



Bert van Wee, TU Delft: 'Als deze trendbreuk werkelijk plaatsvindt, stelt dat de huidige modellen ter discussie.'

'ER IS IETS GAANDE IN DE MOBILITEIT VAN JONGEREN'

Jongeren rijden minder vaak auto dan hun leeftijdsgenoten 20 jaar geleden. Volgens Bert van Wee, hoogleraar aan de TU Delft, is dit gedrag niet volledig toe te schrijven aan de economische crisis maar is er ook iets anders aan de hand. 'Jongeren ontlenen mogelijk minder status aan een auto, en nemen vaker de trein om online te kunnen zijn.' Deze ontwikkeling raakt de fundamenteën van de huidige verkeers- en vervoersmodellen.



Er is iets gaande in het mobiliteitsgedrag van jongeren', zegt Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid aan de TU Delft. 'Het autobezit en autogebruik onder jongeren blijken af te nemen of gelijk te

blijven, terwijl modellen juist groei hadden voorspeld. Deze ontwikkeling wordt niet alleen in Nederland, maar ook in Duitsland, Engeland, Zweden, Noorwegen, de Verenigde Staten en Japan waargenomen.'

Het is een trend die de fundamenteën onder de huidige verkeers- en vervoersmodellen kan aantasten. Van Wee: 'Die modellen zijn gebaseerd op de veronderstelling dat mobiliteitsgedrag constant is voor bevolkingsgroepen met dezelfde demografische en sociaal-economische kenmerken. Die veronderstelling komt ter discussie te staan omdat het erop lijkt dat het mobiliteitsgedrag zich onafhankelijk van deze kenmerken ontwikkelt.'

Volgens Van Wee kunnen de veranderingen in het mobiliteitsgedrag met de huidige modellen alleen worden verklaard als die veranderingen samenhangen met externe factoren, zoals de economische crisis, of met kenmerken van het ruimtelijk-infrastructurele systeem, zoals brandstofprijzen, locaties van wonen en werken en reistijden. Door de crisis hebben jongeren

minder inkomen te besteden, blijven ze langer leren, en langer bij hun ouders wonen. Het effect daarvan op het mobiliteitsgedrag kan met de modellen worden voorspeld.

Maar Van Wee constateert ook dat de verandering in het mobiliteitsgedrag zich al in 2005 heeft ingezet, ruim voor het begin van de economische crisis. Dat geeft reden om te denken dat er iets anders aan de hand is.

'Een mogelijke verklaring is bijvoorbeeld dat jongeren tegenwoordig minder status ontlenen aan autobezit, omdat bijna iedereen zich een auto kan veroorloven. Ook lijkt de trein populairder te zijn geworden onder jongeren, vanwege de mogelijkheid om voortdurend online te zijn.'

Van Wee benadrukt dat deze verklaringen speculatief zijn. 'Maar als deze trendbreuk werkelijk plaatsvindt, dan stelt dat de huidige modellen ter discussie, en daarmee beleidsbeslissingen die op basis van deze modellen worden genomen. Zo kunnen bijvoorbeeld sommige wegwitbreidingen die met het oog op filevermindering worden uitgevoerd uiteindelijk niet rendabel blijken te zijn.'

Om het mechanisme achter de verandering in het mobiliteitsgedrag vast te kunnen stellen is het volgens Van Wee nodig om dit gedrag eerst beter te onderzoeken en daarin een vergelijking te maken met andere landen. De volgende stap is om vast te stellen wat de uitkomsten van dit onderzoek betekenen voor de huidige verkeers- en vervoersmodellen. In deze modellen zal

waarschijnlijk meer rekening moeten worden gehouden met onzekerheden in gedrag.

Het adaptief maken van het wegenbeleid is volgens Van Wee nodig om met deze onzekerheden om te kunnen gaan. 'Het betekent bijvoorbeeld dat je een project als de wegwitbreiding A6-A9 eerst maar gedeeltelijk aanlegt, maar wel een ruimtelijke reservering maakt. De rest van het project kan dan alsnog worden uitgevoerd als er meer zekerheid is over de mobiliteitsontwikkelingen, en daarmee over het rendement van meer asfalt.'

De invoering van adaptief beleid kan een grote verandering betekenen voor de werkwijze van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Van Wee: 'Het ministerie heeft zich altijd vooral gericht op het bouwen van infrastructuur. Het zou echter een mooie kans zijn voor Nederland om als gidsland te fungeren op het gebied van adaptief beleid.'

Voor Van Wee zelf wordt 2013 een spannend jaar. Hij wordt voor een dag in de week wetenschappelijk directeur van onderzoeksschool TRAIL, een samenwerkingsverband tussen universitaire groepen op het gebied van verkeer en vervoer, en gericht op de opleiding van promovendi. Hoe dat gaat uitpakken moet hij nog ervaren: 'Dit is voor mij ook een soort trendbreuk, net zo spannend en onzeker.' Echte zorgen heeft hij echter niet voor 2013, al vindt hij het jammer dat er minder geld beschikbaar is voor wetenschappelijk onderzoek en onderwijs. (LW) ←

Wijnand Veeneman, TU Delft: 'Het gaat goed met het ov, maar niet met de ov-expertise'

STEDELIJK OPENBAAR VERVOER IS SPRINGLEVEND

Het gaat goed met het stedelijk openbaar vervoer. Wijnand Veeneman, universitair hoofddocent aan de TU Delft, ziet verschillende ontwikkelingen die inmiddels hebben geleid tot een renaissance in het stedelijk ov. Op de lange termijn leidt het energievraagstuk echter nog tot onzekerheden, en is het de vraag of de wetenschappelijke ov-expertise door de bezuinigingen niet te gefragmenteerd raakt.



Is Wijnand Veeneman, universitair hoofddocent organisatie en management aan de TU Delft, dagelijks in de trein om zich heen kijkt, merkt hij de

eerste trend in het openbaar vervoer al op. 'Er zijn steeds meer mensen aan het werk op laptops, of bezig met hun smartphones. De mogelijkheid om online te zijn maakt het openbaar vervoer aantrekkelijk.' En dat is maar een van de ontwikkelingen die leiden tot een positieve trend in het openbaar vervoer.

Zo geeft Veeneman ook aan dat de generaties die gebruik hebben gemaakt van een ov-studentenkaart vaak ook na hun studententijd gebruik blijven maken van het openbaar vervoer. En door de leegloop van de landelijke gebieden wonen er meer mensen in stedelijke gebieden, waardoor daar een grotere vraag naar openbaar vervoer is ontstaan. Veeneman: 'In de Nederlandse steden is echt een renaissance van het openbaar vervoer gaande.'

Aan de andere kant betekent de leegloop van de landelijke gebieden dat het daar voor het ov juist moeilijker wordt. Er reizen daar steeds minder mensen met de bus, waardoor het de vraag is of die bus op termijn nog wel de goede oplossing is. Veeneman: 'De vervoersautoriteiten in landelijke regio's zouden voor zichzelf een vitrine kunnen maken met alle verschillende opties om het basisvervoer te regelen. Daarbij kun je denken aan buurtbusachtige alternatieven – eventueel gedreven door vrijwilligers –, maar ook het maken van afspraken om met elkaar

mee te rijden, en e-bikes. Als de bus wordt geschrapt komt er natuurlijk ook geld beschikbaar om alternatieven aan te bieden.'

Op de lange termijn zal de ontwikkeling van het ov worden beïnvloed door de uitkomst van de zoektocht naar een alternatief voor de verbrandingsmotor. Veeneman: 'Er zijn drie ontwikkelingen gaande, waarvan we nog niet weten welke balans ze zullen krijgen: de verduurzaming van het openbaar vervoer, de ontwikkeling van de olieprijs als gevolg van schaarste en economische ontwikkeling, en de ontwikkeling van de elektrische auto. Vooral wat betreft die laatste is het de grote vraag of we klaar zijn voor een energietransitie voor het individueel vervoer. Uiteindelijk zal er een balans komen tussen deze ontwikkelingen, maar hoe die er uit gaat zien? Dat is interessant om te volgen.' Nederland hoeft zich volgens Veeneman relatief weinig zorgen te maken over de onzekere uitkomsten van deze ontwikkelingen: 'In grote delen van de Verenigde Staten is op één paard gewed: de auto. In Europa hebben we gelukkig ook het ouderwetse spoor dat simpeler op duurzame stroom is over te schakelen.'

Wat betreft de kortetermijn-trends in het openbaar vervoer is Veeneman duidelijk: 'Het stedelijk ov is springlevend.' Minder enthousiast is hij over de ontwikkelingen in de wetenschappelijke expertise rond ov. 'De academische basis rond ov is heel dun geworden. Door de huidige manier van het op projectbasis financieren van onderzoek raakt de academische kennis steeds

meer gefragmenteerd. En de bezuinigingen versterken dit alleen maar. Zo heb ik zelf bijvoorbeeld steeds minder tijd voor onderzoek, omdat ik vanwege bezuinigingen op onze afdeling meer onderwijs moet gaan geven. In het veld proberen we de kennis bij elkaar te houden door internationaal samen te werken, ook op het gebied van onderwijs.'

Gelukkig wordt Veeneman wel enthousiast van de ontwikkelingen op het spoor. 'We klagen wel veel over het spoor, maar eigenlijk gaat het heel goed, er zijn allerlei nieuwe ontwikkelingen gaande. Sociale wetenschappen zoals psychologie, sociologie, en bestuurskunde krijgen steeds meer plaats in bijvoorbeeld de ontwikkeling van nieuw materieel. Het ontwerpen van een trein is niet meer alleen ingenieurswerk, maar draait ook om de beleving. Ik vind dat een positieve ontwikkeling.' (LW) ←

