

Tegen de stroom inroeien, wie durft?

Traditionele vervoersplanologie werkt niet meer, maar wie steekt zijn vinger op?
Discussiepaper.

De afgelopen jaren bekruipt ons als vakgenoten een unheimisch gevoel... De files nemen sneller af dan we dachten. Het fietsgebruik blijkt tegen de verwachting in opeens te zijn verdubbeld. Koppen in de krant dat er een miljard wordt gestoken in een weg waar niemand meer over zal rijden. Het inwoneraantal van Almere is voor het eerst in de geschiedenis gedaald. Wat is er toch aan de hand? We hadden het toch zo mooi uitgerekend met onze verkeersmodellen, en we gingen toch nog 300.000 woningen bouwen in de regio Amsterdam.... Hebben we, tegelijk met de kantorenbubble, ook een asfaltbubble gebouwd, binnen enkele decennia alleen nog gerolschaatst zal worden? Kunnen we onze biezen nu wel pakken, of kunnen we na een klein dipje weer over tot de orde van de dag? Hieronder enkele noties over macrotrends van dit moment, en een voorstel voor discussie tijdens het CVS. Omdat wij – vanuit ons perspectief van 2014 - de wijsheid niet in pacht hebben, hebben we geput uit de wijsheid van hedendaagse denkers, maar ook denkers uit het verleden.

Macrotrend 1: Groei! en Groei?

Sinds de Tweede Wereldoorlog denken we eigenlijk uitsluitend in termen van groei. Er was groei, en er is groei, met ook de bijbehorende consequenties:

- De wereldbevolking groeit nog steeds hard
- Energie en klimaat staan hierdoor steeds verder onder druk, de eerste generatie mensen die over de grenzen heen gaat van onze planeet aan kan, misschien is verkeer over langere afstanden straks niet meer mogelijk (te duur)

Maar hoe eenduidig is de groei nog?

- Europa groeit niet zo hard meer, we vergrijzen en krijgen steeds meer tekort aan arbeidskrachten. Mobiliteitsgroei vlakkt ook af, of komt er weer migratie.
- Ook binnen Nederland zijn er groei- en krimpregio's, het verschil tussen winnaars en verliezers wordt groter
- Waren de suburbs de afgelopen decennia de grote groeiers, op dit moment groeit de bevolking vooral in steden die met elkaar concurreren om kenniswerkers
- Maar ook is er discussie over wat groei is, en waarom we zo graag groei willen. Is dat welvaart of gaat het over welzijn? En wat is welzijn dan op het gebied van mobiliteit? Maatschappelijke baten komen niet uit een landelijke enquête onder een representatieve steekproef, maar zijn ook een uitkomst van wat je wil als samenleving.

Macrotrend 2: Digitalisering

In duizelingwekkende vaart verandert onze dagelijkse leefwereld door de snelle introductie van digitale technieken:

- Verdergaande digitalisering van de samenleving heeft grote impact op wonen, werken, winkelen, reizen en logistiek. Denk bijvoorbeeld aan 3d-printen, overal kunnen werken en winkelen via internet
- Alles is straks met het internet verbonden (auto, koelkast, plant, het 'internet der dingen')

- De impact van 3d printen op de stad en de ruimte zal waarschijnlijk net zo groot zijn als de impact van de auto op de stad, alleen hoe de impact zal zijn is moeilijk te voorspellen (concentratie, deconcentratie?)
- Niet iedereen kan het bijbenen, en er ontstaan groeiende verschillen tussen mensen, bedrijven en regio's die wel zijn aangehaakt en zij die niet zijn aangehaakt

Macrotrend 3: Onzekerheid

- We weten niet hoe de toekomst er uit ziet
- Onvoorspelbare gebeurtenissen hebben veel grotere invloed op de loop van wereldgeschiedenis dan de dagelijkse trend (denk aan Black Swans van Nassim Taleb)
- Door de enorme verwevenheid op mondiale schaal van economie, politiek, energie, mobiliteit, zijn we erg kwetsbaar geworden voor schokken.

Wat betekent dit voor ons?

Ons Mobiliteitsparadigma is geënt op koppeling mobiliteit en economische groei, maar

- klopt dit nog (gezien afvlakkende mobiliteit, interactie steeds meer virtueel), en
- willen we dit nog (gezien milieu, behoefte aan lokale cohesie)

Kwaliteit vertaalt zich steeds meer immaterieel. We hechten minder aan materiele zaken, dit is sterk onder jongeren te zien, maar ook de oudere generaties geven minder om de status die merken uitstralen (denk aan de sterke opkomst van het eigen merk) en ook minder om 'nieuw' (sterke opkomst van Marktplaats). Voor mobiliteit vertaalt zich dit in afname van het statuuslement van de auto en de afname van het autobezit. Niet alles wat waarde heeft is te meten, en niet alles wat te meten is, heeft waarde, naar Einstein. Is dit een tijdelijke modegril of een blijvende structurele verandering in de samenleving?

Ook lijkt hetgeen bijvoorbeeld wat bedrijven en hun werknemers belangrijk vinden te veranderen: stond eerder (auto)bereikbaarheid vaak bovenaan, nu is ook een leuke stedelijke omgeving met terrasjes en mooie openbare ruimte een belangrijke vestigingsplaatsfactor geworden. Wat is nog de rol van de buitenwijken, de dorpen en het landelijk gebied? Verandert de rol van de auto?

Een ander voorbeeld is dat (gedachte) samenhangen niet altijd meer opgaan: zo blijken juist winkelende voetgangers en fietsers het meest te besteden in plaats van automobilisten. Voor winkeliers zet dit vraagtekens bij de positie van dit vervoermiddel. Voor alle winkeliers?

Wellicht zijn we aangeland aan het einde van de levensduur van ons mobiliteitsparadigma: er ontstaan steeds meer anomalieën, onze theorie lijkt de werkelijkheid steeds minder goed weer te geven. Volgens de theorie van Thomas Kuhn, weergegeven in zijn boek "The structure of scientific revolutions" uit 1962 houdt een paradigma lange tijd stand door binnen het paradigma problemen op te lossen. Het paradigma wordt bijgeschaafd en tot in de laatste details verbeterd om anomalieën te kunnen verklaren. Totdat het echt niet meer houdbaar is, dan ontstaat er een radicale breuk waarbij een geheel nieuw paradigma het oude vervangt, ofwel: dan blijkt de zon toch écht niet om de aarde te draaien maar draait de aarde om de zon!

Discussie

1. Hoe sterk vinden jullie de aanwijzingen dat de wereld écht een andere kant op gaan dan onze modellen voorspellen?
 - a. Zijn de veranderingen tijdelijk of structureel?
 - b. Is er voldoende aanleiding om de mobiliteitsproblematiek nu anders te gaan benaderen?

2. In hoeverre voldoen onze planningsmethoden nog, kunnen we nog uit de voeten met onze verkeersmodellen, ofwel: kunnen we de anomalieën nog oplossen *binnen* ons paradigma, en op welk niveau moeten we deze methode dan aanpassen:
 - a. Alleen de invoer veranderen, ofwel: stoppen met de CPB-scenario's GE en RC en met geheel nieuwe scenario's gaan werken,
 - b. Niet alleen de invoer, maar ook de parameters van de modellen ingrijpend veranderen, ofwel: het effect dat de scenario's hebben op het vervoermiddelgebruik,
 - c. Überhaupt niet meer met verkeersmodellen werken, omdat de werkelijke ontwikkelingen te onzeker zijn?

3. Hoe groot is de inertie van het beleidsveld Mobiliteit, wat kunnen we verwachten als we het echt anders willen gaan doen?

Galilei kreeg de Inquisitie op zijn dak wegens zijn publicaties in 1612 met bewijzen van het Copernicaanse heliocentrische model, waarover in universitaire kringen op dat moment (begin 17^e eeuw) al druk werd gediscussieerd. Hij kreeg in 1633 levenslang huisarrest wegens deze kwestie. Algemene acceptatie en een excuus van de Paus volgde in 1992, dus 359 jaar later.

- De uitkomsten van verkeersmodellen beheersen ons vak. De juridische eisen voor geluidschermen en woningbouw zijn erop gebaseerd. Modeluitkomsten zijn de basis voor kosten-baten analyses. Miljoenen (miljarden) euro's belastinggeld worden op grond hiervan verdeeld. Daarnaast: we komen uit een tijd van decennialange forse groei, maar welke waarden er voor de toekomst in de modellen gestopt moeten worden, weten we niet. Hoe kunnen we onze investeringsbeslissingen voor mobiliteit nog onderbouwen als we zouden zeggen dat de kwantitatieve analyses van onze verkeersmodellen slechts een schijnwerkelijkheid weergeven?

- Generaties deskundigen zijn opgevoed met deze methoden. We ontlene er onze beroepseer aan. Hele afdelingen met batterijen ambtenaren werken volgens deze systematiek, bazen ontlene er hun ego's aan, bestuurders krijgen op grond van hun verantwoordelijkheid voor dergelijke budgetten hun assistenten en hun dienstauto's toegewezen. Met klokkenluiders loopt het vaak slecht af. Wie durft zijn vinger op te steken?

- De overheid is zo zorgvuldig in procedures, visies en nota's, dat het steeds lastiger wordt om in te spelen op actuele trends. Hoewel de overheid meebeweegt, kunnen marktpartijen en burgers de trends vaak sneller oppikken en ernaar handelen. Deze partijen hebben echter geen maatschappelijke en democratische verantwoordelijkheid. Is het mogelijk dat wij als overheden sneller anticiperen op veranderingen en beter in kunnen spelen op initiatieven uit bedrijfsleven en burgerij, - en dat dan zonder de zorgvuldigheid uit het oog te verliezen?

4. Volgens de theorie van Kuhn wordt een paradigma pas aan de kant geschoven als er een nieuw, beter paradigma voor in de plaats komen. Wat zijn de aanknopingspunten voor een andere benadering van mobiliteit?
- Het centrale thema van mobiliteitsbeleid veranderen van bereikbaarheid naar verkeersveiligheid?
 - Na de eeuw van de auto nu een multimodaal perspectief (virtueel en fysiek). We kunnen mobiliteit niet meer alleen als iets fysieks zien, virtueel en fysieke gaan elkaar beïnvloeden en er moet in samenhang over nagedacht worden?
 - De auto opvatten als een tijdelijk verschijnsel, zoals eerder paard en wagen en de fax, maar wat komt daarna dan?
 - Een terugtrekkende overheid: de markt en de burgers lossen het zelf wel op?
 - Stoppen met grote investeringen en denken in kleinere stappen?

Tijdens de autoloze zondagen in 1973 rolschaatsten we op de snelwegen. De rolschaats is verleden tijd, de oppervlakte asfalt is sindsdien min of meer geëxplodeerd. Hoe gaat het verder? Wat kunnen we vandaag veranderen om te zorgen dat we niet bouwen voor de 'planningsfouten' van de toekomst?