

Verkeerskunde. Schakel tussen de ANWB en de vakwereld 64 jaar leergangen en tijdschrift

Hans Buiten, verenigingshistoricus ANWB

In 1950 verscheen het eerste nummer van Berichten en beschouwingen van de verkeersafdeling van de Kon. Ned. Toeristenbond A.N.W.B, de voorloper van het huidige tijdschrift Verkeerskunde. Het tijdschrift was vanaf het begin bedoeld vanuit de ANWB om de contacten met de vakwereld, de wereld van de ontwerpers van wegen en andere verkeerssituaties, te onderhouden.

Het blad stond niet alleen. Vanaf 1952 organiseerde de verkeersafdeling ook congressen en lezingen. Het blad en de congressen voorzagen in een zeer duidelijke behoefte. In het tijdschrift waren nummer na nummer de vragen te vinden die wegbeheerders en politiefunctionarissen stelden aan de ANWB over de verkeersproblemen waren ze voor stonden. En de congressen die de verkeersafdeling organiseerde, trokken in 1952, 1953 en 1954 jaarlijks zo'n 900 deelnemers.

Verkeerskunde startte in 1950 als mededelingenblad van de verkeersafdeling van de ANWB. De belangrijkste taak van deze afdeling was het adviseren van lagere overheden over verkeersoplossingen. In de jaren 50 nam het aantal adviezen dat de afdeling verstrekke toe van zo'n 120 per jaar in 1950 tot bijna 300 in 1960. Daarnaast gaf de afdeling ongevraagd adviezen aan de wegbeheerders en aan de wetgever. Veel adviezen hadden een zeer praktisch gehalte. Zo assisteerde de afdeling bij het ontwerp van kruispunten, parkeerstroken en de plaatsing van gebods- en verbodsborden. In de wandeling noemde de afdeling zich 'ontwerp bureau voor verkeerstechniek'. Nederland kende op dat moment meer dan 1000 wegbeheerders. De ANWB gold als het kenniscentrum op verkeerskundig gebied. Anders dan de Verenigde Staten of Duitsland kende Nederland nog geen verkeerskundige beroepsopleiding.

Berichten en beschouwingen

Het sober ogende mededelingenblad gaf een overzicht van de verstrekke adviezen per gemeente en behandelde actuele problemen. Trouw maakte het blad melding van de opening van de eerste gedeelten van het Nederlandse autosnelwegennet. Scheiding van verkeerssoorten was het uitgangspunt. De aanleg van fietspaden langs provinciale wegen om de veiligheid van fietsers te vergroten, was een terugkerend onderwerp. Juist daarom was de opkomst van de brommer met een snelheid tussen die van de fiets en de auto in voor de beleidsmakers problematisch. Moest je de brommer nu met de fiets of de auto mee laten rijden? Het snel stijgende aantal bromfietsen werd behandeld onder de kop 'het bromfietsprobleem'. De inpassing van de bromfiets op straat en de menging met het overige verkeer bezorgden de deskundigen hoofdbrekens, vooral door het stijgend aantal ongevallen. Het heikele punt was: laat je de bromfietsen toe op de fietspaden of niet. Het blad was een hartstochtelijk pleitbezorger van de afschaffing van de maximumsnelheid

per 1 januari 1951. Op dat moment gold een maximumsnelheid in de bebouwde kom van 40 km per uur. De verkeersafdeling schreef te hopen dat de automobilisten zouden tonen 'het vertrouwen van het loslaten van de maximumsnelheid' waardig te zijn. De ANWB startte de campagne 'rij rustig' om automobilisten ervan te overtuigen op verantwoorde wijze gebruik te maken van de nieuwe vrijheid. De bond verspreidde onder gemeentebesturen affiches met de oproep de snelheid te matigen. En vroeg gemeenten de plakaten over de borden te plakken waarop tot 1951 de maximumsnelheden waren aangegeven. Het oplopend aantal verkeersongelukken zorgde er echter al snel voor dat de vrijgegeven rijnsnelheid onder druk kwam te staan. Toen het Rijk per 1 november 1957 een algemene maximumsnelheid van 50 km/uur in de bebouwde kom afkondigde, reageerde de ANWB teleurgesteld. De bond had liever toegesneden snelheidsregels gezien op doorgaande gaande wegen in de bebouwde kom en het vrijlaten van de snelheid op de overige wegen. Op het moment dat de nieuwe snelheidbeperking van kracht werd, besteedde de ANWB vervolgens uitgebreid aandacht aan de plaatsing van de nieuwe verbodsborden en toegesneden markeringen in het wegdek.

Tijdschrift voor Verkeerstechniek

In 1958 werd het mededelingenblad omgedoopt tot Tijdschrift voor Verkeerstechniek. De nieuwe naam weerspiegelde de inhoud goed. Naast de voortdurende aandacht voor regelgeving en wetgeving besteedde het tijdschrift in haar kolommen veel aandacht aan ontwerpkwesities. Ontworpen werd er genoeg in deze jaren. Niet alleen werd het wegennet fors uitgebreid, maar ook werden de straten voorzien van talrijke nieuwe accessoires. Zo besteedde het tijdschrift uitgebreid aandacht aan verschillende type picknickplaatsen, regelsystemen voor verkeerslichten, typen straatverlichting en middenbermbeveiligingen. Wie weet er nog dat de vangrail pas in 1965 in het Nederlandse autosnelweglandschap werd geïntroduceerd en dat in dezelfde periode het nog toegestaan was om op wat later de vluchtstrook werd, aan bermrecreatie te doen?

De leergangen

De Verkeerstechnische Leergangen werden in 1952 voor het eerst gehouden. Op 16, 17 en april kwamen 240 deelnemers bijeen in een collegezaal van het gebouw voor Weg- en waterbouw in Delft. Deelnemers luisteren er naar voordrachten over de samenwerking tussen de politie en de wegbeheerders, verkeerstechnische beïnvloeding van het rijgedrag, het ontwerp van kruispunten, het ontwerp van doorgaande wegen in de bebouwde kom, het ontwerp van wegverlichting, verkeerstechniek in uitbreidingsplannen en de afhandeling van ongevallen.

Politiefunctionarissen namen een opvallend groot aandeel van het publiek in. 40 procent van de deelnemers was afkomstig uit de kringen van de gemeente- en rijks politie en vormde hiermee de grootste groep. Daarnaast waren vertegenwoordigers van gemeentewerken, van provinciale waterstaten en Rijkswaterstaat ruim aanwezig. 'allen waren gedragen door het verlangen zoveel mogelijke praktische wetenschap op te doen, in het besef, dat de eigen taak

en werkgebied dikwijls te eng en te klein zijn om “boven de stof te staan”, meldde het tijdschrift.

De Verkeerstechnische Leergang was het begin. In de volgende jaren zou de ANWB een brede waaier van leergangen en cursussen op verkeersgebied opzetten. In 1953 startte de ANWB samen met de ‘Organisation Mondiale du Tourisme et de l’Automobile’ met de eerste Internationale Verkeerstechnische Leergang. Deze internationale leergang vond plaats in de Haagse Nieuwe Kerk en Paleis Noordeinde. De leergang groeide uit tot een tweejaarlijks evenement, dat telkens in een ander land werd gehouden. De doelstelling om de internationale leergang het begin te laten zijn van de internationale verkeerskundige opleiding / onderzoeksbureau werd niet gehaald.

Vanwege de grote belangstelling van de korpsen verkeerspolitie, startte de ANWB vanaf 1956 speciale Politieverkeersleergangen. In de daarop volgende jaren werden deze jaarlijks gehouden. En in 1957 startte de ANWB een internationaal verkeerspolitiecongres, georganiseerd samen met de verkeerspolitiecommissie en de vereniging van Hogere Politieambtenaren. Ook startte een leergang weg- en straatverlichting.

Het vlaggenschip van deze opleidingen bleef echter de Verkeerstechnische Leergangen. Aanvankelijk werd ze tweejaarlijks gehouden. In 1954 en 1956 vonden ze in Utrecht plaats in het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen. Ze trokken zoveel belangstelling dat tevens ‘regionale bijeenkomsten’ werden georganiseerd. In de jaren 60 vonden deze plaats in zeven steden, verspreid over het land van Maastricht tot Groningen. Vanaf 1965 vonden de cursussen jaarlijks als eendaags evenement plaats.

De leergang trok in deze periode jaarlijks 2000 deelnemers. Er was veel vraag naar verkeerskundige kennis. Dat was niet raar gezien de massale bouw van uitbreidingswijken en de sterke uitbreiding van het nationale wegennet en de provinciale wegen. De explosieve toename van het gemotoriseerd verkeer maakte het in goede banen leiden van dit verkeer een hot issue. In 1960 bedroeg het aantal personenauto’s in Nederland al het vijfvoudige van voor de Tweede Wereldoorlog. Deskundigen voorspelden in het tijdschrift een verviervoudiging in de periode tot 1980. Dat het aantal auto’s in Nederland tussen 1960 en 1970 met een factor vijf zou stijgen tot 2,5 miljoen voorzag niemand.

Ontwikkeland vakgebied

ANWB-ers als de chef van de afdeling verkeer C.A. Kuysten en de directeur wegen A.G.M Boost speelden in de jaren 50 en 60 een prominente rol op de leergangen en in het tijdschrift. Maar het grootste deel van de kennis van de leergangen kwam van buiten de eigen organisatie. In de loop van de jaren 60 en 70 gold dit ook steeds meer voor het blad. In het begin van de leergangen waren politiefunctionarissen duidelijk aanwezig in de verkeerskundige discussies, net als ingenieurs van Rijkswaterstaat. De bijdrage van Rijkswaterstaat aan de leergang zou belangrijk

blijven, maar de politiemensen ruimden in de jaren 60 het veld voor gemeentelijke verkeerskundigen en vervolgens ook voor vertegenwoordigers van particuliere verkeerskundige bureaus.

Bij het tot ontwikkeling komen van het vakgebied, speelde J. Volmuller een grote rol. Volmuller was sinds 1960 hoogleraar in Delft waar hij het laboratorium voor wegebouw leidde. Hij had eerder voor Rijkswaterstaat en voor SHELL gewerkt en had aan Yale de beroemde cursus Traffic Engineering gevolgd. Volmuller maakte zich sterk voor een theoretische onderbouwing van het vak dat hij te veel op 'trial en error' gericht vond. Volmuller besteedde veel aandacht aan het wegenverloop en de boogstralen van wegen en het bepalen van de capaciteit van wegen. Onderzoek naar het gedrag van bestuurders hoorde hierbij.

In zijn intrede introduceerde Volmuller de term 'de verkeerskunde'. Zijn colleges besloegen wegebouwtechniek, en in steeds sterkere mate ook de bepaling van de tracé's, de belijning, het ontwerpen van wegekruisingen en bochten.

Afstudeeropdrachten behelsden bij voorkeur het bepalen van de behoefte aan een bepaalde weg en het bepalen van de omvang van de verschillende stromen.

Volmuller werkte in Delft als eerste in Nederland het vak verkeerskunde uit. Hij leidde veel verkeerskundigen op. In de jaren 60 was hij vaste spreker op de leergangen.

Adviesbureaus

Ook Hendrik Goudappel staat aan de wieg van de verkeerskunde. Goudappel illustreert de verspreiding van verkeerskundige concepten vanuit de Delftse Hogeschool naar de ontwerppraktijk in het land. Goudappel, eerder wetenschappelijk medewerker 'verkeersprognoses' aan de TH Delft, startte in 1963 een 'Adviesbureau voor Verkeersordening en Verkeersplanning' gericht op kleine en middelgrote gemeenten zonder eigen verkeerskundigen. Voor de gemeenten was het aanvankelijk wettelijk om voor dergelijke adviezen te moeten betalen. De adviezen van de ANWB waren eerder gratis geweest. Goudappel vestigde zijn naam met een onderzoek naar herkomst en bestemmingsverkeer in de Delftse Bomenwijk. Ook Goudappel volgde in 1964 de cursus Traffic Engineering aan Yale. In 1967 richtte hij samen met zijn oud-student Leo Coffeng in Deventer het Adviesbureau voor Verkeersordening Goudappel & Coffeng op. In 1971 zou Goudappel hoogleraar worden aan de TH Eindhoven. In navolging van Goudappel & Coffeng zouden in de jaren 70 en 80 veel andere verkeerskundige adviesbureaus het licht zien. Middelgrote en kleine gemeenten waren afnemers van hun onderzoek.

Grote gemeenten als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag hadden hun eigen verkeerskundige onderzoeksafdelingen. De voordracht van ir M.P. Blauw tijdens de Verkeerstechnische Leergang van 1960 over het grootscheepse verkeersonderzoek in Amsterdam van dat jaar illustreerde dit. M. 't Hart van de Amsterdamse afdeling ontwikkelde hier als eerste huis-aan-huis-enquêtes om de oorsprong en bestemming van het verkeer te achterhalen. Deze methode zou daarna gemeengoed worden.

Nationale en gemeentelijke verkeerskundige centra

Een ander centrum van verkeerskundige kennis was Rijkswaterstaat, waar oud-TH Delft student Bert Beukers een Verkeersdienst oprichtte. Beukers ontwikkelde onder meer de standaard rijstrook met een breedte van 3,5 meter voor autosnelwegen, een verharde berm (de latere vluchtstrook) en een flexibele middenberm-rail. Veel oudstudenten van Volmuller kwamen bij zijn dienst terecht. Beukers maakte vooral naam met de ontwikkeling van verkeersgeleiding met elektronische signalen, zowel om ze simpel te informeren over de toestand op de weg, als om rechtstreeks stromen te sturen. Rijkswaterstaat werkte een heel palet aan maatregelen uit. De aanpak zou bekend staan als 'Dynamisch Verkeersmanagement'(DVM).

Het woonerf, wereldwijde noviteit

Voor al deze toepassingen waren nieuwe ingenieurs nodig. Na 1970 werd daarom ook begonnen met de opleiding van HBO-verkeerskundigen. In 1972 startte een opleiding in Tilburg, en in 1975 begon een opleiding tot verkeerskundige aan de HTS-Leeuwarden. Andere plaatsen volgden. Niet alleen bij de uitbouw van de autosnelwegen waren verkeerskundigen vernieuwend bezig, dit gold ook voor hun meer planologisch oriënteerde tegenvoeters actief op gemeentelijk vlak. Op gemeentelijk niveau werd vanaf de jaren 70 bescherming van fietsers en voetgangers een belangrijk item. Vanaf de late jaren 60 besteedde het Tijdschrift voor Verkeerstechniek veel aandacht aan de ontwikkeling van voetgangersgebieden in steden. Het concept 'woonerf' door Niek de Boer, waarbij straten werden ontwikkeld waar de auto ondergeschikt was aan de voetganger en fietser, was wereldwijd een noviteit. Verkeerskunde besteedde er in 1975 uitgebreid aandacht aan.

Tijdschrift Verkeerskunde

Verkeerstechniek bleef lang de vlag van het vak. De naamsverandering van het tijdschrift tot Verkeerskunde in 1975 was relatief laat. Het vak was op dat moment al veranderd door het meer aandacht besteden aan verschillende soorten verkeer en vervoer en planologische aspecten van verkeerssystemen meer en meer in overweging te nemen. In de laatste 20 jaar valt bovendien ook een sterkere oriëntatie op de weggebruiker te constateren. In ontwerpen wordt steeds explicieter rekening gehouden met het gedrag van de verkeersgebruiker. Ook worden steeds meer pogingen gedaan om het verkeersgedrag explicieter te sturen. DVM technieken worden inmiddels ook in de steden toegepast. Niet alleen worden automobilisten op deze manier geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerruimte, maar ook over beschikbare rijbanen of routes. Op de Verkeerstechnische leergang 2000 werd deze aanpak voor Rotterdam gepresenteerd onder de kop 'De klant centraal'.

Meer aandacht voor de gebruiker

Daarnaast doen ontwerpers en wegbeheerders meer dan voorheen moeite om weggebruikers rechtstreeks te betrekken bij de voorbereiding van maatregelen. De ANWB experimenteerde hiermee sinds de jaren 80. Tien jaar later startten gemeenten en Rijkswaterstaat ook met pogingen om op interactieve wijze gebruikers

bij wegenontwerpen te betrekken. In de leergangen vertaalde dit punt zich onder meer in aandacht voor besluitvormingsprocedures en gesprekstechniek. Het vakgebied blijft ook na 64 jaar in beweging, het tijdschrift verandert mee.

Hans Buiter – verenigingshistoricus ANWB / 20 juni 2014