

Verkeerskunde, het moet echt anders

Mike Bérénos
(AVB Mobiliteit en Onderwijs)

Johan Janse
(JJAdvies)

Samenvatting

De paper gaat vanuit de roots van verkeerskunde over nieuwe, verfrissende, uitdagende en aansprekende aanpak van verkeerskunde. Dit gebaseerd op enerzijds onze ervaringen in het verkeerskundeonderwijs en de verkeerskundige praktijk, en anderzijds op een visie op verkeerskunde. Er worden ideeën en concrete acties aangedragen ten behoeve van het verder vooruit helpen van dit vakgebied.

Trefwoorden

verkeerskunde, verkeersonderwijs, toekomst-verkeerskunde, mobiliteit

1. Inleiding

Deze paper is gebaseerd op onze ervaringen in het verkeersonderwijs en in de verkeerskundige praktijk. Het is dus meer een essay, en een discussiestuk. We geven aan hoe we vinden dat het er nu aan toe gaat in de dagelijkse verkeerskundige praktijk, maar ook hoe in het onderwijs verkeerskunde is te plaatsen. Deze twee zijn onlosmakelijk verbonden met elkaar.

Een vast gegeven is dat het vak verkeerskunde nu ruim 50 jaar oud of anders gezegd nog maar 50 jaar jong is. Dit jubileum vraagt om een pasje op de plaats. Daarom gaat deze paper over zowel het verleden en het heden alsmede de toekomst, want zonder backcasting kun je niets zeggen over de toekomst. De toekomst waarbij in onze ogen verkeerskunde anders moet worden ingevuld, benoemd en beoefend.

2. Verkeerskunde tot nu toe

Als we zeggen dat verkeerskunde circa een halve eeuw bestaat gaan we wel voorbij aan het feit dat in de jaren dertig van de vorige eeuw de vervoerseconomie zich al bezig hield met vooral vervoervraagstukken die verband hielden met de opkomst van de vrachtauto en de bus, met zorgen bij de vervoerders over water en het (lokale) spoor. Toch kunnen we wel stellen dat verkeerskunde als een meer eigen “traffic engineering” discipline startte in Nederland rond de jaren 50. Toen werd er voor eerst op het Nederlands WegenCongres gerept over het maatschappelijke verkeersveiligheidsvraagstuk (Popkema, 2011).

Voor verkeerskunde geldt dan ook dat de drive naar kennis en kundigen en dus ook opleidingen is ontstaan vanuit maatschappelijke vraagstukken rondom verkeer, zoals het hoge aantal verkeersslachtoffers en de verwachting dat dit aantal alleen maar zou toenemen. Het vak verkeerskunde kan bijdragen aan welzijn, maar ook aan welvaart, en is dus sterk verweven met het maatschappelijk systeem. Sterker nog, daar begint verkeerskunde. Iedere samenleving en de mens daarin heeft immers behoefte aan contacten, ontmoetingen, communicatie en ontplooiingsmogelijkheden met vele verplaatsingen en bijbehorende vraagstukken als gevolg (Berenos, 2010). Voor het bestrijden van de negatieve effecten van verplaatsen en voor het vinden van de juiste oplossingen is niet alleen kennis van techniek nodig, maar ook van maatschappelijke- en mensgerichte wetenschappen als economie, sociologie en psychologie. Kortom, een brede kennis en interesse zijn nodig om als verkeerskundige te kunnen opereren. Wij vragen ons af of anno 2010/2012 dit adagium nog wel van toepassing is op het vakgebied verkeerskunde.

Natuurlijk krijgen we in de verkeerskunde te maken met vele en velerlei soorten problemen. Problemen die in essentie neerkomen op het (dis)functioneren van het verkeers-/vervoerssysteem en ook het (dis)functioneren van het ruimtelijk en maatschappelijk systeem. Echter we signaleren dat nieuwe en beklijvende oplossingen er welhaast niet lijken te zijn. Geen echt lonkend toekomstperspectief. Dit perspectief en de te strikte focus op problemen maakt dat het vak verkeerskunde (helaas) in de ogen van velen een niet echt aantrekkelijk vak is.

We signaleren bovendien dat er vandaag de dag juist te veel gefocust wordt op problemen in het heden en de naaste toekomst. Verkeerskundigen worden net als overigens milieukundigen

daarom in toenemende mate als zeurpieten gezien. Niets kan en niets mag, want er is altijd wel weer een omstandigheid of situatie die een gekozen oplossing op losse schroeven zet. Hoezeer 130 km/uur op snelwegen ook ongewenst is, toch vinden velen dat het wel moet kunnen. Verkeerskundigen zullen collectief beamen dat het onnodig en onwenselijk is. Dit tegen de algemene opinie in. Verkeerskunde is ook nog eens te vaak volgend. Is er een probleem, dan zetten we verkeerskunde in en komen met een oplossing voor dat probleem. Volgend, ook als er gekeken wordt naar hoe de verkeerskunde met ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen binnen het maatschappelijk systeem omgaat. Komt er een nieuwe stad, dorp of wijk, dan komt er ook automatisch een nieuwe weg. Hierbij wordt nooit afgevraagd of deze weg er wel moet komen, want dit zou te zeer ingrijpen in allerlei persoonlijke vrijheden van mensen. Ruimtelijke en/of maatschappelijke ontwikkelingen zijn dus leidend en we zetten verkeerskunde in bij vervelende uitkomsten om te komen met verkeerskundige oplossingen. Komt er een daarentegen allereerst een nieuwe weg, dan pleiten wij er voor dat bestudeerd wordt wat dat betekent voor ontplooiingsmogelijkheden van mensen, in economisch en maatschappelijke zin. Dergelijke bespiegelingen gebeuren vrijwel nooit, of beter zijn nog niet algemeen gangbaar, ook al weten we uit het verleden dat steden juist zijn ontstaan of tot bloei zijn gekomen doordat zij op knooppunten van (water)wegen lagen, en dat bereikbaarheid invloed heeft op welvaart en welzijn, dus op het maatschappelijk systeem. Strategisch gezien zou het dus nog wel eens vele malen beter kunnen zijn als verkeerskundige principes leidend zouden zijn bij het uitwerken van ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen.

We vinden, constateren en concluderen dat specialisatie in de verkeerskunde, hoe nodig ook, te ver doorgevoerd is cq gedaan wordt zonder daar het grotere kader in te blijven betrekken. Verkeerskunde moet namelijk, zoals we al eerder hebben betoogd, mens EN maatschappij EN techniek zijn en moet naar onze mening in onderwijs en praktijk veel pregnanter als zodanig gebezigd worden.

We vinden, constateren en concluderen dat onderwijsinstellingen nog onvoldoende en weinig doelgericht samenwerken. Het gebeurt wel, maar het kan beter. Het is niet goed om allemaal eilandjes te hebben, waar eenieder een deel van het totale vakgebied aan de orde stelt en niemand het overzicht heeft wat in het mobiliteits-/verkeerskundig onderwijs allemaal gegeven wordt en waarom. We moeten waken voor versnippering, dubbelingen en wellicht zelf het onbewust scheppen van kennishiaten.

Daarbij komt ook nog eens dat innovatie en vernieuwing in de verkeerskunde soms ver is te zoeken. Hoe kan het ook, want wat is innovatief als je te volgend en niet initiërend bent. Dit neemt niet weg dat het verkeerskundige vakgebied unieke kansen krijgt en heeft. Een verkeerskundige kan (zie de oorsprong van steden langs (water)wegen, of de invloed van bereikbaarheid op het maatschappelijk systeem) namelijk bij uitstek sturend bijdragen aan een betere toekomst, een beter functionerend ruimtelijk systeem, ja zelfs aan een beter functionerend maatschappelijk systeem. De verkeerskundige moet dan niet blijven hangen in de hedendaagse te eng geformuleerde problemen, maar juist oog hebben voor kansen en uitdagingen van maatschappelijke vraagstukken in de toekomst.

3. Verkeerskunde, het moet hier en daar echt anders

Ruimtelijke en maatschappelijke trends maken veranderingen in visie op mobiliteit nodig. Verkeerskunde is meer dan alleen het verplaatsen van mens en goed. Ook het verplaatsen van informatie, data, kennis hoort er bij. Dit alles pleit voor een ruimer blikveld, het betrekken van

andere wetenschappen, disciplines bij verkeerskunde. Dus verkeerskunde is dan weliswaar een specialisatie, maar de verkeerskundige zelf is een generalist.

We geven nog een paar voorbeelden ter illustratie waarom dit naar onze mening zo is en het dus anders moet.

Collectief blijven we als verkeerskundigen geloven in de kansen van collectief vervoer. Massaal lopen we hierbij voorbij aan de maatschappelijke behoefte aan maatwerk. Maatwerk dat past bij de toenemende individualisering. Beter zou het zijn na te denken over een schaalessprong in het collectieve vervoer, waarbij gebruik wordt gemaakt van de vruchten van de auto én de vruchten van collectief vervoer. Waarom zetten we niet op het collectief beschikbaar maken van individueel vervoer. Dat hier kansen voor zijn bewijst bijvoorbeeld Google. Hun zelfsturende auto kan er toe bijdragen dat negatieve bijverschijnselen als sturen en beoordelingsfouten resulterend in vele dodelijke ongevallen, tot een ongekend minimum (nul) worden gereduceerd. ICT-specialisten nemen hierin de leiding. Waarom geen verkeerskundigen? Terwijl dit nu juist één van de domeinen zou moeten zijn, waarop verkeerskundigen sturend en initiërend een belangrijke toegevoegde waarde kunnen creëren.

Waarom blijven we als verkeerskundigen onverkort vasthouden aan spitsuren, spitsintensiteiten, maatgevende dinsdagen, gemiddelde weggebruikers, het 95-percentiel, 50-persoons bussen als standaard OV-voertuig, het plaatsen van waarschuwborden voor verkeersonveilige situaties, terwijl visionairs al langer pleiten voor diversiteit. Niet voor niets kwam Monderman met het idee van shared space als oplossing voor de bordenchaos. Maar helaas, hier is nog geen verkeerskundige richtlijn voor en zien we nu al weer een kentering. Wederom naar onze mening een pleidooi voor een meer sturende en initiërende rol voor verkeerskundigen.

Dat er in de buurt van Schiphol nu een zesde landingsbaan is verschenen (in de volksmond de A2 genoemd) en nog meer worden aangelegd, is ook al niet de verdienste van verkeerskundigen. Toch weten we allemaal dat kilometerbeprijzing of anders gezegd rekening rijden, een betere oplossing zou zijn geweest. Wederom is hier de verkeerskundige niet leidend maar volgend in geweest. Waarom is er niet de nadruk gelegd op de geldelijke en maatschappelijke vreugden, de vrijheid om te reizen tegen een acceptabele prijs? Niemand vertelde dit en juist daar heeft en moet de verkeerskundige een rol in spelen. Want de samenleving is maakbaarder dan we denken, met andere woorden verkeerskundigen hebben een rol bij het initiëren en sturen van de samenleving waar we allemaal naar verlangen.

In de documentaire 'Nederland Van Boven' van de VPRO wordt dit zichtbaar gemaakt. Aangevend wordt hoe maakbaar onze samenleving is, hoe processen verlopen en wat Nederlanders beweegt. Kijkend van bovenaf naar Nederland, wordt duidelijk dat de spreekwoordelijke helicopterview essentieel is. Verkeerskunde als overkoepelend vakgebied kan dit bieden. Verkeerskunde is immers een integratie van onder meer psychologie, sociologie, politiek en economie, waarin diverse maatschappelijke trends samensmelten. Kennis van belang voor de verkeerskundige is dan ook wijdverspreid en te vinden bij deze andere disciplines. Communicatie tussen deze disciplines is daarom noodzakelijk.

Het moet hier en daar dus echt anders. We stellen dan ook voor om te komen tot:

- Meer en gerichte samenwerking, in het onderwijs onderling en met het bedrijfsleven, de praktijk.

- Een bredere aanpak van het vak verkeerskunde, hetgeen inhoudt het combineren van mens-maatschappij-RO-techniek (Béréños, 2010). Waar heel vroeger de verkeerskunde werd gezien als een deel van de sociale en economische wetenschappen (prof. Anton Napp-Zinn -Institut für Verkehrswissenschaft, 1938- uit Popkema, 2011), is het nu, moet het nu een integratie zijn van mens- en maatschappijwetenschappen.
- Verkeerskunde heeft immers een eigen empirisch object van studie, het verkeer en alles wat daar mee samenhangt, en is als zodanig een zelfstandige wetenschap met mens- en maatschappijwetenschappen als essentiële onderdelen.
- Verkeerskundigen die gaan voor uitdagingen en kansen om zo bij te dragen aan welvaart en welzijn (Newcom Research and Consultancy, 2010).
- Een verkeerskundige die niet meer uitsluitend volgend is, maar juist sturend en initiërend te werk gaat, een voortrekkersrol vervult.
- Een focus op de toekomst en minder op het heden en de dagelijkse korte termijn probleempjes door te anticiperen op maatschappelijke, psychologische, sociale, economische en technologische trends en te kijken naar de kansen die dit biedt voor verkeerskunde. Of anders gezegd, verkeerskundigen die over hun eigen verkeersdrempel heen durven te kijken!

Alles samenvattend vinden we dat volgende concrete acties ondernomen moeten worden:

- a) Het opstellen van trendrapporten die ingaan op de impact vanuit andere disciplines op het vakgebied verkeerskunde. Sterker nog, jaarlijkse trendrapporten met telkens een prominent thema met altijd een doorkijk van 10 tot 15 jaar. Immers wat we vandaag bedenken, is niet voor nu maar voor overmorgen.
- b) De technologische impact involveren bij ons vakgebied.
- c) Het zorgen voor samenwerking tussen onderwijsinstellingen onderling en met het werkveld.
- d) In het onderwijs de verplichting introduceren tot het volgen van minors bij andere onderwijsinstellingen.
- e) Het toestaan van en mogelijk maken van stages voor verkeerskundigen in aanpalende vakgebieden.
- f) Het opzetten van een Kenniskaart Mobiliteit in Nederland (KMOBiN). Kort gezegd: inventariseren waar (bij wie) welke kennis zit van het vakgebied verkeerskunde. Als start voor onder andere een efficiëntere samenwerking tussen onderwijsinstellingen onderling en met het werkveld.
- g) Het delen van kennis en het halen van kennis uit andere disciplines, om zo verder te bouwen aan de toekomst van het vakgebied verkeerskunde.

Deel je onze mening, wil je meewerken aan het realiseren van deze actiepunten beginnend bij het opstellen van trendrapporten, meldt dit dan via anderverkeer@jjadvies.com. Natuurlijk zijn wij bezig en verder op zoek naar personen, instanties die daadwerkelijk willen bijdragen aan het verder vooruit helpen van het vakgebied verkeerskunde.

Literatuur

Béréños, M, “*Naar een nieuwe verkeerskunde*”, in Verkeerskunde 3, mei 2010

Newcom Research and Consultancy, “*Is de naam verkeerskunde geschikt?*”, 2010

Popkema, M, “*De ontwikkeling van het verkeerskundeonderwijs in Nederland*”, NVC 2011