

**Het Verkeerskundig
Studiecentrum — kortweg
aangeduid als het VSC —
is een interdisciplinair
onderzoeksinstituut dat
deel uitmaakt van de
Fakulteit der Psychologische,
Pedagogische en
Sociologische
Wetenschappen, hoewel
het ook nauwe banden
onderhoudt met een
viertal andere fakulteiten,
met name die der Rechten,
Geneeskunde, Economie
en Ruimtelijke
Wetenschappen. Het VSC
is in 1977 voortgekomen
uit de enkele jaren
daarvoor gevormde
Werkgroep Verkeerskunde.**



Verkeerskundig Studiecentrum met testauto

VERKEERSKUNDIG STUDIECENTRUM

J. A. Michon

DE WETENSCHAPPELIJKE STUDIE VAN HET wegverkeer is heel lang een exclusieve aangelegenheid geweest van verkeerstechnici en verkeerseconomisten. Tot omstreeks 1960 bestond er voor de weggebruiker dan ook nauwelijks aandacht. Voorzover er al sprake was van systematisch onderzoek van de menselijke faktor betrof dat vrijwel uitsluitend het vaststellen van de geschiktheid van (aanstaande) beroepschauffeurs. De psychologische tests die daarbij gebruikt werden bleken echter onbetrouwbaar, en in de jaren vijftig raakten ze dan ook geleidelijk in onbruik. Omstreeks 1960 vond een belangrijke omwenteling plaats in de theoretische psychologie, die ook consequenties had voor de ver-

keerspsychologie. Sedert deze tijd is het gebruikelijk de mens op te vatten als een speciale, informatieverwerkende component in het verkeerssysteem. In de afgelopen 25 jaar is bijzonder veel inzicht verkregen in de mogelijkheden en beperkingen van de verkeersdeelnemer als informatieverwerker. Dit min of meer systeemtheoretische perspectief is kenmerkend voor modern gedragswetenschappelijk onderzoek. Het vormt dan ook het uitgangspunt van het onderzoek dat door het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen verricht wordt naar het functioneren van mensen in het wegverkeer.

Toen en Nu van het VSC

In het eerste jaar van zijn bestaan had het VSC een omvang van in totaal vijf stafleden en een jaaromzet van nog geen 500.000 gulden. Maar in de volgende acht jaren bedroeg de groei gemiddeld 25 procent per jaar, zodat omstreeks 1985 het — bij de oprichting in 1977 al geplande — nivo van 30 personeelsleden, en een omzet van 3 miljoen gulden bereikt werden. Alleen door vanaf 1983 krachtig af te remmen kon vermeden worden dat deze groei ongewenste vormen zou aannemen en dat het VSC uit zijn voegen zou barsten. Thans is de omvang van het centrum min of meer stabiel: het biedt werk aan ongeveer 35 medewerkers. Opmerkelijk, althans voor een universitair instituut, is dat de middelen van het VSC slechts voor een zeer gering deel door de universiteit gefourneerd worden, net genoeg om het onderwijsgedeelte van de activiteiten te verzorgen. Niet minder dan 90 procent van de middelen wordt verkregen uit opdrachten van overheid en bedrijfsleven en uit onderzoeksprojecten die door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek NWO (voorheen ZWO) gesubsidieerd worden.

Met een inzet van universiteitswege die niet veel meer omvat dan één arbeidsplaats (minder dan een half promille van het totale personeelsbestand), neemt het VSC bijna 10 procent voor zijn rekening van alle inkomsten die de Rijksuniversiteit Groningen zich jaarlijks met kontrakt-onderzoek verwerft!

Onderzoek en onderwijs

Onderzoek en onderwijs aan het VSC richten zich op de gedrags- en maatschappijwetenschappelijke aspecten van de verkeersproblematiek, de Sociale Verkeerskunde. Met een omvang van ongeveer 25 onderzoekers en 10 technische en administratieve personeelsleden is het VSC thans het grootste instituut ter wereld met deze specialisatie. Er zijn ongetwijfeld grotere instituten, veel grotere zelfs, maar nergens treft men een zo omvangrijke concentratie aan van gedrags- en maatschappijwetenschappelijke kennis over het wegverkeer.

Het onderzoeksprogramma van het VSC omvat thans een vijftal onderwerpen. Vier daarvan vormen het werkterrein van secties, bestaande uit tussen de drie en acht onderzoekers. Het laatste hieronder genoemde onderwerp verschaft een theoretische overkoepeling voor de sectie-activiteiten.



Fietsonderwijs in de praktijk op het verkeersoefenterrein

Gedragsanalyse en Gedragsbeïnvloeding (Hoofd: Dr. J. A. Roihengatter).

Het onderzoek van de sectie Gedragsanalyse en Gedragsbeïnvloeding richt zich op verkeersonderwijs, training (onder meer van gehandicapten), methoden van effectief politietoezicht (zoals handhaving van maximumsnelheden en alcoholcontroles), en op effecten van voorlichting.

Risiko en Beslissen (Hoofd: Dr. H. H. van der Molen).

Deelnemen aan het verkeer bestaat in belangrijke mate uit het waarnemen en inschatten van risico's en het beslissen wat men onder de gegeven, min of meer riskante, omstandigheden moet doen om zo snel en veilig mogelijk zijn reisdoel te bereiken. Het onderzoek van de sectie Risiko en Beslissen houdt zich in het bijzonder met deze aspecten van verkeersgedrag bezig.

Psychobiologische Factoren (Hoofd: Drs. K. A. Brookhuis).

Vermoeidheid, alcohol- en geneesmiddelengebruik, of spanning in de persoonlijke sfeer kunnen een belangrijke invloed hebben op het verkeersgedrag. Deze invloeden, en de vraag wat men moet doen om ze te neutraliseren, vormen het onderwerp van studie bij deze sectie.

Mobiliteit en Telematica (Hoofd: Dr. C. W. F. van Knippenberg-den Brinker).

Mensen nemen om zeer uiteenlopende redenen aan het verkeer deel, en ook hun voertuig- en routekeuze varieert sterk. De achtergronden — letterlijk de beweegredenen

— voor het verplaatsingsgedrag worden onderzocht in de sectie Mobiliteit en Telematica. Deze laatste term, een samentrekking van de woorden telecommunicatie en informatika, geeft aan dat ook aandacht geschonken wordt aan de invloed die het moderne berichtenverkeer op de afwikkeling en de veiligheid van het wegverkeer zal kunnen hebben.

Theorievorming en modelontwikkeling (Prof. Dr. J. A. Michon).

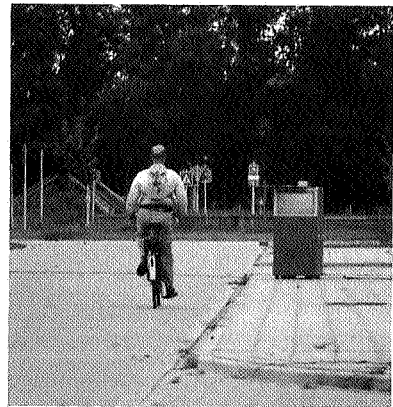
Om in staat te zijn de diverse onderzoekslijnen met elkaar in verband te brengen (en te houden) wordt veel aandacht geschonken aan de ontwikkeling van een algemeen model van het gedrag van de verkeersdeelnemer. Bij dit onderzoek wordt onder meer gebruik gemaakt van geavanceerde technieken uit het domein van de kunstmatige intelligentie. Voor dit alles beschikt het VSC thans over een aantal voertuigen (waaronder een fiets) die ieder uitgerust zijn met een keur van meetinstrumenten die het mogelijk maken allerlei omgevingsomstandigheden, voertuigfuncties, en psychologische en fysiologische reacties van bestuurders en hun passagiers te registreren. De metingen worden verricht op de openbare weg onder normale verkeersomstandigheden, of op het Verkeersoefenterrein (VOT) in Haren, een gezamenlijk initiatief van Beatrixoord, Veilig Verkeer Nederland en het VSC. Daarnaast worden ook laboratoriumexperimenten uitgevoerd, deels in samenwerking met het Instituut voor Experimentele Psychologie van de Universiteit. Voor de verwer-

king van onderzoeksgegevens en het ontwikkelen van modellen beschikt het VSC over een eigen netwerk van computers en verbindingen met de grote 'mainframe' machines van de Universiteit (en elders).

De Weg naar het VSC

Met deze korte opsomming is uiteraard nog niet veel gezegd over de inhoud van het onderzoek en evenmin iets over de directe praktische bruikbaarheid ervan. Vooral dat laatste is voor de beleidsmakers en uitvoerders op provinciaal en gemeentelijk nivo uiteraard van groot belang. Wie meer inzicht wil krijgen in het onderzoeksprogramma van het VSC kan zich op eenvoudige wijze van de recente jaarverslagen voorzien. Een telefoontje (bijvoorbeeld naar 050-636758) is daarvoor voldoende. Deze jaarverslagen geven niet alleen een overzicht van de werkzaamheden die in een periode zijn uitgevoerd, maar bevatten ook korte artikelen die een bepaald onderwerp meer in detail belichten.

Of het VSC in een bepaalde situatie van advies kan dienen is een vraag die niet in haar algemeenheid te beantwoorden valt. Het VSC is een universitair onderzoeksinstituut en niet een adviesburo. Dat legt beperkingen op aan contacten tussen het VSC en, bijvoorbeeld, een gemeentelijke verkeersdienst. In voorkomende gevallen zal het VSC echter steeds gaarne van advies dienen of eventueel behulpzaam zijn bij doorverwijzing. ●



Fietsonderzoek op verkeersoefenterrein