

Een CVS keurmerk voor ethische prikkels in de vervoersplanologie

Discussiepaper

Marco te Brömmelstroet
Universiteit van Amsterdam, AISSR
brommelstroet@uva.nl

Jan Korff de Gidts
Kracht van Utrecht-initiatief
contactenkvu@gmail.com

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

Samenvatting

Positieve prikkels voor ethisch gedrag

Het vervoersplanologische ambacht heeft dringend behoefte aan een keurmerk met positieve prikkels voor ethisch gedrag. Deze paper beargumenteerd het belang en de noodzaak. Het beschrijft hoe het CVS gebruikt kan worden om een dergelijk keurmerk op te stellen en te handhaven.

1. Ambacht en gilde

De vervoersplanologie is een ambacht, waarin de meeste individuen die er werken streven naar een zo goed mogelijke invulling van hun taak ('dedicated to good work for its own sake', aldus Sennett 2008). In die middeleeuwse analogie vormen we met alle vervoersplanologen samen een gilde: een belangenorganisatie die 1) regels opstelt en handhaaft voor mensen die hetzelfde beroep uitvoeren om het ambacht te beschermen en 2) zorgen voor de uitwisseling van relevante kennis en ervaring om het ambacht te versterken. In de vervoersplanologie zijn er veel verschillende rollen (wetenschappers, ambtenaren, politici, juristen, consultants) waardoor die uitwisseling cruciaal is voor het functioneren van het gilde. Die uitwisseling wordt in Nederland en Vlaanderen al meer dan 40 jaar georganiseerd via het jaarlijkse CVS congres. Hier werden en worden verschillende wetenschappers, en praktijkpartijen in de vervoersplanologie actief samen gebracht. Door de constructieve discussies die dit heeft opgeleverd weten we tegenwoordig veel beter wat (niet) werkt, waar het wel of niet werkt en waarom. Zo kunnen we nu beter beleidsinterventies ontwikkelen die de condities scheppen voor een meer duurzame mobiliteit; met een minimalisatie van de negatieve effecten en optimalisatie van de positieve kenmerken.

In dit paper stel ik dat de eerste bovengenoemde functie van het vervoersplanologische tekortschiet. Een gilde beschermt haar leden idealiter door het opstellen en handhaven van duidelijke regels die garanderen dat het ambacht beschermt en afgeschermd kan worden. Hierdoor kan de kwaliteit van de leden worden gecontroleerd, bijvoorbeeld door middel van toelatingscontrole: een lakmoesproef, een examen of een uitgebreide opleiding door een mentor. De regels zorgen tevens voor een duidelijk imago naar anderen. Daarnaast kan een continue handhaving van de regels voor een zelfreinigend vermogen van het gilde zorgen.

Ik betoog hier dat het vervoersplanologisch een dergelijke eenduidige en gehandhaafde regels mist. Hieronder beargumenteer ik eerst waarom het belangrijk is en waarom het noodzakelijk is. Daarna wil ik met een aantal inspirerende voorbeelden de discussie openen over de mogelijke vorm en inhoud van regels voor het vervoersplanologische gilde.

2. Het belang van regels voor de vervoersplanologie

Een klassiek voorbeeld van zulke regels is de Eed van Hippocrates, waarin artsen zichzelf verplichten om ethische beroepsregels te handhaven. Het belang hiervan is evident; ingrepen in het menselijk lichaam hebben dusdanig potentiële verstrekkende gevolgen dat een volledig ethisch vertrouwen tussen artsen onderling en tussen arts en patiënt essentieel is.

Met het risico van versimpeling, betoog ik dat de ingrepen waarover vervoersplanologen beschikken soortgelijke verstrekkende gevolgen kunnen hebben. Waar bij een ingreep in het menselijk lichaam, zoals een hartoperatie, voornamelijk individuele risico's worden genomen, zo kunnen ingrepen in het mobiliteits- en ruimtelijk systeem grote groepen mensen treffen. Denk maar eens aan de evidente negatieve gevolgen van een nieuwe weg voor omwonende families. Maar zelfs het al dan niet autoluw maken van een stadsstraat kan verstrekkende gevolgen hebben voor individuen en bedrijven. In een

recent boek betoogt Bert van Wee onder andere dat dit soort interventies een groot aantal ethische dilemma's kunnen bevatten (Van Wee 2011). Maar hoe je daar als vervoersplanoloog mee om moet gaan blijft onduidelijk.

3. De noodzaak van regels voor de vervoersplanologie

In onze 2013 bijdrage aan het CVS probeerden we beter te begrijpen hoe er ondanks een enorme toename in de kennis over vervoersplanologische interventies en de positieve en negatieve effecten ervan, toch grote fouten worden gemaakt (Te Brömmelstroet et al. 2013). Voorbeelden hiervan zijn de toenemende autoafhankelijkheid door wijdverbreide ruimtelijke ontwikkelingen langs de snelwegen in Nederland (Hilbers et al. 2009), of de continue discussies over grote winkelcentra buiten de steden in Vlaanderen (Vanoutrive en Boussauw 2014).

Er is niet genoeg ruimte in dit discussiepaper om hier weer uitgebreid bij stil te staan. In het kort: de vervoersplanologische planningspraktijk speelt zich af in dubbele complexiteit. Inhoudelijke complexiteit wordt veroorzaakt doordat het onderwerp wederkerige en non lineaire relaties heeft met een groot aantal andere ruimtelijke en sociale fenomenen. Procescomplexiteit wordt veroorzaakt door het grote aantal partijen en rollen met verschillende doelen die aan tafel zitten. In een andere bijdrage aan dit CVS geven Van der Heijden en Beuckens een reflectie hierop vanuit de dagelijkse planningspraktijk (Van der Heijden en Beuckens 2014).

De inhoudelijke complexiteit verklaart voor een deel dat bepaalde interventies negatief uitpakken. Maar, zoals we in onze 2013 CVS paper beargumenteren is dit slechts een deel van het verhaal. De procescomplexiteit kan ervoor zorgen dat er prikkels ontstaan voor veel partijen om zich onethisch te gedragen, waardoor veel onwenselijke ontwikkelingen in de vervoersplanologie verklaard kunnen worden. Een kenmerkend voorbeeld hiervan is de slepende discussie over het gebruik van verkeersmodellen en vooral het communiceren van de onzekerheid en beperkingen van uitkomsten ervan in beleidsafwegingen. Ondanks dat iedereen het al jaren over het belang hiervan lijkt eens te zijn, wordt in de praktijk In 2008 beschreef ik op het CVS de redenen die hiervoor door de verschillende actoren voor worden gegeven. Iedere actor maakt binnen de zijn/haar eigen werkelijkheid volstrekt logische keuzes; zo stelt een consultant dat benoemen van de beperkingen kan leiden tot minder vervolgoopdrachten). Ze reageren zo allemaal op prikkels die vanuit hun eigen organisaties worden gegeven. Bij elkaar opgeteld voorkomen ze openheid over de onzekerheid en beperkingen van verkeersmodellen (Te Brömmelstroet 2008).

4. Het CVS keurmerktm

Kortom, een gedeelde set van (ethische) codes tussen de relevante ambachtslieden in het vervoersplanologische gilde kan ervoor zorgen dat wenselijk (ethisch) gedrag loont. Hiermee wordt het vakgebied beter beschermt en intern versterkt. Het zou echter een denkfout zijn om dit paper nu af te sluiten met de tien geboden van de vervoersplanologie. In plaats daarvan is het aan het gehele gilde om hierover een gestructureerde dialoog te hebben. Het is een essentieel onderdeel voor de acceptatie van een set van regels dat het gezamenlijk is opgesteld.

Er zijn verschillende vormen van regels, ook 'codes of conduct' genoemd (Van Wee 2011, hoofdstuk 7). Aangezien het vervoersplanologische ambacht niet eenduidig is afgebakend, lijkt het het meest logisch om een set van regels op te stellen waar ambachtslieden en organisaties zich vrijwillig aan kunnen committeren. Hierdoor kan een partij zich actief profileren door openbaar aan te geven dat ze zich aan de regels van het keurmerk willen houden. Door ook de handhaving op basis van onderlinge controle en vrijwilligheid te regelen, kan ook gegarandeerd worden dat er niet direct een enorme geïnstitutionaliseerde rompslomp nodig, maar toch de waarde van het keurmerk geborgd kan worden. Geen ethische code met een tuchtcommissie dus, maar een CVS keurmerk die een open dialoog stimuleert. Zo'n keurmerk (zoals het voorbeeld voor toerfietsers hier onder) geldt meer als een algemeen afgesproken moreel akkoord die het mogelijk maakt er elkaar op aantal spreken zonder in een persoonlijk conflict te komen over welke regels gelden. Een mooie metafoor komt uit recent onderzoek naar het falen van de stiltecoupe. Dit onderzoek laat zien dat mensen vooral moeite hebben elkaar aan te spreken, omdat ze niet precies weten wat er precies bedoeld wordt met 'stilte'. Door dat dit door iedereen anders geïnterpreteerd kan worden, wordt onderlinge sociale controle bijkans onmogelijk. Een duidelijk set van regels die in de coupe beschreven staan vergemakkelijkt dit aanzienlijk.

Het CVS keurmerk moet daarom aan de volgende eisen voldoen om te functioneren:

- Het keurmerk moet vooral algemene regels bevatten, zodat het gebruikt kan worden door de diverse set aan relevante actoren, van politicus tot consultant en van wetenschapper tot jurist. De algemene regels moeten vooral positieve prikkels geven tot ethisch gedrag. Bijvoorbeeld: "Ik zal ten aller tijden de onzekerheid van de modeluitkomsten zo centraal mogelijk bespreken".
- Ambachtslieden en organisaties moeten zich er op vrijwillige basis bij aan kunnen sluiten. Deze vrijwilligheid is essentieel omdat het vervoersplanologische gilde momenteel niet duidelijk is afgebakend. Iedereen die zich wil committeren aan de algemene regels van het keurmerk kan daarvoor kiezen en zich zo als lid van het gilde benoemen.
- Het CVS keurmerk worden erkend door het ministerie van I&M en Rijkswaterstaat als belangrijkste opdrachtgevers. Doordat zij zich uitspreken voor het belang van het keurmerk wordt een positieve prikkel gegeven om je als organisatie of individu erbij aan te sluiten en je te onderscheiden van je collega's. Zo kan het CVS keurmerk zich als een olievlek uitbreiden.
- Het moet kort, krachtig en openbaar toegankelijk zijn, zodat er vooral onderlinge controle tussen de ambachtslieden kan ontstaan. Je kunt er je partners, en zelfs je concurrenten, op aanspreken.
- Het CVS keurmerk moet worden opgesteld in een gestructureerde dialoog tussen alle relevante vervoersplanologische ambachtslieden. Hiermee beginnen we op het CVS 2014 in Eindhoven.
- Het CVS keurmerk wordt ieder jaar op het CVS opnieuw vastgesteld en waar nodig aangepast.
- Op ieder CVS wordt 1 sessie gewijd aan een steekproefsgewijze bespreking van het werk van 1 van de aaneengesloten organisaties of individuen (dit kan ook een veelbesproken rapport of situatie zijn). Een wisselende commissie die de meeste relevante actoren vertegenwoordigt leidt de dialoog die vooral ook openbaar moet zijn.

5. Inspirerende voorbeelden

Op het CVS 2014 kunnen we een begin maken. Een kleine vrijwillige commissie kan daarna een eerste versie uitwerken. Als startpunt hiervoor sluit ik het discussiepaper af met een aantal inspirerende voorbeelden .

De Eed van Hippocrates voor artsen

"Ik zweer bij Apollon de genezer, bij Asclepius, Hygieia en Panacea en neem alle goden en godinnen tot getuige, om naar mijn beste oordeel en vermogen de volgende eed te houden:

Ik zal naar mijn beste oordeel en vermogen en om bestwil mijner zieken hen een leefregel voorschrijven en nooit iemand kwaad doen.

Nooit zal ik, om iemand te gerieven, een dodelijk middel voorschrijven of een raad geven, die, als hij wordt gevolgd, de dood tot gevolg heeft. Nooit zal ik een vrouw een instrument voorschrijven om een miskraam op te wekken. Maar ik zal de zuiverheid van mijn leven en mijn kunst bewaren. Het snijden van de steen zal ik nalaten, ook als de ziekte duidelijk is; ik zal dit overlaten aan hen die hierin bekwaam zijn. In ieder huis waar ik binnentreed, zal ik slechts komen in het belang van mijn patiënten.

Mijn leermeester zal ik eren en liefhebben als mijn ouders; ik zal in gemeenschap met hem leven en zo nodig mijn bezit met hem delen, de kunst leren zonder vergoeding en zonder dat daartoe een schriftelijke belofte nodig is; aan mijn zonen, aan de zonen van mijn leermeester en aan de leerlingen die verklaard hebben zich aan de regelen van het beroep te zullen houden, aan hen allen zal ik de grondslagen van de kunst leren.

Al hetgeen mij ter kennis komt in de uitoefening van mijn beroep of in het dagelijks verkeer met mensen en dat niet behoort te worden rondverteld, zal ik geheim houden en niemand openbaren. Moge ik, als ik deze eed getrouwelijk houd, vreugde vinden in mijn leven en in de uitoefening van mijn kunst, maar moge het tegenovergestelde het geval zijn indien ik hem schend.

Ik zal mij verre houden van iedere welbewuste slechte daad en van elke verleiding, in het bijzonder van de geneugten der liefde met mannen of vrouwen, of zij vrij zijn of slaaf."

US Army Corps of Engineers

1. Put loyalty to the highest moral principals and to country above loyalty to Government persons, party, or department.
2. Uphold the Constitution, laws, and legal regulations of the United States and of all governments therein and never be a party to their evasion.

3. Give a full day's labor for a full day's pay; giving to the performance of his duties his earnest effort and best thought.
4. Seek to find and employ more efficient and economical ways of getting tasks accomplished.
5. Never discriminate unfairly by the dispensing of special favors or privileges to anyone, whether for remuneration or not; and never accept for himself or his family, favors or benefits under circumstances which might be construed by reasonable persons as influencing the performance of his governmental duties.
6. Make no private promises of any kind binding upon the duties of office, since a Government employee has no private word which can be binding on public duty.
7. Engage in no business with the Government, either directly or indirectly which is inconsistent with the conscientious performance of his governmental duties.
8. Never use any information coming to him confidentially in the performance of governmental duties as a means for making private profit.
9. Expose corruption wherever discovered.
10. Uphold these principles, ever conscious that public office is a public trust.

Toerfietsers

1. Houd je aan de verkeersregels
2. Houd zichtbaar rekening met anderen in het verkeer
3. Gebruik een fietsbel
4. Geef tijdig aan welke richting je gaat volgen
5. Blijf beleefd tegen andere weggebruikers
6. Rijd altijd op het aangegeven fietspad
7. Passeer een fietser of wandelaar op gepaste snelheid
8. Volg aanwijzingen op van politie en/of verkeersregelaars
9. Gooi afval in een afvalbak

Robotics

1. A robot may not injure a human being or, through inaction, allow a human being to come to harm.
2. A robot must obey the orders given to it by human beings, except where such orders would conflict with the First Law.
3. A robot must protect its own existence as long as such protection does not conflict with the First or Second Law.

Literatuur

- f Hilbers, H., van de Coevering, P., Hoorn, A. en van Kempen, G., 2009. *Openbaar vervoer, ruimtelijke structuur en flankerend beleid: de effecten van beleidsstrategieën*. Planbureau voor de Leefomgeving.
- Sennett, R., 2008. *The craftsman*. Yale University Press.
- Te Brömmelstroet, M., 2008. Who controls the present now controls the future: Hoe verkeersmodellen grote infrastructuurprojecten hinderen en hoe dat te veranderen, *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2008*.
- Te Brömmelstroet, M., Ter Brugge, R. en Bertolini, L., 2013. 40 jaar spookrijden in de vervoersplanologie: Over iatrogenese, naïeve interventies en een nieuwe rol voor het

- CVS , *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, 21-22 november 2013, pp. 1-15.
- Van der Heijden, B. en Beuckens, J., 2014. Lef hebben! Opereren in een complexe omgeving, *Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, 21-22 November 2014.
- Van Wee, B., 2011. *Transport and ethics: ethics and the evaluation of transport policies and projects*. Edward Elgar Publishing.
- Vanoutrive, T. en Boussauw, K., 2014. *Het mobielste land ter wereld: Een dialoog over duurzame mobiliteit*. Maklu.