

Bert van Wee, TU Delft over trends in transportbeleid:

Rechtvaardigheid, leefbaarheid en innovaties

Is het besteden van belastinggeld aan een hogesnelheidslijn eerlijk? En wat betekenen innovaties voor ons toekomstig verplaatsingspatroon? Zomaar wat vragen waar de Delftse hoogleraar Bert van Wee zich in onderzoek en onderwijs mee bezig houdt. De antwoorden kunnen de maatschappij vooruithelpen, maar dan moet de politiek er wel in geïnteresseerd blijven.

LEONIE WALTA

Het zijn vooral lange termijnontwikkelingen die Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid aan de Technische Universiteit Delft, signaleert als de belangrijkste trends om met onderzoek en onderwijs op in te spelen. Dat gaat van aandacht voor rechtvaardigheid in transportbeleid tot de impact van innovatieve technologie. Een breed terrein waar interessante vragen liggen om op te pakken.

Rechtvaardigheid

'Ik merk dat ethiek sinds een jaar of vijf nationaal en internationaal steeds belangrijker is geworden', zegt Van Wee. 'Niet alleen in de wetenschap zelf, waar correct omgaan met data en analyses explicieter in de opleiding van promovendi is opgenomen, maar ook op het gebied van transportbeleid.' Rechtvaardigheid wordt volgens Van Wee een steeds belangrijker besliscriterium, naast de gebruikelijke effectiviteit en efficiency. Het is bijvoorbeeld relevant als het gaat om de verdeling van infrastructuurgelden over de verschillende provincies, of om het gebruik van algemeen belastinggeld voor de aanleg van een hogesnelheidslijn, waar niet alle inkomensgroepen gebruik van maken.

'Een mooi voorbeeld waar rechtvaardigheid een rol heeft gespeeld in de besluitvorming, is de Spoortunnel Delft', vertelt Van Wee. 'Los van wat er uit de maatschappelijke kostenbatenanalyse kwam vond men het onterecht

dat bewoners naast de oude verhoogde spoorlijn aan extreem hoge geluidsbelastingen werden blootgesteld.'

Wanneer iets precies rechtvaardig is, is lastig vast te stellen. Van Wee: 'Neem bijvoorbeeld de discussie rond de kilometerheffing. De Telegraaf vond het niet eerlijk als een verpleegster, die zelf haar werktijden niet kan bepalen en noodgedwongen ver van haar werk woont, een tijd- en plaatsafhankelijke kilometerheffing zou moeten bepalen. Maar ik draai het vaak om.'

Stel dat we nu al belasting zouden betalen per gereden kilometer en we zouden naar een systeem gaan waarin iedereen evenveel betaalt, zoals de huidige motorrijtuigenbelasting. Dan vindt de Telegraaf het vast schandalig dat een oude man in de provincie die bijna nooit rijdt evenveel moet betalen als een mobiele Randstedeling die dezelfde auto heeft. Elke verandering kent winnaars en verliezers, en als je dat expliciet maakt kun je het debat verrijken.'

Van Wee wil graag onderzoek doen naar wat burgers, politici en belanghebbenden als rechtvaardig beschouwen. Daar is wel theoretische kennis over, maar die loopt zo uiteen dat je volgens hem bij elk uitgangspunt wel een theorie kunt vinden die het verdedigt. Er is dus behoefte aan meer toegepaste kennis over rechtvaardigheid op het gebied van verkeer en vervoer. En ook aan hoe deze in de besluitvorming kan worden meegenomen.

Stel dat we nu belasting betalen per gereden kilometer en we gaan naar een systeem waarin een oude man in de provincie die bijna nooit rijdt, evenveel moet betalen als een mobiele Randstedeling?

Leefbaarheid

Naast de aandacht voor rechtvaardigheid signaleert Van Wee ook een zich steeds verder doorzettende trend voor leefbaarheid. 'Je ziet dat terug in het Meerjarenplan Infrastructuur Ruimte en Transport, waarin bepaald wordt waar het geld naartoe gaat. Na de Tweede Wereldoorlog was dat vooral het aanleggen van ontbrekende schakels in de infrastructuur. In de fase daarna lag de focus op het uitbreiden van de capaciteit. En dat gebeurt ook nu nog, bijvoorbeeld bij het project rond de A1, A9 en A6. Ook onderhoud speelt een belangrijkere rol. Maar we bewegen inmiddels toe naar projecten voor een betere inpassing van de infrastructuur, zoals de A2-tunnel in Maastricht. Dat speelt niet alleen bij ons: in Parijs overwegen ze de Boulevard Périphérique op te doeken als ver-

Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid TU Delft



keersslagader. Misschien mag je er straks alleen nog maar fietsen. De auto wordt geleidelijk steeds verder uit de stad verdrongen.' Het gebeurt allemaal in een tijd waarin de integratie van mobiliteit en ruimte steeds meer gestalte krijgt. De focus in het onderzoek verschuift ook van mobiliteit tussen steden naar mobiliteit in de steden, constateert Van Wee. 'Enkele jaren geleden deden we onderzoek voor het project Duurzame Bereikbaarheid Randstad, nu werken we aan Smart Urban Regions of the Future. Daarin wordt verkeer veel meer als onderdeel van de stedelijke problematiek beschouwd.'

Innovaties

In het kader van die stedelijke bereikbaarheid spelen ICT-ontwikkelingen een belangrijke rol. 'Er is inmiddels al veel beschikbaar aan navigatie en dynamische bewegwijzering, en treinreizen worden voor velen aangenaam omdat ze onderweg online kunnen zijn.

Maar ICT helpt ook in het ontsluiten van opties die voorheen onbekend waren, zoals het delen van een auto met mensen in de buurt. Dat heeft mogelijk een grote invloed op andere vormen van vervoer.

Ik heb zelfs een gerucht gehoord dat de Franse spoorwegmaatschappij SNCF 25 procent van hun klanten heeft verloren aan dit soort ontwikkelingen, maar of het waar is weet ik niet. Of dat een bedreiging is? Voor de maatschappij als geheel is het goed, er is goedkoper vervoer en er zijn meer mogelijkheden voor iedereen.'

Ook de zelfrijdende auto is zo'n ontwikkeling die maatschappelijke gevolgen kan hebben die volgens Van Wee over het algemeen worden onderschat. 'Mobiliteitspatronen kunnen er ingrijpend door veranderen. Maar het gaat wel veel langer duren dan mensen denken voor we ons werkelijk van deur tot deur in een zelfrijdende auto kunnen verplaatsen.'

Populisme

De kennis over rechtvaardigheid, leefbaarheid en innovaties die Van Wee en zijn collega's ontwikkelen heeft uiteindelijk tot doel dat de maatschappij er beter van wordt. Maar de rol van wetenschappelijke kennis is niet meer zo vanzelfsprekend, merkt hij. 'Populisten als Donald Trump en Geert Wilders baseren zich meer op intuïtie en wat er leeft in de maatschappij. In het afwegen van voor- en nadelen, zoals we dat in Nederland voor grote infrastructuurprojecten zorgvuldig doen volgens de OEI-leidraad, zijn ze minder geïnteresseerd. Dat vind ik erg jammer.'