

# Samenvatting

**Het mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen is veranderd. Ze gebruiken de auto minder vaak. Deze trend is duidelijk zichtbaar in westerse landen als Duitsland, Engeland, Frankrijk, de Verenigde Staten, Australië en Japan. Ook in Nederland gebruiken jongeren minder vaak de auto en richten zich meer op de fiets en het openbaar vervoer. Naarmate ze ouder worden neemt hun automobilititeit echter weer toe. Verklaringen voor dit veranderde mobiliteitsgedrag kunnen onder meer gevonden worden in gewijzigde maatschappelijke omstandigheden en veranderingen in de woonomgeving. Van een fundamenteel andere houding ten aanzien van de auto is echter geen sprake.**

Jongvolwassenen reizen steeds minder vaak met de auto. Daarbij wordt vaak gewezen op de opkomst van de 'generatie Y': de groep jongvolwassenen die zijn geboren tussen 1980 en 2000. Sommige onderzoekers wijzen erop dat deze groep een andere kijk heeft op mobiliteit en autobezit dan eerdere generaties. Volgens hen staat de generatie Y op een andere manier in het leven en koopt bijvoorbeeld liever een smartphone dan een auto. Ze vinden af en toe een auto lenen of huren een prima alternatief voor een eigen auto.

Als deze verklaring van een andere houding ten opzichte van de auto klopt, kan dit verstrekkende gevolgen hebben voor de mobiliteit op langere termijn. In deze visie zal de generatie Y ook op latere leeftijd sceptisch blijven tegenover mobiliteit en autobezit, met eerder niet onderkende gevolgen voor de ontwikkeling van het autogebruik. Het is echter de vraag in welke mate deze veronderstelde trend klopt en ook opgaat voor Nederland. De afnemende (auto)mobilititeit van jongvolwassenen kan namelijk ook worden verklaard door andere, situationele factoren.

Het beeld van autogebruik en -bezit dat van de generatie Y door verschillende onderzoekers en media wordt neergezet, is nauwelijks empirisch onderbouwd. Het leunt vooral op een bescheiden hoeveelheid onderzoek en publicaties waarin hypothesen worden aangedragen, die vervolgens als feitelijke verklaringen aangevoerd worden voor het veranderde mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen. In dit rapport toetst het KiM, met behulp van kwantitatieve gegevens, in hoeverre deze hypothesen en verklaringen gelden voor de situatie in Nederland.

## Afname automobilititeit onder jongvolwassenen

Nederlandse jongvolwassenen van 18 tot 30 jaar zijn tussen 1995 en 2009 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 automobilititeit nam af voor zowel het aantal verplaatsingen als het aantal afgelegde kilometers. Ten opzichte van 1995 gebruiken de jongvolwassenen de auto minder, wel reizen ze vaker met de trein. Jongvolwassenen zijn voornamelijk meer kilometers gaan maken voor onderwijs gerelateerde activiteiten en minder voor sociale contacten en winkelen. We zien vooral een afname van mobiliteit onder jongvolwassenen die in stedelijke gebieden wonen. Zij gebruiken de auto minder en verplaatsen zich meer met de trein en de fiets, met name voor onderwijsactiviteiten.

## Meer automobilititeit na 'settelen'

Het mobiliteitsgedrag van jongvolwassenen verandert als ze in een andere levensfase terechtkomen. Als we de generatie jongeren die in 1995 respectievelijk 18-24 jaar en 25-29 jaar waren, door de tijd volgen, dan blijkt dat ze de auto meer zijn gaan gebruiken naarmate ze ouder werden. Na het 24<sup>ste</sup> levensjaar neemt de automobilititeit flink toe en dit blijft vervolgens op een constant niveau. Hoewel de automobilititeit van jongvolwassenen afneemt, gaan ze dus op latere leeftijd weer meer van de auto gebruikmaken.

### **Verklaringen: situationele factoren hebben effect**

De veranderende maatschappelijke positie van jongvolwassenen heeft effect gehad op de automobilititeit. Zo is het aantal werkende jongvolwassenen afgenomen, terwijl het aantal studenten – die minder autorijden dan werkende jongeren – juist is toegenomen. Daarnaast is het voor jongvolwassenen lastig om in economisch zware tijden een auto te bezitten. Een derde voor de hand liggende verklaring voor de mobiliteitsafname, is dat de arbeidsparticipatie van vrouwen een voorlopig plafond heeft bereikt.

Ook de woonomgeving is van invloed op het automobilititeitsgedrag. 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 jongvolwassenen een verschuiving optreden van de auto naar meer gebruik van de fiets en het (stedelijk) openbaar vervoer. Verder is het rijbewijs- en autobezit onder jongvolwassenen in de laatste vijftien jaar slechts in beperkte mate veranderd. Dit is dan ook geen afdoende verklaring voor de automobilititeitsafname onder jongvolwassenen in Nederland.

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

### **Verklaringen: geen fundamenteel andere attitude**

Verskillende situationele factoren bieden dus een reële verklaring voor de afnemende automobilititeit onder Nederlandse jongvolwassenen. Van een fundamenteel andere attitude is echter geen sprake. Onder Nederlandse jongvolwassenen heeft de auto een hoge status, en status is voor veel jongeren belangrijk: ze willen met de auto laten zien wie ze zijn. Ook zegt een ruime meerderheid van de jongvolwassenen dat ze in de toekomst zelf een auto willen bezitten. Als ze ouder worden, zich settelen en in een andere levensfase terechtkomen, geven ze aan eerder een auto aan te schaffen en te gaan gebruiken.

De belasting van het milieu is voor de meeste jongvolwassenen geen reden om de auto te mijden. Wel staan jongeren iets vaker open voor het delen van een auto dan ouderen, maar het autodeelconcept slaat (vooralsnog) alleen aan bij een kleine groep.

### **Permanent of tijdelijk?**

Er zijn dus meerdere verklaringen die het afnemende automobilititeitsgedrag van jongvolwassenen in Nederland kunnen verklaren. De vraag is in hoeverre deze verklaringen permanent zijn of alleen tijdelijk. Wanneer de verklaring een situationele achtergrond heeft, kan de ontwikkeling van tijdelijke aard zijn. Zo is het waarschijnlijk dat veel jongeren door de economische recessie hun (auto)mobilititeit tijdelijk op een laag pitje hebben gezet. Wanneer de economie aantrekt, zullen ze mobieler worden en mogelijk weer een eigen auto willen bezitten. Bovendien is het aannemelijk dat jongeren de aanschaf van een auto uitstellen omdat het bezit nog niet past bij hun huidige levensfase.

Wanneer er sprake is van een wezenlijke en wijdverbreide attitudeverandering, zal het autobezit onder de generatie Y laag blijven. Als jongeren ouder worden, blijven ze zich op andere zaken dan de auto oriënteren. Op basis van de onderzoeksresultaten ligt deze ontwikkeling echter niet voor de hand. Het is dus te vroeg om de conclusie te trekken dat jongvolwassenen zich van de auto afkeren. De generatie Y kiest niet voor autoloos, maar voor auto later.