

HOE WERKT HET NETWERK?

VenV-Netwerk is een bedrijf. Eigenaar en directeur is Drs. Ipe Veling. Het Netwerk voert opdrachten uit op gebied van verkeer en vervoer. Het gaat om interimmanagement, projectmanagement, onderzoek en beleidsadvising.

De opdrachten worden uitgevoerd door Ipe Veling en door de partners, waarmee het Netwerk samenwerkingsovereenkomsten heeft. Die partners zijn ervaren, hooggekwalificeerde beleidsadviseurs, onderzoekers en managers die inmiddels hun sporen ruimschoots hebben verdiend op gebied van verkeer en vervoer.

Periodiek overleggen de partners van het Netwerk met elkaar over acquisitie, kwaliteitsbeheersing, nieuwe ontwikkelingen en uitbreiding van het Netwerk met nieuwe partners. In dat overleg worden afspraken gemaakt over hoe het Netwerk zich verder moet ontwikkelen en hoe het Netwerk de continuïteit en kwaliteit het beste kan blijven garanderen.

UITNODIGING AAN NIEUWE PARTNERS

Deze Nieuwsbrief wil opdrachtgevers informeren over de kwaliteiten van het Netwerk, maar daarnaast ook potentiële partners uitnodigen om van het Netwerk deel te gaan uitmaken.

Voorwaarden voor deelname zijn door opdrachtgevers erkende en gewaardeerde benoemde kwaliteiten en de bereidheid om te willen bijdragen aan de continuïteit van het Netwerk.

UITNODIGING AAN OPDRACHTGEVERS

Zoals gezegd, is de Nieuwsbrief ook een uitnodiging aan opdrachtgevers om aan het Netwerk offerte te vragen voor het uitvoeren van opdrachten. Met een opdracht aan het Netwerk krijg je niet alleen een hooggekwalificeerde uitvoerder, maar ook een team van andere ervaren specialisten die voor kwaliteit, continuïteit en draagvlak zorgen.



In complexe situaties kan navigatie voor gevaarlijke afleiding zorgen

EERSTE NIEUWSBRIEF

Dit is de eerste Nieuwsbrief van het pas opgerichte VenV-Netwerk. Het is de bedoeling dat de Nieuwsbrief periodiek gaat verschijnen en opdrachtgevers en andere geïnteresseerden informeert over nieuwe ontwikkelingen op gebied van verkeer en vervoer en over ideeën die daarover in het Netwerk bestaan.

VenV staat voor Verkeer en Vervoer. Netwerk geeft aan dat het om een organisatie gaat waarin deskundigen samenwerken. Het Netwerk wil toegroeien naar een coöperatieve organisatie waarin zelfstandige professionals van verschillende bedrijven en organisaties

in netwerkverband samenwerken aan opdrachten. Professionals waarmee het Netwerk samenwerkt worden in het Netwerk partners genoemd. Op de website van het Netwerk worden hun namen, cv's en specialismen genoemd (www.VenV-Netwerk.nl).

SPECIALISMEN

De specialismen van het Netwerk zijn natuurlijk afhankelijk van wat zijn partners in huis hebben. En die specialismen zullen met het aantreden van nieuwe partners en het vertrekken van oude partners voortdurend wijzigen.

Bij de start in het najaar van 2006 etaleert het Netwerk in eerste instantie de kwaliteiten en ervaring van Ipe Veling, eerst bij TNO en later bij Traffic Test. In volgende Nieuwsbrieven en op de Net-

werk-site zullen ook de kwaliteiten en ervaring van andere partners worden voorgesteld. De werkerterreinen die hier worden genoemd, zijn:

- Verkeerseducatie, rijopleiding en rijexamens
- Publieksvoorlichting, communicatie en verkeershandhaving
- Beleidsinnovatie, technisch en bestuurlijk
- Interactieve beleidsvorming (planvorming, beleidsevaluatie, draagvlakontwikkeling)
- Systematische gedragsanalyse (voortgekomen uit het vroegere Gedrag-op-Maat)
- TAT: Thinking Apart Together (manier om zonder verstoring door betrekkingaspecten te discussiëren, kennis te mobiliseren en consensus te bereiken)
- Onderzoeksmethodologie (enquêteonderzoek, veldexperimenten, casecontrolstudies, e.d.)
- Verkeersveiligheid
- Fileaanpak
- Beleidseffectrapportages
- Procesbegeleiding (werk- en beleidsprocessen)



VERKEERSEDUCATIE, RIJOPLEIDING EN RIJEXAMENS



Opvoeding en training zijn beide nodig in permanente verkeerseducatie

In de rijopleiding en de verkeerseducatie gaat het erom mensen te leren hoe zij efficiënt en veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Daarin zitten twee componenten, een opvoedings- en een trainingcomponent.

In de trainingscomponent gaat het om het aanleren van kennis, inzicht en vaardigheden. Die component leidt ertoe dat mensen efficiënt aan het verkeer gaan deelnemen, maar nog niet dat zij zich ook veilig gaan gedragen. Daarvoor is de opvoedingscomponent nodig. Daarin gaat het om de ontwikkeling van motivatie om zich veilig te gedragen en om de ontwikkeling van verantwoordelijkheidsbesef. De klassieke rijopleiding en de verkeerseducatie zijn te eenzijdig alleen gericht op de trainingscomponent en te weinig op de opvoedingscomponent. Dit verklaart ook de bevinding in binnen en buitenland dat er van educatie en opleiding geen aantoonbare invloed op de verkeersveiligheid uitgaat. Die invloed is er overigens wel op de zelfredzaamheid en de mobiliteit van verkeersdeelnemers. Het Netwerk pleit ervoor om in rijopleiding en verkeerseducatie meer plaats te geven aan de opvoedingscomponent: toezicht en controle en voorbeeldgedrag. In een rijexamen is zo iets niet te meten. Om die reden moet een check op

de opvoedingscomponent via procescontrole van de opleiding/educatie gebeuren.

In het verleden uitgevoerde projecten op gebied van Verkeerseducatie, rijopleiding en rijexamens, zijn onder andere:

- Ontwikkeling en invoering van het klassieke theoretisch verkeersexamen (incl. gedocumenteerde normstelling)
- Onderzoek naar de betrouwbaarheid en validiteit van het praktisch rijexamen van het CBR
- Ontwikkelen van opleidingsplannen en lesboeken voor de rijopleiding en voor de instructeursopleiding
- Periodiek inventariseren van de meningen en ervaringen van rijexamenkandidaten
- Ontwikkeling van het concept situation awareness voor meting van risicoperceptie in rijexamens
- Onderzoek met rijsimulatoren
- Maken van strategische plannen voor Permanente Verkeerseducatie

PUBLIEKSVOORLICHTING, COMMUNICATIE EN VERKEERSHANDHAVING

Communicatie en voorlichting heeft pas zin als verwacht kan worden dat de ontvangende partij gemotiveerd is en open staat voor de boodschap. Die motivatie is gelegen in het belang dat de boodschap voor de ontvanger heeft. Zo'n belang is bijvoorbeeld de kans op een boete of een beloning.

Anticiperende spijt is ook zo'n belang. Daarvan is in onderzoek aangetoond dat boodschappen met die strekking aanspreken. Het gaat om boodschappen als: ".... als je je nu niet zo en zo gedraagt, heb je later spijt".

Al te confronterende boodschappen werken overigens niet. Boodschappen die afgrijzen oproepen, betreft men niet op zichzelf.

Net zoals verkeersvoorlichting verkeershandhaving nodig heeft, heeft handhaving zelf ook voorlichting en communicatie nodig. Die zorgen ervoor dat politietoezicht, regelgeving en controle tot de effectiefste gedragsturende maatregelen behoren.

In het verleden uitgevoerde projecten op dit gebied zijn onder andere:

- Onderzoek naar gericht verkeerstoezicht
- Ontwikkeling van een voorlichtingsagenda voor de verkeersveiligheid
- Ontwikkeling, implementatie en evaluatie van Trajectcontrole (samen met Jan Fokkema als bedenker van het systeem)



Dankzij de sociale veroordeling van ROI, werkt deze voorlichting

BELEIDSINNOVATIE

Nieuwe problemen, nieuwe mogelijkheden en nieuwe omstandigheden vragen om aanpassing van beleid. Soms is het een kwestie van een beetje bijsturen, maar soms ook is beleidsinnovatie nodig en moet een geheel andere insteek worden gekozen.

Het kan gaan om aanpassing van beleidsdoelen en om de ontwikkeling van andere maatregelen. Bijna altijd gaat het daarbij ook om de ontwikkeling van draagvlak bij publiek, politiek, bestuur en de ambtelijke organisatie. Het Netwerk is sterk in dergelijke beleidsinnovatie en in de implementatie van die innovaties. In het verleden zijn op dit gebied diverse projecten uitgevoerd, waaronder:

- Ontwikkeling en begeleiding van diverse Wegen-naar-de-Toekomst projecten (Alternatieve Vervoersystemen, Onderhoudsvrij Wegonderhoud, Infra-op-Maat)
- Ontwikkeling en uitwerking van het begrip



Een effectieve innovatie

- "verkeersprovider" als drager van een idee waarin bevoegdheid en verantwoordelijkheid van wegbeheerders wordt uitgebreid naar ook de toegang en het gedrag van weggebruikers
- Ontwikkeling van het concept "electronische nanny" die het verkeersgedrag van weggebruikers continu controleert en registreert en daarmee zorgt voor gewenst gedrag (met als gevolg minder files, ongevallen en uitstoot)
- Ontwikkeling van Trajectcontrole (samen met de Directie Noord-Holland van RWS)
- Ontwikkeling van de eerste kwantitatieve BeleidsEffectRapportage Verkeersveiligheid in 1990
- Ontwikkeling van Essentiële Herkenbaarheids-eisen Duurzaam Veilig

INTERACTIEVE BELEIDSFORMING

Voorwaarde voor implementatie van beleid is vaak dat betrokken partijen en instanties zich in het beleid kunnen vinden. Voor effectief beleid is het verder een voorwaarde dat het op maat is gemaakt.

Om in deze voorwaarden te voorzien wordt beleid vaak interactief ontwikkeld, geïmplementeerd, geëvalueerd en bijgesteld. Met interactief wordt bedoeld dat het in onderlinge discussie en aanscherping wordt ontwikkeld, via groepsdiscussies, interviews, enquêtes, enz.

Het Netwerk is gespecialiseerd in de ontwikkeling, uitvoering en begeleiding van dergelijke interactieve processen.

Projecten op dit gebied zijn onder andere geweest:

- Begeleiding van de Infralab-benadering
- Ontwikkeling van verkeersveiligheidsplannen voor gemeenten, ROV's, provincies, rijk
- Ontwikkeling van een vernieuwende Visie Verkeersveiligheid voor de provincie Zuid-Holland
- Evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid in het kader beleidseffectrapportages

SYSTEMATISCHE GEDRAGSANALYSE

Verkeer en vervoer werd van oudsher vooral gezien als een verkeerstechnisch en bestuurlijk werkveld. Daarbij werd voorbij gegaan aan het feit dat verkeer en vervoer een kwestie van menselijk gedrag is en dat beïnvloeding van verkeers- en vervoersstromen en van haar effecten uiteindelijk vooral gedragsbeïnvloeding is. Om dat goed te kunnen doen, is gedragskundig inzicht nodig.

Het Netwerk biedt dergelijk gedragskundig inzicht in een zogenaamde Systematische Gedrags Analyse (SGA). Samen met Tony Weggemans van AYIT Consultancy, Gerard Tertoolen van TNO en Ipe Veling is in het Netwerk een

methodiek ontwikkeld om een beleidsaanpak gedragskundig door te lichten en op basis daarvan te adviseren over inrichting van het beleid. Het resultaat is meer waarborgen voor gedragseffectiviteit.

De methodiek is voortgekomen uit de zogenaamde Gedrag-op-Maat aanpak die dezelfde drie mensen van 1995 tot 2004 hebben ontwikkeld en toegepast voor de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van RWS.

In de loop van de tijd zijn op dit gebied tientallen projecten uitgevoerd.

Onderwerpen waren onder andere:

- variabilisering van autokosten
- transferia
- doelgroepstroken
- dynamische belijning
- stabiliteit van vrachtauto's



Carpoolplein en transferium



THINKING APART TOGETHER (TAT)

Als mensen met elkaar discussieren spelen altijd twee aspecten een rol: het inhouds- en het betrekkingaspect. Deze beïnvloeden elkaar. Het betrekkingaspect zorgt ervoor dat de mening van een belangrijker persoon zwaarder weegt dan van een minder belangrijk persoon. Het zorgt er ook voor dat een betere presentatie van een boodschap meer invloed heeft dan een minder gestroomlijnde presentatie.

Als het iedereen in eerste instantie om de inhoud gaat, kan het betrekkingaspect daar een versturende invloed op uitoefenen en zou het mooi zijn als er een discussiesysteem bestaat waarin de betrekkingaspecten een geringere rol spelen. Maar dat moet dan wel op een manier waarbij men feedback krijgt over hoe de groeps mening zich ontwikkelt. Zonder directe feedback (zoals bij een enquête), ontstaat geen consensus. Ook laat men zich dan niet inspireren door anderen en laat men zich niet bijsturen door de inzichten van die anderen.

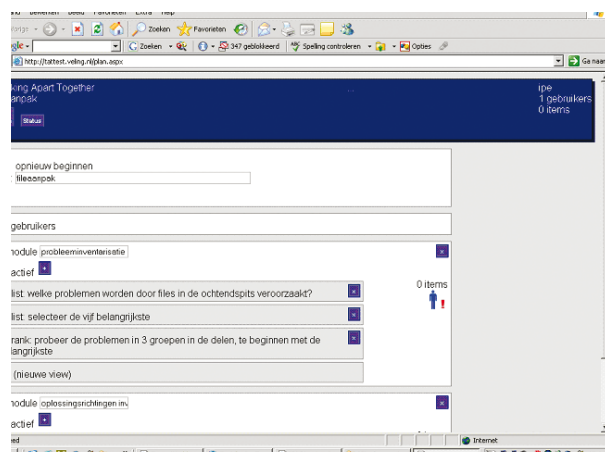
Al dan niet ondersteund door computerapplicaties om het proces te sturen en te versnellen (zoals in zogenaamde "versnellingskamers"), is interactieve beleidsvorming vaak een goede aanzet voor creatieve consensus. Die aanpak werkt tot op zekere hoogte goed. Probleem is wel dat het vooral leidt tot divergentie van ideeën. Elke sessie leidt al gauw tot grote en lange random lijsten met ideeën. Systematische convergentie door clustering,

multicriteriumanalyse en onderlinge relaties leggen, ontbreekt grotendeels. Een ander probleem is ook het praktische bezwaar dat je altijd bij elkaar in een ruimte aanwezig moet zijn. Reistijd en privacy zijn dan soms problemen.

Om hieraan iets te doen, heeft het Netwerk een webbased computerapplicatie ontwikkeld waarmee een groepje mensen via de computer strak gestuurd met elkaar kan discussiëren en samen beleid kan ontwikkelen, evalueren en bijsturen. Omdat het een webbased applicatie is behoeven de deelnemers niet in een ruimte aanwezig te zijn en kunnen ze in hun eigen omgeving deelnemen. De deelnemers krijgen online informatie over de groeps mening. Het programma is "Thinking

Apart Together (TAT)" genoemd, omdat het mensen faciliteert om zelfstandig te denken en om tegelijkertijd de eigen inzichten te laten bijsturen door de groep.

TAT is goed te gebruiken in Interactieve Beleidsvorming, maar ook om kennis te onttrekken aan een groepje deskundigen van waar ook in de wereld, om focusgroepen te laten oordelen over beleid, om conflicten tussen partijen inhoudelijk uit te werken, enz.



Schermvoorbeeld van de TAT-Software

FILEAANPAK

De aanpak van de fileproblematiek wordt vaak gezien als een verkeerstechnische aangelegenheid. Gesproken wordt over intensiteiten, capaciteiten en verhoudingen daartussen. Dat is uiteraard zeer terecht, want in termen daarvan kan de problematiek goed beschreven worden.



Maar deze termen bieden nog geen aanrijpingspunten voor een aanpak. Daarvoor moet bedacht worden dat de verkeersdoorstroming de resultante is van gedrag van individuen. Om duurzaam iets aan de files te kunnen doen, moet het gedrag van weggebruikers worden geanalyseerd.

In het Netwerk wordt dat gedaan. Gesteld wordt dat de verkeersdoorstroming een kwestie is van de volgtijd. Hoe korter de volgtijd,

hoe groter de verkeersdoorstroming. De grens van de verkeersdoorstroming is gelegen in de volgtijd waarmee mensen nog durven te rijden.

In de praktijk blijkt dat mensen nog met een volgtijd durven te rijden die ongeveer gelijk is aan hun gepercipieerde reactietijd op dat moment. Kortere volgtijden komen niet voor. Dat is ook heel verstandig, want met een volgtijd die niet langer is dan de eigen reactie-

tijd, hoef je nooit harder te remmen dan je voorligger. Als die geen botsing krijgt, bots jij ook niet.

Om de doorstroming te bevorderen, moet je ervoor zorgen dat de volgtijden korter worden en/of ervoor zorgen dat er in de verkeersstroom minder verstoringen voorkomen (i.e. gebeurtenissen die aanleiding zijn om af te remmen). Kortere volgtijden kunnen bereikt worden door bijvoorbeeld volggradarsystemen en training. Verstoringen kunnen bijvoorbeeld voorkomen worden door te zorgen voor minder in- en uitvoegend verkeer.

Voordat maatregelen op dit gebied worden genomen, moeten zij eerst wel uitgebreid gedragskundig worden geanalyseerd. Dat is nodig om averechtse effecten te voorkomen en acceptatie te bevorderen.

Dat was ook nodig geweest bij de invoering van de 80-limiet rond de grote steden in de Randstad. Het feit dat mensen in de praktijk bij een rijsnelheid van ca. 80 km/u de kortste volgtijden kiezen, betekent namelijk nog niet dat als je de snelheidslimiet naar 80 km/u terugbrengt, de volgtijden het kortst worden. Dat gebeurt alleen als de rijsnelheid door de verkeersdruk wordt gestuurd en niet door streng gehandhaafde lagere limieten.

GESCHIEDENIS

Het VenV-Netwerk is opgezet door Ipe Veling als verkeerspsycholoog, vanuit zijn achtergrond en ervaring eerst van 1973 tot 1985 bij TNO Technische Menskunde (indertijd Instituut voor Zintuigfysiologie) en daarna van 1985 tot 2005 bij Traffic Test.

In de TNO periode was het onderzoek en de beleidsadvisering vooral gericht op de rijopleiding en de rijexamens en op onderzoeksmethodologische zaken. In die tijd heeft Veling onder andere het nu nog in gebruik zijnde ja/nee-verkeerstheorie-examen ontwikkeld en geïmplementeerd.

In 1985 heeft Veling Traffic Test opgericht. In de loop van de tijd is Traffic Test uitgegroeid tot een gezaghebbend onderzoeks- en adviesbureau dat gespecialiseerd was op het raakvlak van menselijk gedrag, verkeer en beleid. Met ca. 25 psychologen, sociologen, bestuurskundigen, sociaal geografen, communicatiewetenschappers en verkeerskundigen heeft Traffic Test projecten uitgevoerd op het oude vertrouwde terrein van verkeerseducatie, rijopleiding en verkeersexamens en op tal van andere werkterreinen op gebied van verkeer en vervoer: publieksonderzoek, interactieve beleidsvorming, beleidseffectrapportages, verkeersveiligheid, filebestrijding, e.d.

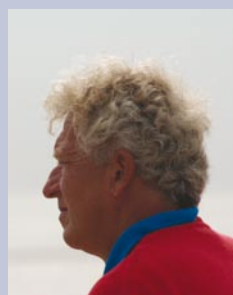
In 2002 is Traffic Test overgenomen door het CBR, die zich met de overname van een commercieel onderzoeksbureau als Traffic Test beter wilde kunnen voorbereiden op de toen

nog verwachte concurrentie van buitenlandse exameninstututen. Directie en personeel van Traffic Test zagen in de overname een ideale mogelijkheid om continuïteit en kwaliteit te kunnen blijven garanderen en een eigen identiteit te blijven behouden.

Toen in 2003 en 2004 bleek dat de Europese concurrentie op gebied van rijexamens uitbleef en er in de Tweede Kamer een politieke discussie ontstond over de vraag of organisaties met publieke taken (zoals het CBR) eigenlijk wel private markt taken zouden mogen uitvoeren, besloot de minister van Verkeer en Waterstaat dat het beter was als het CBR Traffic Test weer zou afstoten.

De mogelijkheid bestond om als directie en personeel het bedrijf weer terug te kopen van het CBR en het hernieuwd zelfstandig voort te zetten. Het personeel van Traffic Test koos daar niet voor en gaf er de voorkeur aan om ondergebracht te worden bij een ander bedrijf. Dat is uiteindelijk DHV te Amersfoort geworden.

Ipe Veling is de eerste maanden van 2006 druk geweest met de afronding van het overnameproces. Dat is nu gebeurd. Na een vakantie van een paar maanden, is hij per 1 oktober met zijn nieuwe bedrijf actief.



Ipe Veling

PUBLIEKS- ONDERZOEK

Het is een kunst apart om zulke vragen te stellen dat mensen echt eerlijke antwoorden geven. Het Netwerk beheerst die kunst.

Samen met een methodologisch verantwoorde steekproeftrekking en analyse, zorgt die kunst voor een betrouwbare en valide beschrijving van wat de bevolking of gespecificeerde groepen vinden, doen of willen.

Projecten op dit gebied zijn in de afgelopen jaren onder andere geweest:

- Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV)
- Periodieke Peiling Rijsnelheden
- Periodiek RijopleidingsOnderzoek
- Periodiek onderzoek naar het draagvlak voor het verkeers- en vervoersbeleid

COLOFON



VenV-Netwerk
Wellandweg 10, 4326 SL NOORDWELLE
T 0111-692248, 06-51116617
ipe.veling@VenV-Netwerk.nl