blijkt de leeftijd en de werkstatus van de hoofdgebruikers van auto's uit de cluster '*Niet voor werk*' een verklarende factor, dit zijn voornamelijk oude gebruikers die al met pensioen zijn of om een andere reden niet werken. Het aandeel ondernemers is juist het hoogst in de cluster '*Puur voor werk*', waarschijnlijk omdat die bovengemiddeld vaak een auto van de eigen zaak hebben die niet voor andere motieven gebruikt wordt.

Daarnaast is de huishoudelijke, sociaaleconomische en geografische achtergrond van het autogebruik relevant voor het plaatsen van de informatie in de juiste context. In het overgrote deel van de huishoudens zijn twee rijbewijshouders aanwezig, maar in het cluster '*Gedeeld*' is dit aandeel een stuk hoger en zijn er vaak drie, vier of vijf rijbewijshouders. Dit creëert dus een situatie waarin de auto's gedeeld moeten worden. In het cluster '*Stilstaand*' is juist relatief vaak maar één rijbewijshouder aanwezig, waardoor er een overschot aan auto's ontstaat en het niet verrassend is dat één van die auto's vaak stil staat. Ook komen auto's uit het cluster '*Stilstaand*' veel vaker uit een huishouden met 3 of meer auto's. Wat opvalt is dat economische factoren zoals huishoudelijk inkomen en geografische factoren zoals stedelijkheidsgraad tot weinig of geen verschil leiden in de verdeling van de clusters.

Tot slot is er nog gekeken naar de houding van huishoudens ten opzichte van autogebruik en autobezit. Zoals eerder al beschreven zijn de meeste auto's gekocht uit praktische overweging en zien respondenten de auto vaak als persoonlijk bezit. Op die eerste

bewering is vooral het cluster '*Stilstaand*' een uitzondering, zij vinden de auto dan ook niet noodzakelijk voor hun vervoersbehoefte, terwijl '*Gedeeld*' een uitzondering is voor de tweede bewering. Een verandering in de werksituatie heeft relatief het vaakst het bezitten van meerdere auto's bespoedigd, maar ook hier is '*Stilstaand*' een belangrijke uitzondering. Respondenten met een auto in het cluster '*Stilstaand*' geven ook het vaakst aan dat ze de auto zoveel mogelijk laten staan, dat ze autorijden een recreatieve bezigheid vinden en respondenten in deze cluster zijn ook het meest te spreken over de alternatieven. Toch overweegt slechts 19,2% van de respondenten met een auto in deze cluster om een auto van de hand te doen, dat deze respondenten ook het meest gehecht zijn aan hun auto's kan hier een verklaring voor zijn.

4. Conclusies

De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn het feit dat ongeveer twee derde van de auto's in huishoudens met meerdere auto's vrij strikt door één persoon gebruikt worden en dat zelfs onder 'gunstige' omstandigheden zoals goede alternatieve vervoersopties of een auto die vaak stilstaat respondenten nauwelijks overwegen een auto van de hand te doen. Vooral die eerste bevinding komt sterk overeen met die van Claassen en Katteler (1997) van ruim twintig jaar geleden. Hierdoor is er in de meeste huishoudens dus ook geen échte tweede auto, voor één van de huishoudleden is dit gewoon de belangrijkste auto waar ze niet zonder kunnen. Dat is best opmerkelijk, want je zou bij een toegenomen welvaart ook meer tweede auto's vanuit 'luxe' overwegingen verwachten. Ook de auto's die vaak stil staan, soms omdat ze een zeer specifiek gebruik hebben, zijn niet overbodig of zelfs ongewenst. Respondenten zijn er gehecht aan en willen ze niet kwijt. Maar voor veel huishoudens zijn alle auto's ook noodzakelijk om aan de vervoersbehoefte van het huishouden te voldoen. Dit biedt weinig ruimte om het autobezit of autogebruik in deze huishoudens te verminderen.

In dit onderzoek is veel duidelijk geworden over het gebruik van auto's in huishoudens met meerdere auto's. Niet alleen het gebruik op zich, ook over de context waarin dit gebruik plaats vindt is veel inzicht verkregen. Een deel van dat inzicht betreft uiteraard ook een aantal ook met deze studie nog niet verkende kennislacunes. Een eerste daarvan heeft betrekking op de specifieke aspecten verbonden aan de verzameling van gegevens over bezit en gebruik van meer dan één auto in een huishouden. Zo is bijvoorbeeld gebleken dat data die door één respondent uit een huishouden wordt geleverd over het autogebruik van een heel huishouden misschien niet altijd even betrouwbaar is. Daarnaast omvatte de steekproef erg veel huishoudens met slechts twee huishoudleden, waardoor er weinig conflictsituaties met betrekking tot het gebruik van de beschikbare auto's voorkwamen en dus niet konden worden geanalyseerd. Een focus op de huishoudens waarin daarvan wel sprake is kan nog veel meer informatie opleveren over hoe het gebruik op elkaar wordt afgestemd. Tot slot is ook de motivatie achter het nemen van meerdere auto's en de voorwaarden waarbij mensen wellicht toch één van hun auto's van de hand doen ook iets waar op basis van dit onderzoek nog weinig inzicht biedt. Kortom; genoeg mooie kansen voor vervolgonderzoek!

Literatuur

- CBS Statline (2018a), Huishoudens in bezit van auto of motor.
- Claassen, A. & Katteler, H. (1997), *Bezit en gebruik van tweede auto's*. Uitgeverij Tandem Felix: Ubbergen.
- Coevering, P., van de, Zaaijer, L., Nabielek, K. & Snellen, D. (2008). *Parkeerproblemen in woongebieden: oplossingen voor de toekomst*. NAI Uitgevers, Rotterdam. Planbureau voor de leefomgeving, Den Haag.
- Dargay, J. M. (2002). Determinants of car ownership in rural and urban areas: a pseudo-panel analysis. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 38(5), 351-366.
- Giuliano, G., & Dargay, J. (2006). Car ownership, travel and land use: a comparison of the US and Great Britain. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40(2), 106-124.
- Hoenjet, H. (2018). *Autogebruik in huishoudens met tweede auto's. De zoektocht naar de 'tweede auto'*. Masterscriptie Human Geography, Universiteit van Utrecht. In opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Jorritsma, P., Baveling, J. & Van der Waard, J. (2014), *Waarom jongeren de auto minder gebruiken. Een analyse van de veranderde (auto)mobiliteit van Nederlandse jongvolwassenen van 18-30 jaar*. *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 50 (3), 118-137.
- Kampert, A., Molnár-in 't Veld, H., Nijenhuis, J. & Van der Spoel, M. (2018), *Rijbewijs en daarna direct een auto? Autobezit werkende en studerende jongeren onderzocht*. *Tijdschrift Vervoerswetenschap* 54 (2), 1 – 22.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2014), *Niet autoloos, maar auto later*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Den Haag.
- Kuhnimhof, T., Buehler, R., Wirtz, M., & Kalinowska, D. (2012). Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men. *Journal of Transport Geography*, 24, 443-450.
- Maat, K., & Timmermans, H. J. (2009). Influence of the residential and work environment on car use in dual-earner households. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(7), 654-664.
- Nolan, A. (2010). A dynamic analysis of household car ownership. *Transportation research part A: policy and practice*, 44(6), 446-455.
- Redman, L., Friman, M., Gärling, T., & Hartig, T. (2013). Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. *Transport Policy*, 25, 119-127.
- Rouwendaal, J., & Pommer, J. (2004). An indirect utility model of multiple car ownership and use. *Tinbergen Institute Discussion Paper, No. 04-085/3*, Tinbergen Institute, Amsterdam and Rotterdam.
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162.
- Van Acker, V., & Witlox, F. (2010). Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 65-74.
- Van de Coevering, P., Zaaijer, L., Nabielek, K. & Snellen, D. (2008). *Parkeerproblemen in woongebieden: oplossingen voor de toekomst*. NAI Uitgevers, Rotterdam. Planbureau voor de leefomgeving, Den Haag.

Zhang, J., Yu, B., & Chikaraishi, M. (2014). Interdependences between household residential and car ownership behavior: a life history analysis. *Journal of Transport Geography*, 34, 165-174.