

Interessante tijden!

De geschiedenis van de verkeerskunde kende een trage start. Het vakgebied is midden jaren 1930 ontstaan uit praktische overwegingen en intuïtieve vuistregels – en pas in de decennia daarop hanteerden we langzaam een meer wetenschappelijke benadering. Rond de jaren 1970 dachten we dat het plaatje volledig was, waarna een periode van bijna twintig jaar volgde met nauwelijks nieuwe inzichten. Gelukkig voor mij en mijn onderzoekscarrière kende het vakgebied in de jaren negentig van de vorige eeuw een explosieve groei. Het waren gouden tijden, waarin we het ene na het andere wiskundige model met plezier uit onze duim zogen. Wetenschappelijke confrontaties, daar leefden we voor.

En net toen ik dacht dat we begin jaren 2000 stabiel waren en wel een paar mijlpalen bereikt hadden, kondigde zich alweer een vernieuwing aan. Dit keer in een veel bredere zin dan ik had durven denken. Evolutie, uitbreiding, modernisering en vooral verbreding. Trends en hypes staken de kop op. Herinner je je nog de tijd waarin financieringsvoorstellen goed scoorden als ze het groene woord 'duurzaam' in hun titel hadden? Om luttele jaren later aangevuld te worden door titels die het blauwe woord 'slim' in zich hadden. Volgens een bepaalde drieletterige multinational zou zelfs de hele planeet slim worden. Ongetwijfeld had die multinational zo zijn eigen commerciële motieven, maar ik vond het idee toch ook geweldig vooruitstrevend en maatschappelijk geëngageerd.

Ik herinner me nog goed toen we in Transport & Mobility Leuven gingen uitpakken met zware statistische data-analyses. Plots kwam in een snelvaart het hele big data-verhaal op gang. Als een Japanse kogeltrein stormde het iedereen voorbij. En daar stopte het niet. Crowd sourcing, onafhankelijkheid, transparantie en open data: het zijn vandaag de nieuwe tekens van een veranderende en meer maatschappelijk- en inspraak-georiënteerde politiek. We dragen het hoog in ons vaandel. Enkele van mijn verkeerskundige vrienden nemen dit zelfs zeer letterlijk en stellen alle modelresultaten in vraag (geef maar toe, sommigen hebben zich de laatste decennia een beetje laten gaan). Onze Vlaamse tv-klusser Roger zegt het kort en bondig: "Wat je zelf doet, doe je meestal beter." Let wel, met de nadruk op meestal.

Al die zaken gebruik ik in mijn dagtaak, welke je gemakkelijks halve als 'kwantitatieve beleids ondersteuning' mag bestempelen.



Sven Maerivoet

Senior onderzoeker Transport & Mobility Leuven
Mede-oprichter Data Enrichment Group TML

En dankzij Europa schakelen we hier zelfs een versnelling hoger. Onze club verkeerskundigen – excuseer, ik bedoel mobiliteitsexperts, we zijn immers verreed – ademt volop de kader- en Horizon 2020 programma's in. Neem bijvoorbeeld de diverse Richtlijnen waarnaar lidstaten zich moeten plooiën, de verplichte voorziening van ITS Actieplannen, en de opgelegde emissienormen en dies meer. We dragen er ons steentje toe bij, en overgieten het met een saus van proefprojecten en internationale samenwerking waar België en Nederland volop bij gebaat zijn.

En het blijft snel gaan. We moeten ons voortdurend bijspijkeren, wetenschappelijk gezien dan. Vergis je niet: terwijl iedereen denkt dat autonome voertuigen hot zijn, koelen ze eigenlijk al af. Leve het *internet of things!* En voor alles hebben of vinden we wel een insteek naar mobiliteit. De snelheid en hoeveelheid van informatie swingt bijna de pan uit: wie in middeleeuwen nog een totale levenskennis had equivalent aan het krantennieuws van een dag, krijgt diezelfde informatie te verwerken tijdens pakweg een tiental minuten rondrijden op de Brusselse ring. Herinner je nog de perfect geïnformeerde en alleswetende reiziger? Ik denk dat al hij aan de deur staat.

Laat die toekomst maar komen: ik ben er klaar voor! ●