

Demografie en mobiliteit: stop met kleurenblinde variabelen!

De eerste kamer [stemde](#) 2 juni 2015 in met het verhogen van de AOW-leeftijd. In [een persbericht](#) kondigt UITP aan dat er tijdens de World Expo in Milaan een presentatie is over de effecten door vergrijzing op het openbaar vervoer. De migratie naar Nederland neemt [volgens CBS](#) toe en wordt diverser. Ogenschoonlijk een aantal losstaande nieuwsberichten, maar deze berichten tonen duidelijk aan dat demografie impact heeft op verschillende beleidsterreinen, zo ook op mobiliteitsbeleid.

Naast langdurige demografische trends, is er de trend dat mensen [steeds meer in steden gaan wonen](#). Wat gebeurt er als je deze trends combineert en kijkt naar de effecten op mobiliteitsgroei? En dan meer specifiek in de vier grote Nederlandse steden? Het analyseren van effecten door lange termijntrends kan overheden helpen bij het nemen en monitoren van beleidsbeslissingen. Juist voor mobiliteit is dit interessant: ruimtelijke en demografische trends hebben effect op de lange termijn, net als veel mobiliteitsbeleid. Infrastructuur wordt aangelegd voor meerdere decennia en kan wel eeuwenlang een ruimtelijk structurerend effect hebben.

Aan de hand van mobiliteitsgegevens (OVG, MON, [OVIN](#)) heb ik voor mijn afstuderen een analyse gemaakt met data vanaf medio jaren tachtig tot 2010 van de [effecten op mobiliteit door demografische wijzigingen](#) (pdf). Uiteindelijk is hiermee een voorspelling gemaakt voor de periode tot 2040: het verleden is gebruikt om de mobiliteitsgroei te voorspellen aan de hand van demografische en mobiliteitsdata.

Voor de G4 blijkt dat de omvang van de bevolking uiteraard een belangrijke rol speelt in de generatie van totale stedelijke mobiliteit, maar ook de bevolkingssamenstelling heeft effect. Uiteraard is er ook nog een overige gedragscomponent, die wordt bepaald door bijvoorbeeld de ruimtelijke factoren van onder meer de herkomst- of bestemmingslocatie.

Kijken we naar de afgelopen decennia, dan zien we dat de mobiliteit in de G4 sinds medio jaren tachtig met ongeveer 1,0% per jaar groeit. Van die groei wordt een groot deel veroorzaakt door de stijgende omvang van de bevolking (0,3%), maar verreweg het grootste deel (0,5%) van de groei wordt door wijzigingen in de bevolkingssamenstelling veroorzaakt. Het overige deel van de groei komt bijvoorbeeld door gedragsveranderingen of door ruimtelijke effecten.

Binnen de bevolkingssamenstelling keek ik naar arbeidsparticipatie, opleidingsniveau en leeftijdsklasse. Elke variabele heeft zo een positieve of negatieve invloed op mobiliteit. Een toename in opleidingsniveau staat garant voor mobiliteitsgroei, zowel voor jongeren als ouderen: hoger opgeleid betekent meer mobiliteit. In combinatie met een toename arbeidsparticipatie zorgt dit er voor dat vrouwen verantwoordelijk zijn voor de grootste deel in de groei van mobiliteit. Daarentegen zorgen ouderen juist voor krimp van mobiliteit: vergrijzing leidt dus in principe tot minder kilometers. Dit is relevante informatie: spreek je hoog- of laagopgeleiden anders aan? Is er verschil in mobiliteitsbeleid dat voor mannen of voor vrouwen wordt gemaakt?

Allemaal leuk en aardig, maar hoe zit het nu met de immigratie uit steeds meer verschillende landen? Helaas is een 'ethniciteitsvariabele' een grote afwezige. Behalve veel besproken demografische trends en 'trek naar steden' is het wenselijk ethniciteit te onderzoeken. Heeft ethniciteit een rol betreffende mobiliteitsgroei? De toenemende diversiteit aan etnische achtergronden in steden, maakt in ieder geval kennis van etnische achtergronden relevant. Helaas zijn databases lange tijd 'kleurenblind' geweest. Pas sinds het gebruik van [OVIN in 2010](#) (pdf) is een dergelijke variabele aanwezig, maar deze doet tekort aan de diversiteit: onderscheid tussen 'autochtoon', 'westerse allochtoon' en 'overig' is onvoldoende.

Misschien is de voor Nederland zo kenmerkende fiets wel een alternatief voor Antilliaanse stadsbewoners maar minder snel voor Turkse inwoners. Wat voor invloed heeft de auto als statussymbool voor Marokkaanse hoogopgeleiden? Kwantitatief onderzoek geeft tot op heden geen antwoord op deze vraag. Terwijl juist voor lange termijn voorspelling dit soort data relevant is.

Daarom bij deze een oproep: verbeter mobiliteitsbeleid door geen afbreuk te doen aan de diversiteit van Nederlandse inwoners! Daarmee zijn ook de inwoners zelf uiteindelijk verder mee geholpen.