



Delft University of Technology

Trends in transportonderzoek en -beleid

van Wee, G.P.

Publication date
2025

Document Version
Final published version

Published in
Milieu Magazine

Citation (APA)

van Wee, G. P. (2025). Trends in transportonderzoek en -beleid. *Milieu Magazine*, 36(1), 16-19.

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.



TRENDS IN TRANSPORT- ONDERZOEK EN -BELEID

Van februari 2003 tot januari 2025 werkte ik aan de TU Delft als hoogleraar Transportbeleid. Wat zijn belangrijke trends in ontwikkelingen, in onderzoek en beleid? Dit artikel geeft een beknopt en selectief overzicht van enkele dominante onderwerpen, met het accent op personenvervoer.

Bert van Wee is emeritus hoogleraar Transportbeleid aan de TU Delft.

Foto's: Michiel Wijnbergh

Een eerste belangrijke trend is dat we het transportsysteem nu veel meer zien als onderdeel van de maatschappij. Effecten op veiligheid, bereikbaarheid en milieu nemen we al decennialang mee, maar we bestuderen transport nu veel vaker dan twee decennia geleden in samenhang met ruimte, energievoorziening, gezondheid, leefbaarheid, en welbevinden.

Rechtvaardigheid

Een tweede onderwerp dat nu veel meer belangstelling krijgt, is rechtvaardigheid. Twee decennia terug waren er nauwelijks publicaties over dit onderwerp in de transportliteratuur te vinden. De grootste uitzondering was het onderwerp sociale uitsluiting ('social exclusion') (zie bijvoorbeeld Lucas 2012), en dat richtte zich vooral op specifieke gebieden op het platteland of in wijken van steden waar het voorzieningenniveau afnam. Tegenwoordig staan de rechtvaardigheidseffecten van het transportsysteem volop in de belangstelling, vooral ten aanzien van bereikbaarheid (Van Wee and Mouter, 2021). Het gaat om vragen als: wie 'winnen' of 'verliezen' er bij beleidsopties, en hoe zijn de effecten op bereikbaarheid (en soms ook veiligheid of milieu – denk aan geluidhinder of luchtverontreiniging) verdeeld over bevolkingsgroepen?



Bereikbaarheid staat in de belangstelling, ook op het platteland.



Hoe zijn de effecten van beleid verdeeld over bevolkingsgroepen?



Afleiding door mobieltjes is gevaarlijk, zeker in combinatie met fatbikes...

Bereikbaarheid

Een onderwerp dat in de wetenschap al veel langer centraal staat, maar in beleid pas recent, is de vraag wat precies bereikbaarheid is. In het Nederlandse beleid ging het vrijwel alleen om files op het hoofdwegennet. Pas sinds het vorige kabinet is bereikbaarheid opgevat als 'opties om naar plekken te reizen'. Het gaat dan om zowel ruimtelijke inrichting als het transportsysteem, en ook om wensen van mensen. En het gaat om alle vervoerwijzen, niet alleen de auto. De uitbreiding naar ruimte is van groot belang, mede omdat uit onderzoek van het PBL (2014) bleek dat verschillen in bereikbaarheid binnen Nederland meer verklaard worden door verschillen in ruimte dan door verschillen in het transportsysteem, vooral waar het gaat om bereikbaarheid per auto.

Aandacht voor fietsen en lopen

Verder is er nu in de wetenschappelijke literatuur veel meer aandacht voor de fiets, en recenter voor lopen. En er wordt veel onderzoek uitgevoerd naar zelfrijdende vervoermiddelen, vooral auto's.

Klimaatimpact

Welhaast ten overvloede: de impact van het transportsysteem op klimaat staat nu veel prominenter op de agenda dan twee decennia terug, zowel in onderzoek als beleid. Dat onderzoek richt zich vooral op personenauto's (vooral elektrische auto's) en overig wegvervoer, en steeds meer ook op de luchtvaart en zeescheepvaart. Daar zijn de uitdagingen het grootst, omdat batterij-elektrische tractie niet of nauwelijks een oplossing is.

Veiligheid

Helaas krijgt verkeersveiligheid in het Nederlandse beleid veel minder aandacht dan twee decennia geleden. Lang stond Nederland in de top drie van meest veilige landen, uitgedrukt in dodelijke slachtoffers per 100.000 inwoners, maar we zitten niet meer in de top

De klimaat-
impact staat nu
veel hoger op de
agenda dan
20 jaar terug'



De Utrechtse Catharijnebaan werd weer singel.

ten (nu plek twaalf), en we zijn een van de weinige Europese landen waar het aantal slachtoffers in 2022 hoger lag dan in 2017-2019 (ruim 14% hoger, de sterkste toename van alle Europese landen). Dat ligt niet aan gebrek aan (voortgang in) onderzoek, maar aan prioriteit van beleid. Op het gebied van onderzoek is een belangrijk nieuw inzicht dat afleiding (mobieltjes, schermen in auto's) erg gevaarlijk is (SWOV, 2020).

Planning

Op het gebied van planning heeft zich een verandering voltrokken. Twee decennia geleden was het paradigma 'predict and provide' nog gangbaar, met uitzondering van centrale stadsdelen. Dat paradigma komt erop neer dat er prognoses worden gemaakt van verplaatsingsgedrag (autobezit en –gebruik, gebruik openbaar vervoer en fiets) op basis van onder andere demografische en economische trends ('predict'), en vervolgens werd er dankzij beleid min of meer voorzien

in het bijbehorende aanbod ('provide'). Voor centrale stadsdelen waren we daar twee decennia geleden al van afgestapt. Doorbraken van het type Catharijnesingel in Utrecht, waar de singel werd vervangen door een stukje stadsautoweg, zijn tussen 1967 en 1973 in veel westerse steden in onmin geraakt (Banister, 2001). Het besef dat 'predict and provide' niet altijd wenselijk is, begint nu ook elders gangbaarder te worden. We schuiven op naar 'predict and decide', oftewel: wat willen we, rekening houdend met prognoses? Daarbij krijgt de auto vaak een minder belangrijke rol dan voorheen.

Theorievorming en methoden

Verder zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van Theorievorming en methoden. Beide hangen soms met elkaar samen. Zo zijn zogenaamde Structural Equation Models (SEM) nu veel vaker toegepast voor complexe onderwerpen. Een voorbeeld hiervan betreft de relaties tussen grondgebruik, mobiliteits-

gedrag, sociaal-economische en demografische variabelen en attitudes van mensen. Mede door de toepassingen van zulke modellen en het gebruik van datasets die mensen over de tijd volgen ('panel data'), weten we nu bijvoorbeeld dat houdingen (attitudes) niet constant zijn (Kroesen et al., 2017), terwijl dat in de meest gebruikte psychologische theorie, de Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1991), in het algemeen wel wordt verondersteld. Attitudes veranderen onder andere door ervaringen. Als mensen in een buurt of wijk gaan wonen met hogere dichtheden, minder parkeergelegenheid en wegen voor auto's, goede fietsvoorzieningen en goed openbaar vervoer zoals een treinstation, worden ze vaak positiever over het OV en de fiets. Het mobiliteitseffect van ruimtelijk beleid wordt daardoor in de gang-

bare modellen onderschat, want die modellen nemen meestal geen attitudes mee, of impliciet, en veronderstellen dan dat die constant blijven.

Verplaatsing voor je plezier

Op het gebied van mobiliteitsgedrag is de veronderstelling van 'verplaatsingsgedrag als afgeleide van activiteiten' nog heel gangbaar, en terecht. We reizen vooral omdat we verschillende activiteiten (wonen, werken, winkelen, onderwijs, recreëren, ...) op verschillende plekken willen doen. Maar meer dan twee decennia geleden is er nu in de wetenschappelijke literatuur aandacht voor het feit dat we ons ook regelmatig verplaatsen voor ons plezier (Mokhtarian en Salomon, 2001). Denk aan een toeristische fiets- of wandeltocht. Recent zijn er nog twee theoretische inzichten bij gekomen, maar die zijn nog nauwelijks onderzocht. Een ervan is dat we soms reizen, geheel of mede, om te ontsnappen aan bijvoorbeeld werk, familie of de woonomgeving ('Escape Theory', Van Wee en Mokhtarian, 2023). Een ander is dat we ons reisgedrag soms vergelijken met anderen, in lijn met de Theorie van Positionele Goederen (Hirsch, 1977). Ter toelichting: gangbaar is de

Qua transport-
systeem staan
we wereldwijd
op plaats 2

veronderstelling dat het nut van een goed of dienst afhangt van kenmerken van dat goed of die dienst, en de persoon. De Theorie van Positionele Goederen stelt dat daarnaast meetelt hoe die goederen of diensten verdeeld zijn over onze 'peers' (familie, vrienden, collega's). Op het gebied van autotypekeuze weten we dat al langer, maar recent is onderzocht dat dit ook geldt voor de keuze van de vakantiebestemming: als onze peers naar een camping op de Veluwe gaan, en wij naar de Ardennen, zijn we misschien meer tevreden met onze bestemming, dan wanneer onze peers naar exotische bestemmingen wereldwijd gaan, en wij naar Zuid-Frankrijk (Molin et al., 2024).

Tot slot

Hoe staan we er nu voor in Nederland? In een wereldwijde vergelijking van transportsystemen uit 2020, waarbij alleen wegen, spoorwegen, havens en luchthavens zijn meegenomen, maar niet infrastructuur voor de fiets en voetgangers, staat Nederland volgens het World Economic Forum op plek 2, na Singapore (een stadsstaat, en dus moeilijk te vergelijken). Dat onderzoek gaat weliswaar alleen over infrastructuur, en niet over overige kenmerken zoals dienstregelingen en prijzen van het openbaar vervoer, en ook niet over de duurzaamheid van het transportsysteem – maar toch. Dat moet ons er niet van weerhouden te streven naar verdere verbeteringen. Er liggen nog volop uitdagingen ten aanzien van de verkeersveiligheid, inclusieve bereikbaarheid voor iedereen, het klimaatneutraal maken van het transportsysteem, en een goede afstemming van dat systeem met leefbaarheid en gezondheid.

Dit artikel is gebaseerd op de 'uittreerede' die Bert van Wee op 31 januari hield aan de TU Delft. De referenties staan op bit.ly/tijdschriftmilieu

We verplaatsen ons
regelmatig voor
ons plezier.

