

De Nood aan Ironie in Vervoersplanologie

Thomas Vanoutrive
Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke Economie
thomas.vanoutrive@ua.ac.be

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

De Nood aan Ironie in Vervoersplanologie

De aankondiging van CVS 2011 stelt dat de vervoersplanologen zich te bescheiden opstellen bij het evalueren van projecten. Het oordeel van mobiliteitsexperts is steeds genuanceerd en niemand durft op een project het etiket 'excellent' te kleven. In dit essay geven we enkele redenen waarom experts zelden iets als 'gelukt' of 'geslaagd' omschrijven. Ten eerste illustreren we aan de hand van verkiezingsprogramma's dat problemen en oplossingen afhankelijk zijn van het gebruikte referentiekader en de ideologie. Dit maakt het op zich moeilijk om een project ondubbelzinnig 'excellent' te vinden. Ten tweede is het logisch dat er na het formuleren van een oplossing een aantal critici opstaan die zeggen waarom de oplossing niet voldoet of in de praktijk niet zal werken. Ten derde is het gewoon onwaarschijnlijk dat het beleid dat een complex maatschappelijk probleem, in casu 'het mobiliteitsprobleem', wenst op te lossen, in haar opzet slaagt. Het grote gevaar van het kritisch evalueren en nuanceren is uiteraard dat we met zijn allen heel cynisch worden, wetenschappers op kop. De vraag is dan ook niet waarom we projecten zelden als 'excellent' omschrijven, maar wel hoe we moeten omgaan met een situatie waarin de mislukking waarschijnlijker is dan het succes. Vandaar dat we afsluiten met een remedie tegen het cynisme: de ironie.

1. Introductie

Naar aloude traditie werd het CVS 2011 aangekondigd met een prikkelende oproep om in onze pen te kruipen. De organisatoren durven het zelfs aan om de potentiële bezoekers de les te spellen. De vervoersplanologen zijn immers te bescheiden en durven niets in het ruimtelijke ordenings- en mobiliteitsbeleid *'excellent'* te noemen. We werden dan ook aangespoord om *'op zoek te gaan naar excellentie binnen de vervoersplanologie!'*. Projecten gaan steeds gepaard met heel wat overleg tussen duizend- en één stakeholders, maar dit is volgens de schrijvers juist een voordeel aangezien het leidt tot oplossingen met een breed draagvlak die rekening houden met randvoorwaarden uit uiteenlopende disciplines. Maar toen we dit optimisme en voluntarisme naast de realiteit legden, leken er wel goede redenen te bestaan om alles te nuanceren en bescheiden te blijven. Twee jaar geleden konden we immers nog het volgende lezen in de oproep voor het CVS 2009: *'Onze samenleving wordt gefrustreerd door files, vertragingen en opstoppingen, milieuhinder en geluidsoverlast, ongelukken en verkeersdoden'*. Het lijkt dus duidelijk te zijn welke problemen vervoersplanologen dienen op te lossen. Helaas, ontelbare studies, investeringen en meer dan dertig CVS-colloquia hebben de problemen niet opgelost. De files zijn niet noemenswaardig verminderd, we ademen nog steeds te veel fijn stof in, het verkeerslawaaï blijft ons irriteren en er vallen nog steeds slachtoffers op de weg. Het leek ons dan ook de moeite waard om eens te reflecteren over de problemen, de oplossingen en het zoeken naar excellentie in de vervoersplanologie.

In het volgende deel gaan we na welke de mobiliteitsproblemen zijn. In plaats van hiervoor beroep te doen op eurobarometers en andere enquêtes die nagaan van wat de burgers wakker liggen, gebruiken we verkiezingsprogramma's van politieke partijen om na te gaan wat er leeft op vlak van mobiliteit bij de bevolking. Voordeel is dat de politici in deze programma's ook oplossingen aanreiken, welke aan bod komen in het derde deel. Daarna geven we enkele voorbeelden van maatregelen die de files kunnen oplossen, carpoolen, fietsen en telewerk. Daarbij geven we kort aan waarom er nog steeds files zijn, ondanks het nemen van ogenschijnlijk beloftevolle maatregelen (deel 4). In de daaropvolgende discussie geven we aan waarom het mobiliteitsbeleid al dan niet gedoemd is om te mislukken (deel 5). In het zesde deel hebben we het dan over de remedie tegen het cynisme dat ons zou kunnen overvallen wanneer we geconfronteerd worden met de vele mislukkingen: de ironie. Tot slot is er een kort besluit.

2. Onze gefrustreerde maatschappij

Voor we het kunnen hebben over de excellente oplossingen waar de organisatoren van het CVS 2011 naar op zoek zijn, is het nuttig om even te kijken welke problemen er dan wel opgelost moeten worden. In de introductie citeerden we de oproep van het CVS 2009 dewelke congestie, vertragingen, milieuvervuiling en ongevallen vermeldt. Dit is inderdaad het standaardlijstje van vervoersgerelateerde problemen (eventueel nog aan te vullen met vervoersongelijkheid), maar in een democratische rechtsstaat is het de bedoeling dat de problemen in de samenleving aangekaart worden op het politieke niveau, waarna het beleid oplossingen voorstelt en uitvoert. Daarom laten we even de politiek aan het woord en gaan we na welke problemen zij zien. In de praktijk gebeurt het vertalen van maatschappelijke problemen naar het politieke speelveld door politieke partijen. En al moet de perfecte democratie nog uitgevonden worden, partijprogramma's kunnen ons iets leren over de maatschappelijke verzuchtingen en frustraties. Een blik op enkele partijprogramma's kan ons dus snel iets leren over de problemen die we als vervoersplanologen moeten oplossen. Het leven in een participatie heeft zo zijn voordelen. We gaan hiervoor terug naar de verkiezing van de Vlaamse volksvertegenwoordigers op 7 juni 2009 en maken gebruik van de stapel partijprogramma's die met het oog op deze stembusgang geschreven zijn en welke allemaal een hoofdstuk mobiliteit bevatten.

De meest interessante programma's om de maatschappelijke frustraties omtrent mobiliteit te leren kennen zijn uiteraard die van de toenmalige oppositie. Vandaag staan we met z'n allen miljoenen uren in de file, autobussen zijn er in overvloed, maar ze kosten ons handenvol geld, investeringen in verkeersmanagement zijn quasi onbestaande, en de weginfrastructuur wordt stiefmoederlijk behandeld, aldus **LDD**. De buitenproportionele aandacht die gaat naar het fileleed, doet vermoeden dat de partij is opgericht door iemand die al veel uren in de file tussen Oostende en Brussel heeft gestaan. Die twaalf miljard euro die de gebruikers van de autowegen jaarlijks ophoesten, moet trouwens exclusief ten goede komen aan die gebruikers. Deze visie sluit aan bij die van het **VB**, volgens wie 'duurzame mobiliteit' een modeterm is en eigenlijk het mobiliteitsbeleid duurzamer zou moeten worden. De vermeende lage kosteneffectiviteit van het openbaar vervoer en de vele goedbedoelde projecten die een stille dood sterven, zijn hen een doorn in het oog. Enkele voorbeelden van problemen die de Vlaams-nationalistische **NVA** aanhaalt zijn: de 9 à 10 miljoen verloren uren in de file, de meer dan 500 verkeersdoden, het te vrijblijvende mobiliteitsplan, en de nog niet verdwenen missing links. Voor de partij **GROEN!** zijn, voorspelbaar, de uitstoot van vervuilende stoffen, lawaaioverlast en de vele verkeersdoden, de belangrijkste nadelen van onze mobiliteit. Ons verkeer is niet duurzaam en draagt dan ook niet bij tot de gewenste overgang naar een ecologische economie. Ook de klassieke partijen willen Vlaanderen mobiel houden. Het eerste probleem dat het liberale **OpenVLD** aanhaalt, zijn de miljoenen uren in de file en de 144 miljoen euro die ze kosten. De aanpak van de files behoort dan ook tot één van de kernopdrachten van de volgende regering. Daarnaast worden ook nog fijn stof, CO₂ en verkeersveiligheid aangestipt als problemen, net als de efficiëntie van het openbaar vervoer. Dit laatste is voornamelijk een kritiek op de socialisten, wiens minister de portefeuille mobiliteit in handen had. De socialisten van de **SP.A** vatten de problemen als volgt samen: we verplaatsen ons meestal om goede redenen maar nog niet altijd op de goede manier. De huidige modal split tast dan ook de leefbaarheid aan en brengt nog steeds te veel ongelukken, hinder en ongezondheid met zich mee. Daarnaast hebben sommigen nog steeds niet de middelen om deel te nemen aan het verkeer. Het christendemocratische **CD&V** schetst minder de mobiliteitsproblematiek, maar benadrukt het belang van de mobiliteit voor de economie. Minder files zijn dan ook noodzakelijk om de Vlaamse toppositie in de logistieke sector te handhaven. Ook laten de christendemocraten niet na om de weggewerkte missing links op te sommen. Je kan de kleur van de partijkaart van de toenmalige (en ook de huidige) minister van openbare werken al raden,...

3. Met ons wordt alles anders

Opdat de kiezers er enig benul van zouden hebben wat de politici met hun stem zullen doen, bevatten de partijprogramma's ook oplossingen en principes. Bij zowel CD&V, Groen! als NVA vinden we het STOP-principe terug (STOP: eerst Stappen, dan Trappen (fietsen), Openbaar vervoer en als het niet anders kan Privéwagen). Ook bij de afgelopen regionale verkiezingen ontbraken de traditionele lijstjes van infrastructuurprojecten niet. Het wegwerken van de al dan niet nader bepaalde missing links is voor CD&V, OpenVLD, LDD en NVA een belangrijk punt. Een groenere fiscaliteit belooft het gros van de partijen. Het VB ziet dan weer weinig in een groene fiscaliteit, al pleiten ze wel voor een heffing die enkel voor buitenlanders geldt. Je zou het VB nog van xenofobie beschuldigen. Verkeersopvoeding is bij CD&V en SP.A terug te vinden, evenals beter en/of meer openbaar vervoer, waar ook Groen! voor pleit. Zowel CD&V, OpenVLD als Groen! zetten ook in op telewerken. Nog vermeldenswaardig is het pleidooi van OpenVLD voor ecocombi's en de wens van de NVA om de Belgische spoorwegen op te splitsen. Al lijkt deze opsplitsing niet louter ingegeven door overwegingen op het vlak van mobiliteit, idem dito voor het overdragen van bevoegdheden als onteigening en verkeershandhaving van het federale naar het Vlaamse niveau.

Alvast voor de verkiezingen verschillen de partijstandpunten nog. Je kan kiezen voor een Lange Wapper-brug in Antwerpen en tegen het Schipdonkkanaal, voor meer openbaar vervoer en telewerken, of voor een moratorium op nieuwe tramlijnen en ecocombi's. Wat na de verkiezingen met deze beloftes gebeurt, laten we even buiten beschouwing en we keren terug naar het beginverhaal. De mobiliteitsproblemen die we moeten oplossen zijn hierboven geschetst, evenals een greep uit de oplossingen die naar voor worden geschoven. Op hoofdlijnen detecteren de verschillende partijen gelijkaardige problemen, maar na het lezen van de partijprogramma's blijken er toch verschillen te bestaan. Dit betekent ook dat het catalogeren van een project als 'excellent' afhangt van de ideologie of het paradigma waarbinnen de evaluatie gebeurt. Dit is een eerste belangrijke bedenking bij de CVS-zoektocht naar 'excellentie'. Eenzelfde verzameling feiten kan immers vanuit verschillende invalshoeken sterk verschillend geëvalueerd worden.

4. Enkele geniale ideeën voor een duurzame mobiliteit

Als vervoerplanologen moeten we uiteraard niet enkel naar politici luisteren, ook de wetenschap kan ons iets leren. Al zijn onderzoekers soms wat pessimistisch ingesteld en temperen ze het enthousiasme als er weer eens een oplossing voor de files naar voor wordt geschoven. Neem nu carpoolen, dit is toch een pracht van een oplossing. Er worden evenveel mensen verplaatst, maar met minstens de helft minder voertuigen. Al tijdens de tweede wereldoorlog en de oliecrisis van de jaren 1970 waren velen overtuigd om deze geniale oplossing verder te promoten (Gilbert and Perl, 2008). Ene Kendal berekende ooit dat in Boston 75% van alle werknemers konden carpoolen (Tsao and Lin, 1999). En geef toe, niets zo leuk als carpoolen. Je verplaatsingskost halveert en toch kan je blijven met de auto naar het werk gaan. Je moet dus geen afscheid nemen van autoradio en airco, en je werkplaats moet niet naast je deur of bij een station liggen. Aanmoedigen dus dat carpoolen. Voorbehouden parkeerplaatsen voor carpoolers, carpooldatabanken, gegarandeerde thuisritten voor als de chauffeur het laat afweten, een carpooldag,... via een waslijst aan maatregelen promoten we dat mensen samen in een auto kruipen. Maar dan komen die eeuwig pessimistische wetenschappers het feestje verpesten. Om je carpoolvriend op te halen moet je immers een omweg maken, en gemiddeld komt dit zelfs neer op een 17% langere verplaatsingstijd (Rietveld et al., 1999), en dat is toch niet niks. En net nu je flexibele werkuren hebt, kan je ze niet ten volle benutten want je bent afhankelijk van je carpoolpartner. En carpoolen, dat doe je toch niet met gelijk wie, dus vallen er al een hele hoop mensen af, je wenst immers respect voor je privacy. En op zo'n afgelegen carpoolparking wordt je dan nog aangesproken door personen die uit zijn op een ander soort verkeer. Niet verwonderlijk dat slechts enkele percenten van de pendelende Belgen op een passagierszetel zit. En laten we niet vergeten, uit de uitlaat komt nog steeds fijn stof en andere troep, carpoolen of niet.

Als carpoolen amper werkt, waarom dan niet inzetten op de fiets? Fietsen is goedkoop, zeker met de wijdverspreide belastingsvrije fietsvergoeding, en flexibel. Daarenboven is fietsen gezond, dat dure fitnessabonnement heb je dus ook al niet meer nodig. En een fiets heeft geen uitlaat en neemt minder plaats in dan een auto. Fietsenrekken, douches, regenkledij van het bedrijf en andere stimulansen zijn bijna even alomtegenwoordig als een brievenbus. Doch, daar komen de zwartkijkers weer. Als we klimaat en reliëf even buiten beschouwing laten, dan is voor de meeste pendelaars de afstand naar het werk te ver om met de fiets te overbruggen. En even na het werk binnenspringen in de supermarkt om een krat water in te slaan, is met de fiets ook geen sinicure, en dan zwijgen we nog over de kinderen die je op drie verschillende locaties moet droppen en ophalen (Heinen et al., 2010).

Maar is een vermeden verplaatsing niet nóg beter dan een trip per fiets of al carpoolend? Dankzij de technologie, internet, smartphones, videoconferencing,... hoeven we de baan niet op, maar hoeven we slechts onze PC of enkele andere elektronische gadgets aan te

schakelen om te kunnen werken (Helminen and Ristimaki, 2007). Reeds begin jaren 1970 werd er gesproken over telewerk-achtige manieren om werk te organiseren, maar een echte piek in wetenschappelijke en media-aandacht kwam er pas in de tweede helft van de jaren 1990. Maar na deze piek van aandacht voor telewerken, kwam telewerken veel minder aan bod op wetenschappelijke conferenties en in kranten. Bergum (2007) zet enkele verschillende hypothesen op een rijtje om de verslachte aandacht voor telewerk te verklaren. De eerste hypothese werd '*diffusie*' gedoopt. Telewerk is nu een alledaags iets geworden zodat er geen speciale aandacht meer voor is. De media berichten vooral over nieuwe dingen en telewerk is te normaal geworden om door een journalist als interessant bestempeld te worden. De tweede hypothese is '*modificatie*' en hangt samen met de eerste. De oorspronkelijke concepten zijn vermengd met andere technieken en praktijken, en de huidige praktijk stemt niet meer volledig overeen met het oorspronkelijke concept. De laatste hypothese is '*falen*': hoe aantrekkelijk het concept telewerk ook mocht zijn voor beleidsmakers, werknemers en bedrijven, omwille van diverse praktische, psychologische en andere redenen is het geen succes geworden. Elke hypothese bevat een grond van waarheid. Maar één ding is echt duidelijk, er bestaat geen duidelijkheid over het effect van telewerken op verkeersproblemen. Mokhtarian (1991) opperde in 1991 al het idee dat telewerken (of telecommuting) verplaatsingen niet vervangt. Er zijn namelijk enkele onvoorziene effecten. Als je maar enkele dagen per week naar het werk moet, dan vinden pendelaars het niet zo erg om wat verder van hun werk te wonen, en dus in totaal misschien nog meer kilometers af te leggen. Er zijn er ook die elke dag een beetje thuiswerken en daarna naar het werk trekken, na de files. Een reductie in gereden kilometers kan je dit ook niet noemen.

5. Discussie: Duurzaam naar het werk, gedoemd om te mislukken?

Carpoolen is een fantastisch concept om de files op te lossen, alleen blijken er heel wat redenen te zijn om het niet te doen. Hetzelfde geldt voor fietsen en het fileoplossend vermogen van telewerken blijkt in de praktijk ook niet spectaculair te zijn. Flexibele werkuren worden ook wel eens aangehaald als filemedicijn. Doch, ze vermijden dat potentiële carpoolpartners op hetzelfde moment hun bedrijf uitstappen, en ze worden dikwijls gebruikt om de file te vermijden, de kilometers worden dus nog altijd gereden. Openbaar vervoergebruikers kunnen wel hun werktijden beter afstemmen op de dienstregeling, dat is toch al één pluspunt. Maar waar sta je met een hele batterij aan duurzame transportmaatregelen als pendelaars hun woon-werkverplaatsing zien als een moment voor zichzelf, weg van de beslommeringen thuis en op het werk, als een anti-activiteit, als het moment om enkele telefoontjes te plegen, dus als een nuttige tijdsbesteding (Lyons and Urry, 2005; Lyons and Chatterjee, 2008)?

Samengevat kunnen we stellen dat alle maatregelen die gericht zijn op een verduurzaming van het woon-werkverkeer de neiging in zich hebben om te falen. Maar is dit enkel een transportprobleem? Keren we even terug naar Bergum (2007), die in zijn enquête een duidelijk verschil zag tussen onderzoekers/academici en consultants/praktijkmensen. De wetenschappers wijzen vooral naar gefaalde projecten terwijl de consultants het vooral hadden over de succesverhalen. Vooral de sociale wetenschappers bleken de zegeningen van telewerk pessimistisch in te schatten. Het is ook anderen al opgevallen dat academici veeleer pessimistisch zijn over hetgeen ze onderzoeken. Jessop (2003) spreekt over '*the pessimism of the intellect*'. We keren straks even terug naar deze sociale wetenschapper om het te hebben over de therapie die hij voorschrijft aan pessimistische wetenschappers, de ironie. Wetenschappers hebben trouwens al een term uitgevonden om het fenomeen te omschrijven dat eens een these gelanceerd wordt en in een eerste fase ondersteund wordt door een serie analyses, er daarna vooral artikels verschijnen die betogen waarom deze these niet bruikbaar of onjuist is: '*Emerging Recalcitrant Results*' (ERR). Goldfarb (1997) geeft niet minder dan negen verschillende mogelijke verklaringen voor dit fenomeen, gaande van betere technieken, andere data tot de invloed van nieuwe theorieën en publicatie-bias

(redacteuren publiceren veel liever een meer controversieel artikel dan de honderdste studie die een bepaald effect bevestigt). Vanuit een ERR-perspectief is het dus zeer waarschijnlijk dat nadat een project de status 'excellent' heeft verkregen, dit daarna wordt tegengesproken. Het ligt gewoon in onze aard dat we nooit unaniem iets als 'excellent' zullen bestempelen.

Maar los van onze kritische menselijke natuur, die het moeilijk maakt om iets als 'excellent' te beschouwen, zijn er ook andere redenen waarom grote maatschappelijke projecten, zoals het nastreven van duurzame mobiliteit, falen. Dit brengt ons bij het thema maakbaarheid. Ondanks mobiliteitsplannen, vele studies en grote investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer zitten we nog steeds opgescheept met de reeds vernoemde mobiliteitsproblemen. Inderdaad, de maatschappij is niet maakbaar zoals een auto dat is. Hoe complex het ook is, een auto kan je uit elkaar halen en terug in elkaar steken en zijn functie laten vervullen. Het idee van de maakbaarheid van de samenleving brengt ons bij Saey's analyse van de ruimtelijke ordening in België. Zowat elke regering heeft verkondigd iets te zullen doen aan de ruimtelijke wanorde, de verloederding van de open ruimte en het verval van de steden. Desalniettemin kwam het grote project om daar iets aan te doen, de opmaak van bodembestemmingsplannen en aanverwante instrumenten, moeizaam tot stand en is het resultaat niet echt spectaculair te noemen. Er lijken heel wat parallellen te bestaan tussen het mobiliteits- en ruimtelijke orderingsbeleid. Een eerste les die Saey (1995) ons leert m.b.t. de niet-maakbaarheid van de samenleving is dat we efficiëntie, het nemen van het beste besluit, best vervangen door doelmatigheid, de beste manier om een besluit te nemen. Door de juiste sociale relaties aan te knopen kunnen we het net-niet-haalbare, haalbaar maken. Door participatie en andere sociale processen kunnen we immers voorwaarden scheppen die dingen mogelijk maken. Op die manier is de samenleving wel maakbaar. Het betrekken van een grote groep mensen heeft ook een voordeel naar effectiviteit toe. Plannen en besluiten genereren dikwijls onbedoelde ongewenste effecten. Om dergelijke ongewenste effecten te detecteren en er op te anticiperen, is het betrekken van een ruime groep mensen nuttig. Met wie en hoe je een maatregel neemt (het proces), is dus in zekere zin belangrijker dan de maatregel op zich.

Saey leert ons niet enkel dat het nuttig is om efficiëntie te vervangen door doelmatigheid, maar ook waarom grote maatschappelijke projecten mislukken. Zowel het grote project om de Vlaamse ruimte een beetje te ordenen, als het oplossen van de mobiliteitsproblemen, hebben meer kans op falen dan op slagen. De eerste kernvraag is wat het maatschappelijk probleem is dat men wil oplossen. Gaat het om het minimaliseren van het economisch verlies veroorzaakt door de files? Wil men de vervuiling door transport doen verdwijnen of is het de bedoeling dat iedereen mobiel genoeg is om aan een job te geraken? De verschillende maatschappelijke noden laten zich niet zomaar in één zin vangen, en als we deze aspiraties even gelijkstellen aan de reeds besproken partijprogramma's, dan wordt meteen duidelijk dat binnen een maatschappij verschillende, soms conflicterende belangen leven. Als we de mobiliteitsproblemen als maatschappelijk of praktisch probleem beschouwen, dan vormen het Pendelplan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen en aanverwanten het praktisch project om dit probleem aan te pakken. Er zijn echter verschillende redenen waarom dergelijke praktische projecten falen. Ten eerste is er het probleem dat de basisconceptie van een grootschalig plan moeilijk te veranderen is, terwijl de samenleving ondertussen wel evolueert. Ten tweede is er de bureaucratische uitwerking waarin doelverplaatsingen optreden. Alle betrokkenen hebben hun eigen belangen, en een actor in het mobiliteitsbeleid zou dus wel eens zijn eigen belang als doel kunnen voorop stellen in plaats van het officiële doel dat terug te vinden is in beleidsdocumenten. Tot slot kunnen ook technische problemen tot doelverplaatsingen leiden.

Ook Jessop (2003) geeft aan dat falen de meest waarschijnlijke uitkomst is van governance. Een complex maatschappelijk gegeven als mobiliteit trachten te beheersen is met andere woorden gedoemd om te mislukken. Al bestaat er natuurlijk een grote

grijze zone tussen mislukken en lukken, en komt er aan het meten van falen heel wat interpretatiewerk te pas. Het aantal instituten, administraties, bedrijven en andere organisaties die op één of andere manier met duurzame mobiliteit bezig zijn, is immens. Logischerwijs bestaan er dan ook al enkele overkoepelende beleidsdocumenten en initiatieven die een meer coördinerende rol hebben, denk maar aan het Nederlandse Platform Slim Reizen Slim Werken. Toch is het halen van de doelstellingen van zulke beleidsinitiatieven zeer onwaarschijnlijk. De complexe realiteit met actoren en processen op verschillende ruimtelijke schalen en met verschillende tijdshorizonten maakt coördinatie problematisch. Daarenboven is de kennis over de mogelijkheden om te interveniëren beperkt. Maar Jessop is geen eeuwige pessimist, ook al is hij een sociale wetenschapper, hij geeft ook aan hoe we moeten omgaan met de waarschijnlijkheid dat iets faalt.

6. Romantische Publieke Ironie

Het driestappenplan van Jessop om te ontsnappen aan *'the pessimism of the intellect'* begint met *'reflexivity'*. Aangezien falen een dagdagelijks gegeven is moeten we vaststellen wat een aanvaardbare uitkomst is in geval van een slechts gedeeltelijk succes. Stap twee is *'variety'*, een variëteit aan beleidsinstrumenten. Inzetten op één instrument is uit den boze omdat in onze complexe en altijd-veranderende wereld flexibiliteit een noodzaak is. Als derde is er *'romantic public irony'*. De ironie staat ergens tussen de naïviteit van de leek en het cynisme van de pessimistische intellectueel. De ironie zit er hem in dat je moet handelen alsof succes mogelijk is, ondanks het feit dat je moet erkennen dat falen een realistische optie is. Het optimisme dat hierin schuilt maakt de ironie romantisch, je blijft immer geloven in een ideaal. Door anderen te betrekken in de besluitvorming (participatie) maak je deze romantische ironie *'publiek'*.

Keren we nu even terug naar de zoektocht van het CVS 2011 naar excellentie. Een eerste conclusie is dat het benoemen van een project als *'excellent'* afhankelijk is van het gehanteerde paradigma. Met een ander referentiekader kan hetzelfde feitenmateriaal als minder geslaagd beoordeeld worden. Ten tweede is het volkomen normaal dat na het ontwikkelen van een *'excellente'* oplossing er een rits van kritische bedenkingen geformuleerd worden. Ten derde is het bestaan van succesvolle grootschalige projecten (genre het mobiliteitsprobleem oplossen) onwaarschijnlijk. Het is immers veel logischer dat een governance-project mislukt dan dat het wel lukt. Maar het belangrijkste, tot slot, is dat we leren omgaan met deze situatie. We moeten handelen alsof onze projecten *'excellent'* kunnen zijn, ook al weten we dat er terechte kritiek mogelijk is en dat falen waarschijnlijk is. De zoektocht van het CVS 2011 naar een *'pareltje op het gebied van de vervoersplanologie'* mag dus niet leiden tot een naïef, blind voluntaristisch ophemelen van dit of dat project. Maar, we mogen gerust enkele mobiliteitsprojecten *'excellent'* noemen, op voorwaarde dat we dit op een (romantische publieke) ironische manier doen.

Terloops merken we nog op dat ironie ook een andere functie kan vervullen in het transportbeleid. Ironie als vorm van humor kan een manier zijn om wat stoom af te laten en de spanningen van het bestaan als mobiliteitsexpert te verlichten. We verwijzen hierbij naar een wetenschappelijke paper van Salomon en Singer (2011) die enkele tientallen cartoons bevat om zo de populaire perceptie van transportproblemen te illustreren. Het doel van hun artikel omschrijven ze als volgt:

'The first and foremost [objective] is to induce laughter among transportation professionals, who often have much more to cry about than laugh about when it comes to transportation conditions within their purview.' (Salomon and Singer, 2011, p.1)

Maar over de nood aan humor in vervoersplanologie zullen we het hier verder niet meer hebben. Het is immers tijd om alles nog eens samen te vatten in een besluit.

7. Besluit

We zitten met een mobiliteitsprobleem, daarover zijn de meeste mensen het wel eens. Telkens weer worden er bestaande en nieuwe oplossingen naar voor geschoven. Helaas, de vooropgestelde doelstellingen worden zelden bereikt. Een eerste belangrijke conclusie is dat *'probleem'* en *'doelstelling'* geen neutrale begrippen zijn. We gebruikten de politici als spreekbuis voor de samenleving en daarbij werd duidelijk dat verschillende maatschappelijke stromingen het niet hebben over hetzelfde probleem, en bijgevolg ook niet over dezelfde doelstellingen. Doch, zelfs als er overeenstemming wordt gevonden over het te voeren mobiliteitsbeleid, dan nog is het waarschijnlijk dat dit zal falen. Coördinatieproblemen, doelverplaatsingen en aanverwanten zorgen er voor dat falen een meer waarschijnlijke uitkomst is dan succes. Dit geldt voor beleid in het algemeen en dus ligt de oplossing niet alleen binnen het mobiliteitsveld.

Een eerste element om met dit falen om te gaan is reflectie: nagaan welke haalbare uitkomst aanvaardbaar is. Een falen of succes is immers zelden absoluut, binnen de grijze zone dient een aanvaardbare doelstelling gevonden te worden. Het tweede element is variatie. Inzetten op één instrument is verboden, een gevarieerd instrumentarium garandeert een zekere vorm van flexibiliteit. Tot slot is er de romantische publieke ironie. *'Publiek'* omdat het gaat om het algemeen belang, omdat je anderen moet betrekken, omdat participatie belangrijk is. Maar ook *'romantisch'* en *'ironisch'*. Ook al weet je dat een onverdeeld succes onrealistisch is, toch moet je handelen alsof het wel kan. Dit romantisch optimisme heeft iets ironisch, maar laat toe om te ontsnappen aan het alomtegenwoordige cynisme van wetenschappers. Kortom, er is nood aan ironie in vervoersplanologie.

Referenties

- Bergum, S., 2007. What has happened to telework? Failure, Diffusion or Modification? The Journal of E-working 1, 13-44.
- Gilbert, R. and Perl, A., 2008. Transport Revolutions - Moving People and Freight without Oil. Earthscan, London.
- Goldfarb, R.S., 1997. Now you see it, now you don't: emerging contrary results in economics. Journal of Economic Methodology 4, 221-244.
- Heinen, E., van Wee, B., and Maat, K., 2010. Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. Transport Reviews 30, 59-96.
- Helminen, V. and Ristimäki, M., 2007. Relationships between commuting distance, frequency and telework in Finland. Journal of Transport Geography 15, 331-342.
- Jessop, B., 2003. Governance and Metagovernance: On Reflexivity, Requisite Variety, and Requisite Irony. in: Bang, H.P. (Ed.), Governance, as Social and Political Communication. Manchester University Press, Manchester, pp. 142-172.
- Lyons, G. and Urry, J., 2005. Travel time use in the information age. Transportation Research Part A 39, 257-276.
- Lyons, G. and Chatterjee, K., 2008. A Human Perspective on the Daily Commute: Costs, Benefits and Trade-offs. Transport Reviews 28, 181-198.
- Mokhtarian, P.L., 1991. Defining Telecommuting. Transportation Research Record 1305, 273-281.
- Rietveld, P., Zwart, B., van Wee, B., and van den Hoorn, T., 1999. On the relationship between travel time and travel distance of commuters - Reported versus network travel data in the Netherlands. Annals of Regional Science 33, 269-287.
- Saey, P., 1995. Omtrent de maakbaarheid van de samenleving door ruimtelijke planning, deel 2: ruimtelijke ordening als maatschappelijk gebeuren. Planologisch Nieuws 15, 279-299.
- Salomon, I. and Singer, R., 2011. Why did the chicken cross the road, and what's funny about it? The role of transportation cartoons in social experiences. Transport Policy 18, 1-12.
- Tsao, H.-S. and Lin, D.-J., 1999. Spatial and Temporal Factors in Estimating the Potential of Ride-sharing for Demand Reduction. California PATH Research Report, UCB-ITS-PRR-99-2.