

Blog KiM-fellow: Peak car: een game changer?

van Wee, Bert

Publication date

2017

Document Version

Final published version

Citation (APA)

van Wee, B. (Author). (2017). Blog KiM-fellow: Peak car: een game changer?. Web publication/site, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Weblog

Blog KiM-fellow: Peak car: een game changer?

Weblogbericht | 03-07-2017 | Bert van Wee

Autobezit en autogebruik lijken, met name onder mensen tot dertig jaar, lager te liggen dan wat vroeger het geval was. Daardoor vlakt de groei in autobezit af, of neemt zelfs de absolute omvang ervan af. Dit fenomeen, vaak aangeduid als ‘peak car’ treedt op in diverse ‘rijke’ landen wereldwijd, zoals de VS, Duitsland, Australië en Japan. Sinds een jaar of zes verschijnen er veel publicaties over en voeren wetenschappers veel debatten over de omvang van het verschijnsel en verklaringen ervoor. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schreef er in 2014 een rapport over met als titel [‘Niet autoeloos, maar auto later’](#), waaruit blijkt dat het verschijnsel in Nederland (vooralsnog?) minder optreedt dan in diverse andere landen.

Implicaties voor modellen

Over de verklaring is veel debat. Sommigen, vooral economen, benadrukken dat economische variabelen (vooral brandstofprijzen en inkomens) het verschijnsel grotendeels of geheel kunnen verklaren. Dat klopt wel, maar we moeten ons realiseren dat de marges van bijvoorbeeld brandstofprijz- of inkomenselasticiteiten vrij groot zijn. Een andere verklaring moet dus wel heel sterk zijn om uit de marges te lopen. Dat bewijst dus nog niet dat er niet iets anders aan de hand is. Anderen benadrukken de trek naar de stad onder jongvolwassenen, en dus ruimtelijke factoren. Er zijn ook wetenschappers die uitgaan van trendbreuken met het verleden, zoals een afnemende status van de auto en een toenemende oriëntatie op informatie- en communicatietechnologie (ICT). In een [paper in Transport Policy \(2015\)](#) geef ik als mogelijke verklaring dat ICT-bereikbaarheid misschien een nieuwe vorm van bereikbaarheid is, in aanvulling op fysieke bereikbaarheid. Ook dit kan bijdragen aan het verschijnsel van peak car. Dit is overigens vooralsnog zeer speculatief.

De implicaties kunnen groot zijn. Stel dat er andere verklaringen dan de gangbare economische en ruimtelijke een substantiële rol spelen. Dan is de kans groot dat de veronderstelling onder onze (econometrische) verkeers- en vervoersmodellen van ‘constante gedragsparameters van homogene bevolkingsgroepen in gegeven omstandigheden’ niet meer opgaat. We moeten dan onze modellen heroverwegen. Omdat we niet weten of en in welke mate peak car in te toekomst speelt, kunnen we op zijn best ‘what-if’ berekeningen doen: wat zou er gebeuren als de trend stabiel blijft, zich doorzet of alleen een tijdelijk verschijnsel is (uitstel van autogerichtheid tot wat hogere leeftijd)?

Implicaties voor beleid

Daaraan gerelateerd zijn ook de beleidsmatige implicaties mogelijk groot. Als het verschijnsel blijvend optreedt, zijn prognoses van autobezit en –gebruik te hoog, en zeker die van files. En dan is het rendement van meer asfalt om files te verminderen minder groot dan gedacht. Tel daarbij op dat we misschien in de toekomst makkelijker de files kunnen vermijden door nog betere ICT en een toenemend aandeel werkenden met flexibiliteit in werktijden. Bedenk ook dat er misschien zelfrijdende auto's op onze snelwegen gaan verschijnen (met op termijn capaciteitswinst door kortere volgtijden, en minder 'pijn' van files want je kunt je tijd beter gebruiken). Daar staat tegenover dat als deze ontwikkelingen zich niet of veel later voordoen (bijvoorbeeld omdat de zelfrijdende auto nog wel even op zich laat wachten) diverse verkenningen (WLO, NMCA) na 2030 forse capaciteitsknelpunten signaleren. Mijn conclusie is dan dat het rendement van investeringen in meer asfalt, bovenop wat al is afgesproken tot 2030 (MIRT), behoorlijk onzeker is. Meer flexibiliteit en minder lang van te voren vastleggen, dus. Het is een weg die het ministerie van IenM terecht al is ingeslagen.

Bert van Wee is als [fellow](#) verbonden aan het KiM.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) levert kennis voor het mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)

<https://www.kimnet.nl/actueel/weblogs/weblog/2017/peak-car-een-game-changer>