

## Redactioneel Tijdschrift Vervoerswetenschap

---

Voor u ligt een bijzonder nummer van het Tijdschrift Vervoerswetenschap: de special ter gelegenheid van 40 jaar Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS).

In 1974 werd het eerste CVS georganiseerd. In die tijd - begin jaren 70 - waren in Nederland geen congressen voor jonge onderzoekers voor uitwisseling van kennis en ideeën. Academische titels, specifieke disciplines, rangen en standen en andere begrenzingen speelden geen rol, alleen originele schriftelijke bijdragen telden als entree-kaartje. Er werden geen uitzonderingen gemaakt voor bobo's of VIP's. Wat in 1974 begon met 20 papers op het hoofdkantoor van TNO in Den Haag, kende anno 2013 een hoogtepunt met ruim 160 papers op het SS Rotterdam te Rotterdam.

De uitnodiging aan deelnemers van het CVS 2013 om hun paper te verwerken tot een artikel voor dit tijdschrift heeft geleid tot 9 artikelen met een breed scala onderwerpen. De breedte van onderwerpen is typerend voor het CVS vandaag te dag. En wellicht ook wel voor de vervoersplanologie als geheel. Naast meer 'traditionele' onderwerpen zoals modellen, OV, infrastructuurontwikkeling zijn onderwerpen als gedrag(sbeïnvloeding), intelligente transportsystemen en mobiliteitsculturen steeds meer in zwang. Aan deze 9 artikelen is een tiende artikel toegevoegd dat hier uitstekend bij past.

In het eerste artikel beschrijven Niels van Oort, Robert van Leusden en Ties Brands een driestappenplan om onbetrouwbaarheid van OV mee te nemen in verkeersmodellen. Dit biedt mogelijkheden voor het evalueren van maatregelen die niet zo zeer de snelheid van het OV beïnvloeden, maar wel de betrouwbaarheid. Deze benadering is succesvol getest op het verkeersmodel van de regio Utrecht.

Op het terrein van verkeer en vervoer staat monetair belonen om gedrag te beïnvloeden de laatste tijd in de belangstelling. Op basis van literatuurstudie - met name gericht op beleidsterreinen buiten verkeer en vervoer - en gesprekken met deskundigen komt Jacco Berveling in het tweede artikel tot de conclusies dat sociale en morele vormen van belonen perspectief bieden.

Niek Mouter belicht in het derde artikel de donkere kanten van het gebruik van kennis in de besluitvorming. Hij gaat daarbij in op het instrument 'maatschappelijke kosten-batenanalyse', de potentiële schijnneutraliteit die het kan bieden en 'black-box' gehalte van aannames en invoergegevens. Hij besluit met 5 oplossingen om het gebruik van kennis, modellen en MKBA zonniger te maken.

In artikel 4 beschrijven Geert Tasseron, Karel Martens en Rob van der Heijden de mogelijke impact van in-car informatie op stedelijk parkeergedrag. De auteurs gaan in op de effecten van verschillende in-car communicatie strategieën om automobilisten te informeren over de

beschikbaarheid van parkeerplaatsen in binnensteden. Dat kan nuttig zijn bij het verminderen van de zoektijd van de individuele automobilist en daaropvolgend het verkeer in zijn geheel.

Jan Ploeger presenteert in zijn artikel een analyse van 20 jaar uitgaven van het Infrastructuurfonds. Hij laat zien dat het bouwprogramma, zoals was voorzien in 1990 na 20 jaar ruimschoots is uitgevoerd. Maar ook constateert hij dat de langjarige uitgaven voor het onderhoud van hoofdwegen van dezelfde orde van grootte zijn als de uitgaven voor het onderhoud van spoorwegen terwijl het gebruik van de hoofdwegen een factor zes hoger ligt dan van de spoorwegen. Is het gebruik van de trein echt zo duur is of wordt de prikkel tot efficiency niet goed gegeven?

Hoe komt het dat van en naar het ene station relatief vaak wordt gelopen en van en naar het andere station veel minder? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat lopen van en naar een station aantrekkelijker wordt en daarmee ook de totale reis van deur tot deur? Annemieke Molster beschrijft haar onderzoek en antwoorden op deze vragen in het zesde artikel.

Peter Pelzer en Marco te Brömmelstroet geven inzichten in het structurele falen van computermodellen in planvorming. We kunnen nog steeds niet goed omgaan met complexiteit en computermodellen zijn nog te vaak leidend in plaats van ondersteunend. De auteurs besluiten met zeven wensen voor het verleggen van de focus op de eigenschappen van de modellen naar het proces waarin ze zijn ingebed.

Het achtste artikel gaat in op een analyse van de veranderde (auto)mobiliteit van Nederlandse jongvolwassenen van 18-30 jaar. Peter Jorritsma, Jaco Berveling en Jan van der Waard concluderen deze groep Nederlanders de laatste 15 jaar minder (auto)mobiel zijn geworden. Zij geven verschillende verklaringen ten aanzien factoren zoals hun maatschappelijke positie, hun woonomgeving en de status ten aanzien van autobezit.

In 2013, 2014 en 2015 hebben 600 deelnemers van het LISS panel gedurende meerdere weken per jaar met behulp van een smartphone app (MoveSmarter) hun verplaatsingsgedrag laten registreren. In artikel 9 beschrijven Tom Thomas, Karst Geurs, Marcel Bijlsma en Salima Douhou de resultaten van de eerste meetperiode van april tot en met juni 2013. De auteurs beschrijven ervaringen en verbeteringen voor het toepassen van een app als alternatief of aanvulling op traditionele dagboekjes. Belangrijke aspecten die daarbij komen kijken zijn de detectie van vervoerswijze en batterijmanagement.

Marco te Brömmelstroet sluit in het tiende en laatste artikel af met een onderzoek naar de rol van mobiliteit in de Nederlandse film van de afgelopen 40 jaar. Hij laat daarmee zien of en hoe mobiliteit een rol speelt in invloedrijke films uit de Nederlandse cinema. Door kwantitatieve en kwalitatieve methoden te combineren geeft de verkenning een beeld van de 'mobility cultures' die in de films worden gerepresenteerd. De auto werd vaak neergezet als decor voor het uitwisselen van clues en het voeren van persoonlijke gesprekken. Bij het internationale verkeer valt vooral op dat het een onderdeel vormt van een succesvolle lifestyle en de reis zelf niet of nauwelijks wordt getoond.

De redactie en het CVS-bestuur wensen u veel leesplezier!