

Weten wij wat ons morgen beweegt?

Ton Buffing

Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, gemeente Amsterdam

t.buffing@ivv.amsterdam.nl

Remco Suk

Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, gemeente Amsterdam

r.suk@ivv.amsterdam.nl

Raoul Teekamp

Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, gemeente Amsterdam

r.teekamp@ivv.amsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2008, Santpoort**

Samenvatting

Weten wij wat ons morgen beweegt?

De werelden van de ruimtelijke ordening en verkeer & vervoer groeien uit elkaar. In de ruimtelijke ordening is visionair denken een volledig geaccepteerd onderdeel van het werk. Met het visionaire denken wordt gedacht over de relaties tussen gebieden en functies. Niemand in het vakgebied beweert te weten hoe de verre toekomst eruit ziet. Toch is de planoloog in staat om ideeën te vormen over die toekomst en daarmee de toekomst vorm te geven.

In de verkeer- en vervoerswereld staat het toekomstdenken er somberder voor. De verkeerskundige staat in een pijnlijke spagaat. Als geen ander weet deze het belang van inzicht in verplaatsingsgedrag van mensen. Strategische beleidskeuzes beïnvloeden de verplaatsingsmarkt. De verplaatsingsmarkt beïnvloedt het succes van de beleidskeuzes. Tegelijkertijd ziet de verkeerskundige zich voornamelijk opereren op een lager niveau in het verkeer- en vervoerssysteem: de verkeersmarkt.

De doorgeschoten aandacht voor de verkeersmarkt heeft onzes inziens twee oorzaken. Enerzijds worden de verkeerskundige en zijn opdrachtgever door technische innovaties aangemoedigd om steeds verder te gaan. Ontwikkelingen in de (dynamische) verkeersmodellering, grotere databeschikbaarheid door gps-systemen en krachtigere pc's maken het erg aantrekkelijk om op hun toepassingsniveau (de straat) uitspraken te doen. Anderzijds dwingen milieunormen tot precieze verkeersberekeningen in de statische modeltoepassingen. Ook hier ligt de nadruk weer op het aantal voertuigen op een wegdoorsnede.

De focus van de verkeerskundige op de verkeersmarkt, verleid of gedwongen, brengt een aantal gevaren met zich mee. Ten eerste is cruciaal is dat de verplaatsingsmarkt, het meest strategische niveau, onderbelicht raakt; bij strategische keuzes staat de verkeerskundige buiten spel. Ten tweede ontstaat er een schijnzekerheid. De technische mogelijkheden en het "milieuharnas" doen het lijken alsof alles tot in detail berekend kan worden.

Een 'oplossing' voor het probleem doet zich reeds voor: laat de verkeerskundige en zijn model buiten strategische vraagstukken. Zijn blik is te beperkt, zijn model te gedetailleerd, te traag en te onzeker. De verkeerskundige mag zich echter niet langer laten leiden door deze waan van de dag. De grote verkeerskundige vragen moeten op het niveau van de verplaatsingen worden opgelost. Modeloutput dient daarbij niet als eindresultaat, maar als input en inzicht bij de ruimere, verkeersplanologische discussie. We zijn steeds beter in staat om te zeggen wat ons morgen beweegt. Maar door de huidige focus op de verkeersmarkt is overmorgen verder weg komen te liggen dan ooit.

1. Inleiding

De toekomst beweegt, verandert en vernieuwt. Sinds jaar en dag willen we meer zekerheid over wat er morgen staat te gebeuren, zekerheid omtrent alle effecten die een keuze kunnen hebben en zekerheid over de risico's die er gelopen worden. Het is niet verwonderlijk dat we dat willen, het zit nu eenmaal in de mens om na te denken over de dag van morgen. Ook al weten we dat wat er morgen gebeurt nooit zeker voorspeld kan worden, laat staan als *morgen* betekent *de toekomst*.

Denken over de toekomst is van alle tijden. Het wezen van de planologie is denken over de toekomst, of misschien wel het bedenken van de toekomst. Dat wil zeggen van het ruimtegebruik en impliciet het ruimtelijk gedrag van de mensen. Met het onderzoeken van de toekomst wordt getracht de fundamentele onzekerheid over de toekomst te verkleinen.

De afgelopen decennia is echter te constateren dat het verkleinen van de fundamentele onzekerheid van de toekomst een eigen leven is gaan leiden, naast het visionair denken over de toekomst. In deze bijdrage gaan we op zoek naar mogelijke oorzaken van deze veronderstelling. Hierbij zullen we in de wereld van de ruimtelijke ordening het gedachtegoed van de visionair passeren. Vervolgens zullen we in de wereld van verkeer en vervoer het eigen leven toelichten van de wens om de fundamentele onzekerheid te verkleinen.

Bij de grove schets van de ontwikkelingen in beide werelden gebruiken wij de vraag *Weten wij wat ons morgen beweegt?* als inspiratie. Ofwel wat moeten wij nu weten om de goede investeringsbeslissingen voor de infrastructuur te kunnen nemen, of de ruimtelijke keuzes te maken die het functioneren van de maatschappij in de toekomst verbeteren.

2. Visionair denken in de ruimtelijke ordening

In dit hoofdstuk zal de beweging in de planvorming door de 20^e eeuw een hoofdrol spelen. Toekomstdenken van visionairs in de ruimtelijke ordening staat centraal. In grote lijnen komen de verschillende wijzen van toekomstplannen aan de orde.

2.1. Toekomstdenken in de ruimtelijke ordening

In het begin van de 20^e eeuw komt het gestructureerde denken over de toekomst in de ruimtelijke ordening op. Over het hele land worden stedenbouwkundige plannen gelanceerd, waarin de nieuw in te richten ruimte als een blauwdruk wordt gepresenteerd. In Amsterdam gebeurt hetzelfde en de blauwdrukplanning wordt als een van de eerste grote stromingen gezien.

Blauwdrukplanning is een oude bekende in de planningswereld. Kortweg betreft deze methode van planning het opstellen van een volledig plan volgens 'professionele idealen' en dit 'opdringen' aan de wereld. Het Algemeen Uitbreidingsplan (1934) is hiervan een voorbeeld. Op basis van de grondbeginselen opgesteld door de CIAM-congressen (1928, 1929 en 1931) werd een visie geschetst op de toekomst van de functionele stad, waarvan de uitwerking werd onderbouwd met de resultaten van onderzoek, waaronder een voor die tijd grootschalig verkeersonderzoek (1930).

De maakbare samenleving

In het midden van de 20^e eeuw groeit de idee van de maakbare samenleving. Dit heeft tot gevolg dat plannen als de Bijlmermeer en het Stadsspoorplan verrijzen. Beide plannen kunnen worden getypeerd als blauwdrukplannen. De Bijlmermeer was een grote uitleglocatie van Amsterdam, waarin op een ideaaltypische manier nagedacht werd over de wijze waarop de mensen hier stedelijk zouden gaan wonen. Op basis van het functionalisme met scheiden van functies en verkeerssoorten werden in de geest van Le Corbusier grote ruime hoge flats in het groen ontworpen. Verkeersfuncties werden zoveel mogelijk gescheiden, zodat voetgangers geen last zouden hebben van automobilisten. Aangezien de flats zeer ruim en tussen het groen gelegen waren, zou hier een belangrijk deel van de uit Amsterdam stromende middenklasse komen te wonen.

De ontwikkeling van de Bijlmermeer is direct gekoppeld aan de ontwikkeling van het Stadsspoorplan. Het Stadsspoorplan Amsterdam speelt een belangrijke rol in het planmatige denken in de verkeer- en vervoerwereld in de jaren zestig. Halverwege de twintigste eeuw kwamen de bestuurders en ambtenaren in Amsterdam er achter dat de toenmalige tram, bus en trein niet toereikend waren om genoeg capaciteit en kwaliteit te bieden aan de reizigers. Bovendien moest ruim baan worden gegeven aan de opkomende automobiel. In 1960 kondigde het college van Burgemeester en Wethouders daarom iets nieuws aan: ondergronds vervoer.

Op basis van deskundigheid en nog zonder computermodellen werd beredeneerd en berekend wat de beste ondergrondse routes moesten worden, hoeveel reizigers gebruik zouden maken van het systeem en werd berekend wat de kosten ervan waren. Het plan

werd in 1968 vastgesteld en de uitvoering werd gestart met de zogenaamde Oostlijn, de huidige Gein- en Gaasperplaslijn in Amsterdam. De Oostlijn was het meest voor de hand liggend, omdat deze relatief goedkoop was, maar vooral omdat de Bijlmermeer tegelijkertijd in ontwikkeling zou kunnen komen. 'Blauwgedrukt' zou de Bijlmer, met de stad verbonden door een metro, de ideale woonplek zijn.

Bijlmermeer en de Oostlijn zijn beide niet zonder problemen gebleven. De Bijlmermeer voldeed maar ten dele aan de wensen van de doelgroep, met als gevolg leegstand, snelle doorstroming en verloedering. De ideale wijk voor de toekomst werd een achterstandswijk. De aanleg van de Oostlijn met sloop van woningen in de binnenstad luidde het einde van de metroplannen in (Suk 2007). Een nieuwe generatie stadsbestuurders kwam aan de macht met totaal andere ideeën over de ideale stad. Niet meer groots en meeslepend, maar klein van schaal met de daarbij behorende kleinschalig vervoerssystemen als fiets en tram. De Oostlijn zelf bleek na aanleg wel een succes en een katalysator van economische ontwikkelingen.

Hoewel deze 'maakbare' plannen niet optimaal waren en er decennia lang littekens in de stad zichtbaar waren, is duidelijk dat het de huidige Oostlijn een zeer goed functionerende metrolijn is en dat de Bijlmermeer na een ingrijpende herstructurering een steeds geliefder woon- en werkgebied wordt.

Verandering in het denken over de toekomst

Met het falen van maakbare blauwdrukplannen komt een andere manier van denken over de toekomst op. Vanaf de jaren zeventig komt scenarioplanning op. Scenarioplanning is geïntroduceerd door Shell. Eind jaren zestig is dit bedrijf begonnen met het verkennen van de mogelijkheden om op een meer strategische manier naar de toekomst te kunnen kijken (van der Heijden 1995). In de paper van Kuik (2008) wordt ook stilgestaan bij deze vorm van planning. Vaak worden bij scenarioplanning twee onderling afhankelijke drijvende krachten gecombineerd, waardoor er vier scenario's ontstaan.

Met behulp van scenarioplanning zouden betere voorspelling tot stand kunnen komen. Shell heeft de doelstelling van scenarioplanning als volgt geformuleerd: 'het genereren van toekomstbeelden die beter inzicht geven in de waarde en risico's van voorstellen en plannen dan de voorspelmethode die eerder in gebruik waren' (van der Heijden 1995). Scenario's zijn bijvoorbeeld gebruikt bij het denken over de ruimtelijke toekomst van Nederland in verschillende Nota's Ruimtelijke Ordening. De scenario's worden vaak opgesteld voor lange termijnen zoals Nederland in 2040 of in 2100 om te verkennen wat de relaties tussen gebieden en de invulling van functies kunnen zijn.

Na de opkomst van de scenarioplanning komt in de jaren negentig het besef dat het maken van vastgelegde plannen, of het nu via een blauwdruk of scenario is, niet het gewenste resultaat geven. De systematiek om bestemmingen te geven aan functies en maakbaarheid met plannen af te dwingen voldoet niet aan de snel veranderende eisen van bewoners, ontwikkelaars en andere actoren. Daarom wordt de term *ontwikkelingsplanologie* in het leven geroepen. Ontwikkelingsplanologie moet ervoor zorgen dat er een meer interactieve planvorming is, een gebiedsgericht beleid en ook meer zeggenschap is voor belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld projectontwikkelaars, die

geacht worden de markt te kennen. Met deze vorm van planning wordt verondersteld dat beter wordt ingespeeld op de behoeften die er zijn in een bepaald gebied en deze moeten dan zo goed mogelijk vorm krijgen in het plan. De manier van denken over de toekomst krijgt met ontwikkelingsplanologie een vernieuwde flexibele insteek.

2.2 Toekomstdenken is vanzelfsprekend in de ruimtelijke ordening

In vogelvlucht is er stilgestaan bij de ruimtelijke ordening van de afgelopen decennia. De bedoeling is niet om uit deze vogelvlucht tal van conclusies te trekken die te maken hebben met het succes of het falen van de verschillende soorten gedachtegoed. Een conclusie die we wel willen trekken is dat toekomstdenken vanzelfsprekend is in de ruimtelijke ordening. De praktijk heeft echter bewezen dat het idee van de maakbare samenleving verlaten moet worden. De ontwikkelingsplanologie heeft intussen ook zijn beperkingen getoond. De kortetermijndoelen van belanghebbenden stroken niet altijd met de maatschappelijke langetermijndoelen. Toch is toekomstdenken een must om ideeën te vormen over die toekomst en daarmee ook te kunnen voorsorteren op keuzes die gemaakt moeten worden om de toekomst vorm te geven.

De vraag is of de wereld van verkeer en vervoer klaar is voor deze opgave. Zitten we niet gevangen in ons streven prognoses te perfectioneren, zonder een idee te hebben waar het verkeer- en vervoersysteem naar toe moet?

3. Cijferfetisjisme in het verkeer

In dit hoofdstuk zal de beweging in de verkeer- en vervoerwereld van de laatste decennia worden toegelicht. Het zal blijken dat in de wereld van verkeer en vervoer de focus steeds meer is komen te liggen op het laagste niveau: de verkeersmarkt. In de eerste paragraaf worden kort de drie beleidsarena's van mobiliteitsbeleid geschetst. Er wordt een relatie gelegd tussen het strategisch denken en het hoogste niveau, de verplaatsingsmarkt. In de tweede paragraaf worden enkele ontwikkelingen geschetst die er in toenemende mate voor zorgen dat in de verkeerskundige praktijk de focus op het laagste niveau is komen te liggen. Aansluitend wordt in de derde paragraaf aangegeven welke gevaren deze beperkte focus met zich meebrengt.

3.1 Strategisch denken over mobiliteit

In de wereld van verkeer en vervoer zijn drie aangrijpingspunten voor beleid te onderscheiden: de verplaatsingsmarkt, de vervoermarkt en de verkeersmarkt (Immers 2003). In de *verplaatsingsmarkt* wordt het verplaatsingspatroon gecreëerd. Het is de markt waar het aanbod en vraag aan activiteiten in ruimte en tijd worden weergegeven. In de verplaatsingsmarkt kan dan ook de behoefte aan verplaatsingen van mensen (of goederen e.d.) worden weergegeven. In de *vervoermarkt* wordt de behoefte aan verplaatsingen van mensen geconfronteerd met de mogelijke vervoermiddelen en –diensten. De output van de vervoermarkt is daardoor de set aan verplaatsingen over de beschikbare vervoermiddelen en –diensten. De *verkeersmarkt* is de verwezenlijking van de vervoermarkt met concrete verkeersbewegingen over de beschikbare infrastructuur.

Verkeerskundige hoofdvragen oplossen met strategisch toekomstdenken

Strategisch toekomstdenken vraagt inzicht in relatiepatronen en verplaatsingsgedrag. Dit inzicht is nodig vanwege de wens van planologen om effecten van ruimtelijke veranderingen te kunnen evalueren en waarderen. Zonder inzicht in de effecten van ruimtelijke veranderingen is het onmogelijk om keuzes te maken over deze veranderingen. Bij strategisch toekomstdenken is inzicht in trends en keuzes en hun gevolgen op de bereikbaarheid noodzakelijk. Verkeerskundige hoofdvragen, die eigenlijk vervoerskundige of planologische vragen zijn, kunnen alleen worden opgelost met strategisch toekomstdenken. Hiervoor is inzicht in de verplaatsingsmarkt nodig. De vraag is echter of er nog voldoende wordt stilgestaan bij deze opvatting.

Terug in de tijd: zwaartekrachtmodellen en blauwdruk.

In het onderzoek naar verkeer en vervoer zijn verkeersmodellen niet meer weg te denken. De eerste verkeersmodellen waren eenvoudige zwaartekrachtmodellen. De massa (aantal inwoners en arbeidsplaatsen) van twee plaatsen en de onderlinge afstand boden inzicht in het aantal verplaatsingen tussen die twee plaatsen. Dit sloot naadloos aan op de blauwdrukplanologie, die vooronderstelde dat de mens zich grotendeels gedraagt volgens eenvoudige wetmatigheden.

Men is zich altijd van de tekortkoming van de verkeersmodellering, van de louter "schematische weergave van de werkelijkheid", bewust geweest. Een aantal ontwikkelingen in de afgelopen decennia is dit bewustzijn echter gaan vertroebelen.

3.2 Ontwikkelingen in de wereld van verkeer en vervoersonderzoek

De groeiende mobiliteit, de opkomst van de technologische mogelijkheden en de wens om de onrealistische eenvoudige wetmatigheden te verfijnen zorgden voor een nieuwe ontwikkeling in de vervoersmodellen. De modelontwikkeling volgde, zo mogelijk, de professionele, de politieke en uiteindelijk de maatschappelijke vraag.

Modelontwikkeling, van geaggregeerd naar gedesaggregeerd

Sinds de jaren '70 is er in toenemende mate aandacht gekomen voor het activiteitenpatroon van mensen. Hoe iemand een dag besteedt is bepalend voor het aantal verplaatsingen dat die persoon maakt. Dit wordt niet louter bepaald door de aanwezigheid van een woonlocatie en een werklocatie, maar ook door de voorkeuren van de individuele reiziger. En het geheel van aanbod van potentiële bestemmingen.

De geaggregeerde zwaartekrachtmodellen – die bij het gros van de Nederlandse gemeenten nog steeds gebruikt worden - nemen de ritproductie als uitgangspunt en zijn daarom niet geschikt om het activiteitenpatroon van mensen goed weer te geven. In een woonwijk met duizend inwoners vertrekken 's ochtends x mensen. In een industrieterrein met tweehonderd arbeidsplaatsen komen 's ochtends y mensen aan. Afstand tussen woonwijk en industrieterrein bepaalt hoeveel ritten er tussen beide gebieden tot stand komen.

Om wel recht te doen aan het gedrag van de reiziger, of eigenlijk: om meer grip te krijgen op het rittenpatroon van een dergelijke reiziger, zijn de gedesaggregeerde modellen ontwikkeld. Het Amsterdamse verkeersmodel Genmod is een typisch voorbeeld van zo'n gedesaggregeerd model, maar ook het landelijke verkeersmodel LMS en zijn regionale dochters, de NRM's, zijn voor een gedeelte gedesaggregeerd.

Door de groeiende mobiliteit en technische mogelijkheden om te verplaatsen groeit ook de behoefte om meer inzicht te krijgen in het verplaatsingsgedrag van mensen en relatiepatronen. Met de komst van de eerste verkeersmodellen wordt het meer en meer mogelijk om hierin inzicht te krijgen, maar ook inzicht in trends en hun gevolgen op de bereikbaarheid en inzicht in de effecten van optredende verkeersstromen. De mogelijkheden van modelleren en de vraag naar resultaten zorgen ervoor dat steeds meer verkeerskundigen toetreden in de wereld van verkeer en vervoer. Een specialisatie in deze wereld is hiermee gestart.

Data ontwikkeling, de technische innovatie

Het nieuwe millennium heeft tal van spannende technische innovaties gebracht op het verkeerskundige vlak. *On board units* leiden de weggebruiker om de onverwachte files heen, verkeerscentrales voorspellen op basis van voorgaande dagen het druktebeeld van morgen. Een schat aan verkeersdata ligt met intelligente chips en gps-systemen binnen handbereik. In de verkeersmodellering is dynamische microsимулатie gemeengoed aan

het worden. Elke wethouder verkeer & vervoer kijkt inmiddels likkebaardend naar realistisch ogende auto's die zich vloeiend over het computerscherm van de verkeerskundige voortbewegen. Alles lijkt mogelijk. De werkelijkheid van nu en het beeld van morgen verschijnen op ons scherm, of dat nu de kleine routenavigator in onze auto is, of de laptop van de verkeerskundige.

De verfijndere gedesaggregeerde modeltechnieken, het hogere detailniveau en de spectaculaire innovaties in databeschikbaarheid en dynamische simulatie maken het mogelijk precieze beelden te schetsen van toekomstige verkeerssituaties. Het is te verleidelijk om met dit arsenaal geen uitspraken te doen over de dag van morgen.

Vraagontwikkeling bij opdrachtgevers

De verkeerskundigen van Nederland worden bestookt met verzoeken tot effectberekeningen van nieuwbouwplannen. Om tegemoet te komen aan de stringente wetgeving voor luchtkwaliteit, worden zekerheidshalve voor meer wegen in de omtrek van een bouwplan de effecten bepaald. Zoekend naar de tijdsruimte om te bouwen worden meerdere faseringen gevraagd. De verkeerskundige anno 2008 voorspelt met zijn model voor elk gevraagd wegvak braaf de motorvoertuigen van een gemiddelde werkdag in het jaar 2010. En voor 2012, 2015, 2018, 2020 en 2025. Het gebeurt ongeacht de onzekerheidsmarges van het model en de onzekerheden in de toekomst.

Niet alleen vanwege de milieuwetgeving worden gedetailleerde berekeningen gemaakt. Collega's of politici willen graag in detail weten welke afslagbewegingen op een kruispunt worden gemaakt, bijvoorbeeld voor de dimensionering van de afslagvakken. Van een nieuw te openen trein of metrostation moeten eigenlijk wel de in- en uitstappers in het drukst halfuur bekend zijn.

3.3 Blind staren in het verkeer

Door de nadruk te leggen op de mogelijkheden die de verkeersmodellen bieden en de verfijning van gegevens, ontstaat het gevaar dat er meer weergegeven kan worden dan kan worden verantwoord. De schijnzekerheid van verkeersmodellen komt aan het licht als met twee verschillende modellen voor één bepaald gebied verkeersberekeningen worden gemaakt. Natuurlijk verschillen de uitkomsten. Een commissie van wijze mannen wordt vervolgens een uitspraak gevraagd hoe om te gaan met die verschillen. Een citaat uit hun bevindingen (Rijkswaterstaat, 2008):

“[Er] valt te constateren dat de verkeersmodellen tot op heden overvraagd worden. Voor beide modellen, NRM zowel als Genmod, geldt dat in de manier waarop ze nu worden gebruikt, te weinig in de communicatie met gebruikers van de modelresultaten het probleem van onzekerheid en ondoorzichtigheid wordt verwoord. Beleidsmakers willen in de praktijk één getal hebben op elk detailniveau, waardoor de beleidsdiscussie sterk gestuurd wordt door modeluitkomsten. Er wordt, anders gezegd, (te) sterk geleund op de ‘intelligentie’ van de verkeersmodellen”.

Ook in milieuberekeningen dringt langzaam het besef door dat de precisie van het model ruimschoots tenietgedaan wordt door de onzekerheid in het eindresultaat. Commissie Elverding (2007) constateerde dit terecht.

Voor strategische vraagstukken ligt de planhorizon veel verder dan– en is dus de onzekerheid van aannames en bijbehorend eindresultaat berekeningen nog veel groter. Door de geschetste ontwikkelingen wordt de nadruk van het gebruik van modellen en het denken op de korte termijn gefocust. Wettelijke milieunormen en de overdaad aan lokale vragen houden de verkeerskundige van de straat. De aandacht van de verkeerskundige komt dus steeds meer op de verkeersmarkt te liggen. Door de ontstane mogelijkheden, maar ook door het meer recente inzicht in de onmogelijkheden, bereikt de hectiek in de verkeersmarkt zijn hoogtepunt.

Het gemis van strategisch toekomstdenken

Onder het motto van het ministerie van Verkeer en Waterstaat *sober en doelmatig is de efficiëntie van gebruik van de infrastructuur* leidend geworden. Hierdoor vervaagt de kennis van het hoogste schaalniveau in de verkeer en vervoerswereld: de verplaatsingenmarkt. Dit is nu juist het schaalniveau waar het visionaire denken in de ruimtelijke ordening over gaat. Door het ontstane gebrek aan kennis van de verplaatsingenmarkt groeien de werelden van de ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer uit elkaar. De noodzaak van het begrijpen van het functioneren van de gedachte geordende ruimte en dus van de mens in de ruimte, met zijn verplaatsingen is onverminderd groot.

De verkeerskundige is komen te werken in een wereld van de korte termijn, met een hoge precisie. De precisie wordt ruimschoots overtroffen door de onzekerheid van het verkeersmodel. Urgentie van procedures weerhoudt hem ervan de grens van zekerheid te tonen.

Strategisch denken in de verkeer- en vervoerswereld wordt steeds lastiger. Zonder het strategische niveau van de verplaatsingsmarkt, is het onmogelijk om goed na te denken over de toekomst. De planologen slaan op drift. We zouden nog kunnen weten wat ons morgen beweegt. Maar overmorgen is nog verder weg komen te staan.

4. De toekomst herbezien

Zit er nog toekomst in ons vak? Niet als we blijven steken in het verder verfijnen van louter verkeersprognoses. Wel als de serieus de discussie aangaan vanuit het perspectief van verkeer en vervoer over de toekomst van Nederland, met onze planologisch bagage en met het gebruik van modellen met alle onzekerheden die daarbij horen.

4.1 Scepticisme

Bouwend Nederland zit in een milieuharnas, de verkeersminister baalt van het cijferfetisjisme en de verkeerskundige en milieukundige adviesbureaus rekenen zich rijk. Een 'oplossing' voor het probleem doet zich reeds voor: laat de verkeerskundige en zijn model buiten strategische vraagstukken. Zijn blik is te beperkt, zijn model te gedetailleerd, te traag en te onzeker.

We zijn verzeild geraakt van onzekerheid in onzekere zekerheid in de wereld van vervoersmodellen. De enige zekerheid is dat je het mis hebt. De leveranciers van modelberekeningen en vaker nog de gebruikers van de resultaten draaien zelfverzekerd er omheen. Schijnzekerheid drijft ons met als resultaat de opgave-paradox: we kunnen alles, we weten, we willen alles. Maar we hebben uiteindelijk niets. Snel, precies, onzeker. Rationalisme en zelfoverschatting. De precisie waarmee we antwoorden verlangen of proberen te geven wordt ruimschoots overtroffen door de onzekerheid van het antwoord.

De Commissie Elverding levert wellicht een bruikbare oplossing voor dit dilemma: lever eenvoudigere, snellere, transparante berekeningen en ondervang de onzekere marge met eventueel in te zetten compenserende maatregelen. Gezien haar opgave, namelijk versnelling van de besluitvoering omtrent infrastructurele projecten, is dit een voor de hand liggend advies. Maar zoekt dit advies wel op het juiste niveau naar een oplossing? Bestaat op deze manier niet het gevaar dat men de kwaliteit van modellen gaat aanpassen aan de onredelijke eisen van wetgeving of de inherente traagheid van het politieke besluitvormingsproces?

Toch is het door de wetgeving en voor bestuurders noodzakelijk een precies getal te hebben. Zonder dat getal kan namelijk niet verder worden gegaan met de uitvoering. Hetzelfde geldt voor de eis om bij elk groot infrastructuurproject een Kostenbaten Analyse te maken. Terecht, want de discussie over nut en noodzaak van een project moet gevoerd worden, maar hoe is het mogelijk dat op basis van een getal met een grote onzekerheidsmarge een besluit kan worden genomen? Moeten we, omdat de getallen niet betrouwbaar genoeg zijn dan maar besluiten uitstellen, opschorten, doorstuderen of helemaal niet maken? De discussie over modelleren is al enige tijd aan de gang en het gaat zelfs zo ver dat men hier en daar oproept om geen modellen meer te gebruiken en terug te gaan naar de sigarenkistjesmethode. Een model blijft een hulpmiddel en op basis van hulpmiddelen zullen beslissingen genomen moeten worden. Het hulpmiddel maakt de keuze niet. De noodzaak van het beter onderbouwen is aanwezig en ook worden modellen steeds beter, maar het blijft altijd te vraag hoe betrouwbaar de onderbouwing kan worden. Voorlopig wordt nog altijd door menig

onderzoeker (en misschien wel alle onderzoekers) geconcludeerd dat een exacte toekomstvoorspelling niet mogelijk is. De vraag is echter, tot waar kan het model een betrouwbare benadering geven? En als daar een antwoord op is, kan men concluderen dat het model tot daar een goed hulpmiddel is.

Hoe we tegen de toekomst aankijken bepaalt ook onze toekomst. Het bepaalt niet alleen het beeld zoals we ons dat nu van de toekomst vormen, het vormt ook onze toekomst. Zonder blauwdruk geen Bijlmermeer, zonder scenariodenken geen Waterkering, zonder onderhandeling geen Almere Pampus. Wat wij nu denken over de toekomst zal ook deel uitmaken van de toekomst. Zeker weten dat je het fout hebt mag er niet toe leiden dat je maar helemaal geen uitspraken meer doet.

4.2 Naar een vervoersplanologische visie: herstel de aandacht voor de verplaatsingsmarkt

In de vervoersplanologie proberen we inzicht te verwerven in de achtergronden van verplaatsingen met vooral aandacht voor de ruimtelijke componenten, en welke overwegingen die te maken hebben met de bereikbaarheid een rol spelen voor bedrijven en huishoudens om zich ergens al dan niet te vestigen. Deze kennis zal weer ingezet moeten worden. Het vestigingsklimaat is immers in onze strijd voor de internationale concurrentiepositie van grote betekenis. Daarbij spelen niet zozeer de files (een verkeersverschijnsel) maar de bereikbaarheid en nabijheid de cruciale rollen. En dus is, naast inzicht in de verkeersmarkt (files) inzicht in de verplaatsingenmarkt noodzakelijk om vanuit de wereld van verkeer en vervoer een zinvolle bijdrage te kunnen leveren aan de discussie over de ruimtelijke inrichting van het land. Uiteindelijk zal dat inzicht moeten leiden tot een visie, vanuit het perspectief van bereikbaarheid, op de inrichting van het land.

Juiste rol model

Verkeer- en vervoermodellen zijn instrumenten om het inzicht in hoe de relatie tussen ruimtelijke inrichting te vergroten. Modelberekeningen zijn op die manier invoer voor de discussie over de toekomst en geven dus niet het definitieve beeld hoe de toekomst eruit gaat zien.

De kunst zal zijn het juiste instrument te gebruiken voor de juiste vraag. Dat is geen gemakkelijke opgave. Er lijkt scheefheid te bestaan tussen de nauwkeurigheid van het instrument en de globaliteit van de gevraagde uitkomst of juist andersom. Om toekomstig globaal verplaatsingsgedrag, bijvoorbeeld bij RO-beslissingen, te begrijpen en verklaren lijkt een gedesaggregeerd model, gebaseerd op de analyse van individuele beslissingen, het aangewezen instrument. Zeker als de RO-beslissingen gepaard gaan met een scala aan beleidskeuzes. Om gevoel te krijgen voor het effect van een enkele beleidskeuze kan soms de sigarendoos volstaan of een gedegen trendanalyse. In dat geval kijken we met open vizier naar het verleden, om met een koker te kijken naar de toekomst. We kijken altijd met een koker naar de toekomst, maar zijn dan zo gefascineerd door het beeld dat we een brede werkelijkheid wanen te zien.

De vervoersplanoloog aan de planningstafel

Te vaak heeft de vervoersplanoloog de ondankbare taak de plannen die in de ruimtelijke sector zijn bedacht achteraf van commentaar te voorzien en nee te moeten voorkomen omdat gevraagde infrastructurele oplossingen niet realistisch of te duur blijken te zijn. Veel beter is het, en gelukkig gebeurt dat ook wel, als de vervoersplanoloog meedenkt, mee ontwerpt en zijn kennis inbrengt over mobiliteit en bereikbaarheid. In de complexe wereld van nu en de toekomst is het gebruik van verklarende modellen daarbij onontbeerlijk. De onzekerheden die deze modellen met zich mee brengen moeten niet gezien worden als een beperking, maar vormen aanknopingspunten voor de discussie over de marges van de prognoses, over de marges van de maakbare samenleving, over de marges van het vak vervoersplanologie.

5. Literatuurlijst

ELVERDING (2008). *Sneller en Beter*, Adviescommissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten.

HEIJDEN, VAN DER, C.A.J.M (1995). *Toekomstdenken met Scenario's*. Bedrijfskunde jaargang 67, 1995, nr 2.

IMMERS, L.H., STADA, J.E. (2003). *Verkeers- en vervoersystemen. Verplaatsingsgedrag, Verkeersnetwerken en Openbaar Vervoer*. Cursus Verkeerskunde Basis, Katholieke Universiteit Leuven.

KUIK, F. (2008). *Een visie op de toekomst vergt inzicht in het verleden*. Inzending voor het colloquium vervoersplanologisch speurwerk 2008. Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, gemeente Amsterdam.

RIJKSWATERSTAAT (2008). *Advies betreffende het gebruik van verkeersmodellen voor de Zuidas Amsterdam*. Deskundigencommissie Zuidas, maart 2008. Niet gepubliceerd.

SUK, R. (2007). *Van Stadsspoorplan tot Noord/Zuidlijn*. Masterscriptie Planologie, Universiteit van Amsterdam.