

Van de Redactie

In deze bonte uitgave van het Tijdschrift wordt een aantal fundamentele zaken aan de orde gesteld. Worden in het ene artikel grote vraagtekens gezet bij het gebruik van modellen in de beleidsvoorbereiding (Annema en de Jong), in een ander artikel worden juist nieuwe modelbenaderingen voorgesteld die veel beter in staat zijn om het keuzegedrag van mensen te verklaren (van de Kaa) en ook worden andere evaluatietechnieken voorgesteld die ons in staat stellen bepaalde transportopties (in dit geval toegepast op sociale uitsluiting en intergenerationele rechtvaardigheid) te evalueren. Maar is het überhaupt mogelijk ontwikkelingen in het transportsysteem te verklaren op grond van een mechanische, modelmatige benadering?

Pel en Teisman leggen uit dat het transportsysteem beschouwd moet worden als een levend systeem waar vooral principes van zelforganisatie op van toepassing zijn. De myriade van interacties tussen de verschillende systeemcomponenten (met feedback en feedforward loops) kan onmogelijk middels een simpel oorzaak-gevolg model worden beschreven. Daar komt bij dat het systeem (o.a. als gevolg van de vele sociale interacties) organisch functioneert. Wil men in een dergelijk systeem effectief sturen dan vraagt dit volgens Pel en Teisman om een organisch governance model waarin kennisontwikkeling, sturing op diverse schalen en vanuit diverse sectoren en een veel betere synchronisatie van uitvoering en beheer enerzijds en beleid anderzijds tot stand worden gebracht. Verder blijft het moeilijk zo niet onmogelijk de uitkomst van een dergelijk proces vooraf vast te stellen en dat is vooralsnog moeilijk te accepteren voor ambtenaren die voor zekerheid gaan!

Annema en de Jong komen in hun bijdrage terug op de uitvoerige discussie die in de periode 2007-2010 is gevoerd over het gebruik van transportmodellen in de beleidsvoorbereiding. Die discussie heeft in ieder geval geleid tot consensus over de noodzaak om de onzekerheid in de modelresultaten duidelijk te communiceren en heeft ook geleid tot consensus over het gebruik van tenminste twee omgevingsscenario's bij het uitvoeren van ex ante effectschattingen. Geen consensus is er over de vraag of men simpele, standaard rekenmethoden moet toepassen of juist ingewikkelde methoden? Volgens Annema en de Jong kan deze vraag het best beantwoord worden door de te beantwoorden beleidsvraag als maatstaf te nemen. De beantwoording hiervan bepaalt wel model het meest geschikt is.

In de bijdragen van van Wee en van Wee en Lucas staat de wijze waarop een afweging tussen alternatieven wordt gemaakt ter discussie. In het artikel 'transport en intergenerationele rechtvaardigheid' betoogt van Wee dat de traditionele kosten-batenanalyse (KBA) als gevolg van de gehanteerde verdiscontering (de hoogte van de discontovoet) niet goed geschikt is voor het meenemen van lange termijn effecten. Kosten en baten die spelen op de lange termijn (meer dan 30 jaar) hebben nauwelijks invloed op de uitkomst van de afweging. Voorts kan er sprake zijn van onomkeerbare effecten en ook daar wordt in de KBA geen rekening mee gehouden. Van Wee komt met enige aanzetten voor een oplossing zoals het hanteren van een lagere discontovoet, het

uitvoeren van 'what-if' analyses en het onderzoeken van de waardering van rechtvaardigheid onder burgers en beleidsmakers.

In het artikel van van Wee en Lucas staat wederom de KBA ter discussie, nu als methode voor het evalueren van transportopties om sociale uitsluiting te verminderen. De schrijvers constateren dat sociale uitsluiting (het niet op een aanvaardbare wijze kunnen deelnemen aan maatschappelijke processen) een gevolg is van een aantal samenhangende vervoerskundige en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Een op maximalisatie van het nut gebaseerde KBA is niet geschikt omdat de methode geen onderscheid maakt tussen de verschillende mensen of groepen. De schrijvers stellen een op ethische principes gebaseerde aanpak voor. Belangrijke richtlijnen zijn het beperken van verschillen tussen personen (Egalitarianisme) en het niet onderschrijden van een drempelwaarde (Sufficientarisme). Beide principes passen zij toe op het concept 'Bereikbaarheid'.

Ook in de bijdrage van van de Kaa wordt de geschiktheid van de nutstheorie (Utility Theory, UT) voor de beschrijving van het menselijk keuzegedrag met betrekking tot verplaatsingen ter discussie gesteld. Van de Kaa stelt terecht dat, wil men bruikbare predicties van de effecten van in te zetten beleidsmaatregelen maken, dat de uitkomsten van de daartoe gebruikte algoritmen een acceptabele benadering bieden van de keuzen die mensen in overeenkomstige omstandigheden maken. Een in de vervoerswetenschappen veel gebruikt model is het multinomiale logit model. Dit op de nutstheorie gebaseerde model veronderstelt volledige contextonafhankelijkheid. Maar is deze veronderstelling juist? Is de routekeuze van een reiziger volstrekt onafhankelijk van ervaringen uit het verleden? Kan het zijn dat reizigers een keuzestrategie hanteren en dat deze strategie verschilt per persoon (groep)? Om rekening te kunnen houden met verschillen in de keuzestrategie van reizigers stelt van de Kaa voor Extended Prospect Theory (EPT) als keuzemodel te hanteren. De geschiktheid van EPT als model voor het voorspellen van beleidseffecten wordt door van de Kaa onderzocht op basis van een hindcasting van de reacties van autobezitters in Singapore op de invoering en regimewijzigingen van betaald rijden, dit gecombineerd met de welvaartsgroei. Een vergelijking van de resultaten van het EPT model met het UT model laat zien dat het UT model geen consistente verklaring geeft voor het keuzegedrag met betrekking tot het autogebruik; het EPT model geeft dat wel (weliswaar berekend op basis van gemiddelden!). Een voorafgaand uitgebreid literatuuronderzoek wijst eveneens uit dat EPT in een reeks verschillende keuzesituaties een betere verklaring geeft voor het waargenomen keuzegedrag dan UT. Kunnen we nu massaal overstappen op EPT? De schrijver maakt toch nog enig voorbehoud. Zo is het voor de toepassing van EPT van belang te weten welk referentiealternatief en welke subjectieve keuzeset de verschillende mensen hanteren en ook een beter inzicht in de verdeling van de reistijdwaardering over gebruikers van verschillende modaliteiten is zeer gewenst. Er blijft dus nog genoeg te onderzoeken voor de komende generatie vervoerswetenschappers.

Tot slot nog het volgende: de onderhavige artikelen zijn al enige tijd geleden ter beoordeling ingediend. Bijgevolg wordt nog steeds gesproken over het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en niet het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. We hebben dat zo gelaten.