

## Samenvatting

**Automobilisten gaan nauwelijks minder rijden als de brandstofprijzen aan de pomp stijgen. Een stijging van de benzineprijs met ongeveer 12½ procent leidt op langere termijn tot een vermindering van de hoeveelheid afgelegde kilometers met 2½ procent. De hoge brandstofprijzen hebben ook niet geleid tot een zuiniger wagenpark. Het benzineverbruik per kilometer is tussen het eind van de jaren tachtig en 2009 vrijwel gelijk gebleven.**

In de loop van 2011 hebben de brandstofprijzen aan de pomp de records uit 2008 overtroffen. De vraag rijst in hoeverre de hoge benzineprijs van invloed is op de hoeveelheid met de auto afgelegde kilometers. Uit deze studie blijkt dat automobilititeit in economische begrippen een 'inelastisch' product is. Dat wil zeggen dat een verandering van de benzineprijs een verhoudingsgewijs gering effect heeft op de hoeveelheid afgelegde kilometers. De studie is gebaseerd op cijfers over de periode 1980-2009.

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.

### **Geringe vermindering aantal kilometers**

Welke gevolgen heeft een forse stijging van de prijs van ruwe olie op de lange termijn? Een prijsstijging van 70 naar 100 dollar per barrel ruwe olie heeft in eerste aanleg geleid tot een stijging van de benzineprijs met ongeveer 12½ procent. Op basis van de uitkomsten van deze studie zal de prijsstijging op langere termijn (5 tot 10 jaar) tot een vermindering leiden van de hoeveelheid afgelegde kilometers met 2½ procent.

Op de lange termijn is het effect van een prijsverhoging groter dan op de korte termijn. Op de korte termijn kunnen automobilisten minder kilometers gaan afleggen of hun rijgedrag aanpassen ('voet van het gaspedaal'). Op de lange termijn kunnen zij ook hun woon-werkverkeer beperken door meer thuis te gaan werken of dichterbij hun werk te gaan wonen of een zuiniger auto aanschaffen.

### **Wagenpark niet zuiniger door zware en luxe auto's**

In deze studie is niet alleen gekeken naar het effect van hogere benzineprijzen op de hoeveelheid afgelegde kilometers, maar ook naar het effect op de energiezuinigheid van het wagenpark. Voor automobilisten zijn de brandstofkosten per gereden kilometer afhankelijk van de brandstofprijs en het brandstofverbruik per kilometer. Een stijging van de brandstofprijs hoeft niet per definitie te leiden tot hogere brandstofkosten per kilometer. Automobilisten kunnen een deel van de prijsstijging ontlopen door zuiniger te gaan rijden.

De analyse wijst er niet op dat hogere benzineprijzen aan de pomp tot een zuiniger wagenpark leiden. Blijkbaar heeft de trend van zwaardere auto's (grotere cilinderinhoud) en meer comfort (elektrische voorzieningen, airco) de verbetering van de brandstofefficiency tenietgedaan. Het resultaat is een vrijwel

constant brandstofverbruik per kilometer tussen het eind van de jaren tachtig en 2009.

Kanttekening hierbij is dat in de meest recente jaren het verbruik per kilometer weer daalt, afgemeten aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's. Aanvullend onderzoek naar de achterliggende factoren van de ontwikkeling van de brandstofefficiency bij personenauto's lijkt dan ook gewenst.

**Effecten kleiner dan tot nu toe bekend**

De meeste in het onderzoek vastgestelde effecten van hogere benzineprijzen zijn kleiner dan de effecten die in de beschikbare literatuur zijn aangetroffen. Dit geldt vooral voor de effecten op de lange termijn.

De analyse op basis van de jaarcijfers over de periode 1980-2009 wijst verder uit dat met cijfers over brandstofprijzen en -kosten, economische groei en het aanbod van nieuwe wegcapaciteit een zeer bevredigende verklaring is te geven voor het totaal van de afgelegde kilometers met personenauto's op benzine.