



## Autogebruik laat zich beteugelen!

**Auteur(s):**

Goeverden, C.D., van  
Verbonden aan de sectie Verkeerskunde van de TU Delft.

**Verschenen in:**

ESB, 85e jaargang, nr. 4265, pagina 583, 28 juli 2000

**Rubriek:**

Prikkel

**Trefwoord(en):**

**Het terugdringen van de automobilititeit lukt maar niet, hoezeer je het ook probeert. Eind vorig jaar heeft de VROM-raad een advies uitgebracht over het mobiliteitsbeleid, waarin geconcludeerd wordt dat beleid gericht op beperking van de automobilititeit op lokaal niveau zijn vruchten af kan werpen, maar op landelijk niveau nauwelijks effectief is <sup>1</sup>.**

De twee elementen van deze stelling, namelijk a) dat terugdringen van de automobilititeit niet mogelijk is en b) dat het beleid primair op terugdringen gericht is, blijken bij nader inzien niet houdbaar te zijn. Empirisch onderzoek naar verplaatsingsgedrag laat zien, dat een vermindering van de personenmobiliteit met een gegeven vervoersysteem via actief beleid realiseerbaar is en geeft hiervoor ook het recept. Wie vervolgens het huidige beleid toetst aan de door het onderzoek verworven inzichten, komt tot de ontdekking dat het beleid allerminst gericht is op het terugdringen van de automobilititeit, maar deze juist stimuleert.

De personenmobiliteit, gedefinieerd als het aantal door personen afgelegde kilometers, is een resultante van een tweetal op individueel niveau gemaakte keuzes. De eerste keuze betreft de verplaatsingsfrequentie, de tweede de bestemming van elke verplaatsing. Bij de mobiliteit met een specifiek vervoersysteem speelt een derde individuele keuze een rol, namelijk de keuze van de vervoermodaliteit.

Er is met name in de jaren zeventig van de twintigste eeuw veel fundamenteel onderzoek naar verplaatsingsgedrag gedaan, dat inzicht geeft in de mogelijkheden tot beïnvloeding van de eerstgenoemde twee keuzen. Uit dit onderzoek blijkt een opmerkelijke stabiliteit in de verplaatsingsfrequentie en de tijd die aan verplaatsen besteed wordt. De gemiddelde verplaatsingsfrequenties en tijdsduren per persoon per dag liggen in arme en rijke landen, op het platteland en in de stad, en in de vroege en de late twintigste eeuw in dezelfde orde van grootte. Deze bevindingen zijn in de verkeerskunde bekend als de wet van BREVER (Behoud van REistijd en aantal VERplaatsingen).

Een dergelijke stabiliteit geldt niet voor de verplaatsingsafstand. De gemiddeld afgelegde afstand per persoon per dag laat grote verschillen zien. Daarbij is een duidelijke samenhang met het welvaartsniveau waarneembaar.

De stabiliteit in de verplaatsingsfrequentie impliceert dat het niet eenvoudig is deze keuze te beïnvloeden. Uit de grote variatie in afgelegde afstanden kan worden opgemaakt, dat de bestemmingskeuze zich wel goed laat beïnvloeden, en wel zodanig dat de afgelegde afstand verandert. De grote stabiliteit in verplaatsingsduur maakt daarbij duidelijk dat er één manier is om dit te realiseren: verander de snelheid van het vervoersysteem. Snelheid is immers gelijk aan afstand gedeeld door tijd; als de tijd constant is kan de afstand slechts beïnvloed worden door de snelheid te veranderen.

Talrijke onderzoeken naar de keuze van vervoermodaliteiten, met name die tussen auto en openbaar vervoer, laten zien dat ook deze keuze beïnvloed kan worden. De studies hebben als algemene uitkomst, dat de belangrijkste verklarende variabele voor deze keuze de reistijd is. Aangezien de reistijd bij gegeven herkomst- en bestemmingslocaties direct gerelateerd is aan de snelheid, speelt snelheid ook bij de beïnvloeding van de keuze van een vervoermodaliteit een sleutelrol. Snelheid is derhalve bij uitstek de variabele waarmee de mobiliteit beïnvloed kan worden. Toegepast op de auto betekent het voorgaande, dat de sleutel voor het beperken van de automobilititeit de snelheid van het autosysteem is.

In hoeverre de overheid beperking van de auto-mobiliteit nastreeft, kan getoetst worden aan het snelheidsbeleid. De rijksoverheid noemt in het svv-II drie streefbeelden die relevant zijn voor de snelheid van het autosysteem. Het eerste is dat het hoofdwegennet een min of meer rechtstreekse verbinding geeft tussen veertig bestuurlijke en economische centra. Dit streven leidt tot een stijging van de hemelsbrede snelheid van het autosysteem en, bij het ontbreken van een vergelijkbaar streefbeeld voor het voornaamste substituut op deze markt, de intercitytrein, tot wijzigingen in de keuze van de vervoerwijze ten gunste van de auto. Het tweede streefbeeld is dat de maximale afstand van het landelijk gebied tot het hoofdwegennet tien kilometer bedraagt. Nabijheid van het hoofdwegennet leidt tot een relatief hoge snelheid van het autosysteem, omdat een groter gedeelte van de verplaatsingen via het snelle hoofdwegennet afgewikkeld wordt. Het derde streefbeeld is dat de maximale kans op congestie op het hoofdwegennet vijf procent is en op achterlandverbindingen twee procent. Vermindering van congestie leidt tot verhoging van de snelheid.

Bij alle doelstellingen blijkt de rijksoverheid te streven naar een verhoging van de snelheid van het autovervoersysteem. Het rijksbeleid mag dan ook als stimulerend voor de automobilititeit aangemerkt worden. Laten we niet zeuren over de geringe effectiviteit van in de marge van het beleid genomen autobeperkende maatregelen, zolang het beleid op hoofdlijnen het tegendeel nastreeft. Autogebruik laat zich beteugelen

