

## 2. Invloed systeemkenmerken op ontwikkeling autogebruik

Ontwikkelingen in het autogebruik en de verkeersomvang op het wegennet worden mede beïnvloed door veranderingen in de capaciteit van de infrastructuur, de brandstofprijzen, het aanbod van en de kosten voor parkeren en de ontwikkelingen in het autobezit.

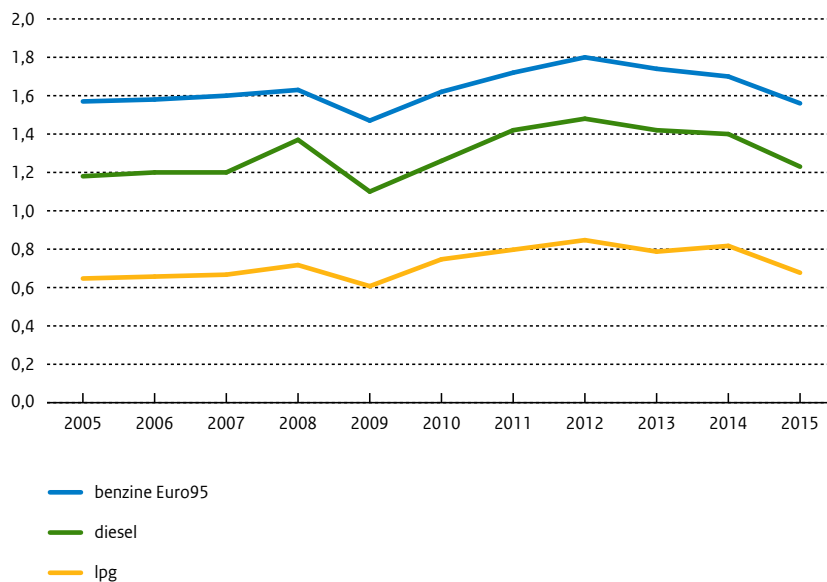
### Extra capaciteit infrastructuur

Op plaatsen waar de wegcapaciteit is uitgebreid om congestieproblemen op te lossen, is binnen de spitsperioden vaak een toename van het verkeer waar te nemen. Uit onderzoek van het KiM blijkt dat het hier niet zozeer gaat om geheel nieuwe autoverplaatsingen als wel om autoverplaatsingen waarvoor voorheen andere routes werden gebruikt (bijvoorbeeld sluipverkeer) of de spits werd gemedend. Weguitbreidingen hebben in de periode 2000-2012 per saldo geleid tot 2 procent nieuw autogebruik op het gehele hoofdwegennet (Van der Loop et al., 2016).

### Brandstofprijzen

Een andere factor die in verband wordt gebracht met de ontwikkeling van het autogebruik, is de ontwikkeling van de brandstofprijzen. Na een prijsspiek in 2008 en een prijsdal in 2009 stegen de prijzen voor brandstoffen tot 2012 aanzienlijk. Doordat de ruwe olieprijs op de wereldmarkt daalde, zijn de brandstofprijzen sinds 2012 aanzienlijk gedaald. Na correctie voor inflatie liggen de prijzen voor benzine, diesel en lpg in 2015 weer op het niveau van 2005. Ongeveer 60 procent van de prijs voor benzine bestaat uit belastingen en heffingen. Bij diesel is dit 50 procent en bij lpg 30 procent.

**Figuur 1** Brandstofprijzen (in euro/liter) gecorrigeerd voor inflatie (in prijzen van 2015), 2005-2015. Bron: CBS (bewerking KiM).



Het KiM heeft er enkele jaren geleden op gewezen dat stijgende brandstofprijzen slechts een beperkt effect hebben op de automobiliteit (Groot, 2012). Consumenten reageren doorgaans heftiger op prijsveranderingen van luxe producten dan van noodzakelijke producten. De geringe zogenoemde prijselasticiteit maakt duidelijk dat autogebruik voor veel mensen een noodzakelijk product is. De bandbreedte voor de brandstofprijselasticiteit van het autogebruik bleek -0,13 te zijn voor de korte termijn en -0,18 voor de lange termijn. Met andere woorden: bij een stijging van de brandstofprijs met 1 procent daalt het aantal afgelegde autokilometers op de korte termijn met 0,13 procent en op de lange termijn met 0,18 procent.

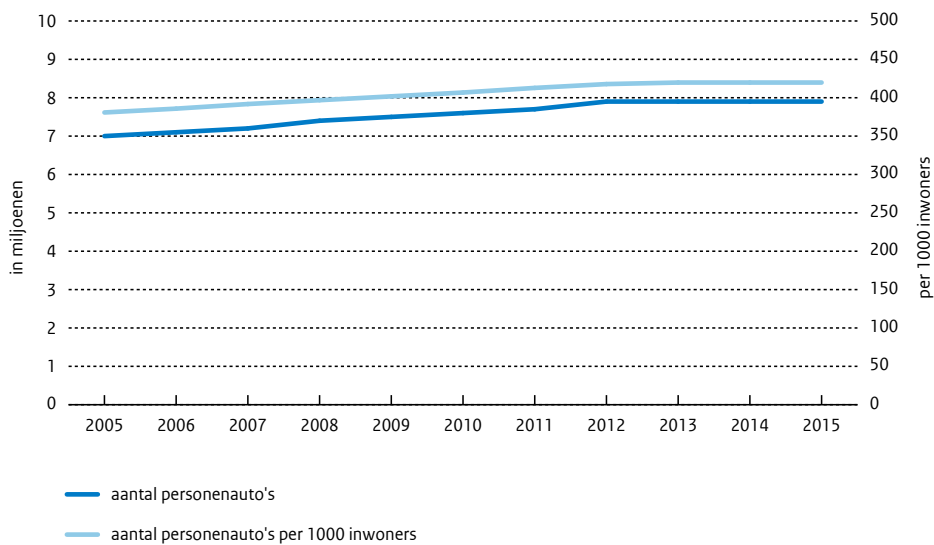
**Betaald parkeren in stedelijke gebieden**

Veel gemeenten hebben de afgelopen decennia hun parkeertarieven verhoogd of het areaal aan parkeerplaatsen waarvoor betaald parkeren geldt, uitgebreid. Naar schatting drie kwart van alle Nederlandse (middel)grote steden heeft de parkeertarieven sinds 2000 met minimaal 10 procent verhoogd. Ook het areaal aan parkeerplaatsen met betaald parkeren is uitgebreid met ten minste 10 procent (Harms et al., 2016). Er zijn indicaties dat dit gevolgen heeft voor het gebruik van de auto. Uit een studie naar de effecten van de tariefsverhogingen in 2009 in Amsterdam (Ecorys, 2010) blijkt bijvoorbeeld dat het aantal autokilometers in Amsterdam met 3,6 procent is gedaald doordat de parkeertarieven er met gemiddeld 27 procent zijn gestegen. Het KiM doet momenteel onderzoek naar de mobiliteitseffecten van parkeren voor zowel bezoekers als bewoners van de stad en brengt in beeld onder welke condities deze effecten optreden.

**Autobezit**

Een andere factor die medebepalend is voor het autogebruik, is het autobezit. Tussen 2005 en 2015 is het aantal personenauto's in Nederland toegenomen met 14 procent. Omgerekend per 1.000 inwoners bedroeg de stijging 10 procent (zie ook boodschap 'autobezit in Nederland stabiliseert, maar grote verschillen tussen steden en regio's). Inmiddels bezit bijna de helft van alle huishoudens één auto en bijna een kwart heeft twee of meer auto's in bezit (CBS Statline). Hierdoor is het voor steeds meer mensen mogelijk om zelfstandig per auto te reizen en zijn minder mensen aangewezen op de passagiersstoel.

**Figuur 2** Ontwikkeling van het autobezit, in miljoenen auto's en per 1.000 inwoners, 2005-2015. Bron: CBS.



**Autoverkopen**

De verkoop van nieuwe en tweedehandsauto's vertoonde de laatste jaren een dalende tendens, als gevolg van de economische crisis. In 2015 werden echter weer meer nieuwe auto's verkocht: 452.000, een toename van 16 procent ten opzichte van 2014. Dat is voor een deel te verklaren door wijzigingen in de autobelastingen (bijtelling). Ook de verkoop van gebruikte voertuigen (op jaarbasis ongeveer 1,75 miljoen) zit in de lift. Over het jaar 2015 zijn de totale occasionverkopen in Nederland ten opzichte van 2014 met 3 procent gestegen. Van deze occasionverkopen werden 1,08 miljoen auto's door een autobedrijf geleverd. Tussen bedrijven onderling werden 742.000 occasions verkocht en tussen consumenten onderling ging het om 667.000 stuks (VWE, 2016).

**Figuur 3** Verkoop nieuwe auto's per jaar, 2005-2015. Bron: BOVAG.

