



# DENKEND AAN V

Op 15 oktober is een concept 'position paper' geplaatst op [www.verkeerskunde.nl/vakdebat/vakverkeerskunde](http://www.verkeerskunde.nl/vakdebat/vakverkeerskunde) en op de linkedIngroep TransitieTEAM Verkeer en mobiliteit. In de aanloop naar dit vertrekpunt voor een herbezinning op het vakgebied heeft een aantal vakmensen op het concept gereageerd. In deze rubriek een selectie van deze persoonlijke visies. In deze aflevering: Bas Tutert en Rob Tutert.



**AS TUTERT, GEMEENTE EDE:**

'In de position paper zou naar mijn idee meer aandacht mogen zijn voor het bestaansrecht van het vakgebied en de kansen om dit bestaansrecht in de toekomst te verstevigen. Eén van die kansen is de mogelijke rol van het beleidsveld Verkeer en Vervoer als integrator van beleid en maatschappelijke belangen.

Verkeers- en vervoerbeleid kan grotendeels worden beschouwd als afgeleid beleid. Zo'n beleid zou dus moeten bijdragen aan het verwezenlijken van beleidsdoelstellingen op andere beleidsterreinen. De vraag is dan bijvoorbeeld niet hoe de doorstroming op het netwerk kan worden verbeterd, maar hoe de welzijnsbijdrage van verkeer en vervoer kan worden gemaximaliseerd. Om hier antwoord op te geven moeten koppelingen met andere beleidsterreinen worden gemaakt. Ook zou de eindgebruiker met zijn/haar gedrag en percepties nadrukkelijker en vooraf moeten worden meegenomen. Dit maakt het verkeers- en vervoerbeleid betekenisvoller, efficiënter, rationeler en duurzamer. Reeds in de jaren 70 werd gewezen op de suboptimaliteit van verkeers- en vervoeroplossingen als deze vraagstukken vooral sec-

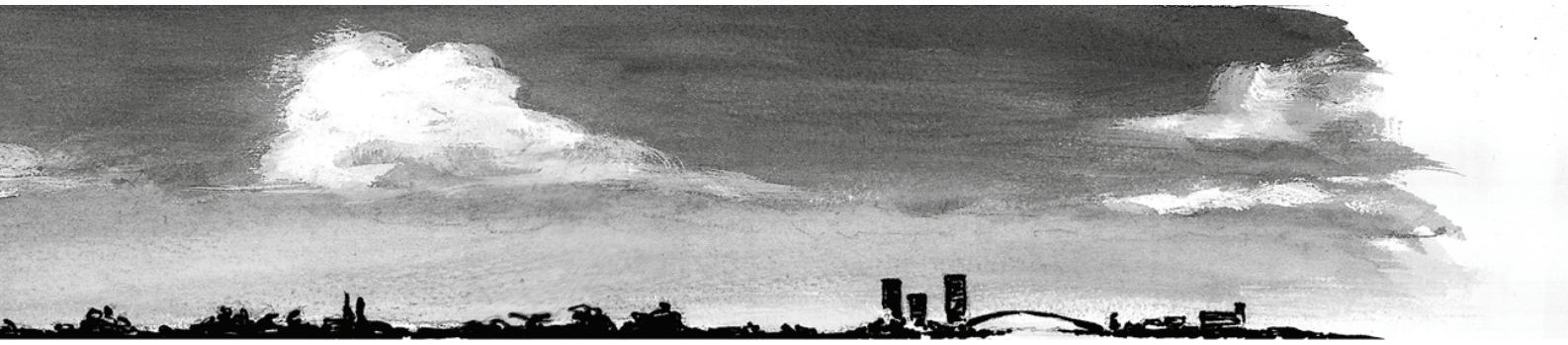
toraal worden benaderd; vanuit een serie principes, methoden, instrumenten, normen en richtlijnen. Zo schreef Donald Appleyard: 'Transportation planning inexorably tends to screen out the richness and relevance of everyday life in favour of a restricted set of given quantifiable variables which are seen as the essence of the transportation problem'.

Tegenwoordig hebben verkeerskundigen nog steeds de sterke neiging om problemen te verengen tot computerberekeningen en tabellen met normen en richtlijnen. Maar juist nu loert hierdoor het gevaar dat de discipline wordt gemarginaliseerd en gepasseerd. Zo ervaar ik regelmatig dat ruimtelijke planners verkeer zien als een invuloefening en als de verkeerskundige niet beschikbaar is, dan pakken ze zelf de normen en richtlijnen erbij. Verkeer en vervoer zou het bestaansrecht beter moeten duiden, maar hoe?

Het vakgebied kan zichzelf een rol toe-eigenen als kennismakelaar voor het verknopen van verkeers- en vervoerbeleid met andere beleidsthema's, omdat vrijwel alle ruimtelijke activiteiten een verkeers- en/of vervoerkundige component hebben. Onderzoek in 2012 onder 60

gemeentelijke beleidsmedewerkers van het VSO-netwerk wees uit dat behoefte bestaat aan expliciete kennisdeling en dat Verkeer en Vervoer hier het voortouw in kan nemen en daarbij als vanzelf maatschappelijk relevanter wordt. Er blijkt daarnaast vooral een wederzijdse behoefte te zijn aan meer inzicht in de relaties tussen Verkeer en Vervoer en het sociale domein. Dit is niet verwonderlijk, aangezien het verkeerssysteem aan de ene kant mobiliteit faciliteert, hetgeen voorwaarde is voor handel en maatschappelijke participatie, maar aan de andere kant ook impact heeft op het verblijfsklimaat. Zie bijvoorbeeld het pregnante feit dat te hard rijden door woonstraten in veel Nederlandse gemeenten als het belangrijkste buurtprobleem wordt gezien (Leefbaarheidsmonitoren).

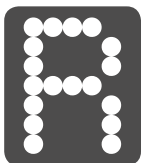
'Ik ervaar regelmatig dat ruimtelijke planners verkeer zien als een invuloefening en als de verkeerskundige niet beschikbaar is, dan pakken ze zelf de normen en richtlijnen erbij'



# ERKEERSKUNDE . . .

Het is in dit scenario zaak om de verschillende rollen van het verkeerssysteem expliciet te maken en hier vervolgens meer op te sturen. Vanzelfsprekend moet daarbij worden gedifferentieerd naar verschillende groepen verkeers- en niet-verkeersdeelnemers. Ook de Raad voor Verkeer en Waterstaat onderstreepte in 2010 al dat in het mobiliteitsbeleid meer aandacht moet worden besteed aan differentiatie van doelgroepen en leefstijlen. Dit is waarschijnlijk ook één van de sleutels om mobiliteit en het verkeerssysteem echt te verduurzamen.

Maar wat betekent dit voor het vakgebied? Als we streven naar een positie van de verkeerskundige als spin in het web, in hoeverre moeten we dan andere disciplines tot het domein van de verkeerskunde gaan rekenen? Heeft de verkeerskundige dan nog wel een duidelijk profiel? En zijn Civiele Techniek en bijvoorbeeld Sociologie/Psychologie verenigbaar in één profiel? En als we toch vooral technneut willen blijven, hoe kunnen we dan toch een integrerende rol op ons nemen? Het antwoord op dergelijke vragen ligt grotendeels in een analyse van aspecten die het bestaansrecht kunnen duiden. Zo'n analyse zou een baken kunnen vormen voor de koers van het vakgebied.'



**ob Tutert, partner Lysias Consulting Group:**

'Het lezen van het position paper wekt bij mij de indruk dat het behoud van het vakgebied en het herstellen van het onderwijs daarin centraal wordt gesteld. Dat lijkt mij niet de goede invalshoek. De maatschappelijke opgaven die-

nen mijns inziens centraal te staan om vervolgens op basis daarvan te bezien wat de verkeerskundige daaraan kan bijdragen.

Een tweede punt van kritiek is dat zo'n positionpaper ook op feiten en cijfers moet zijn gebaseerd. Dat zie ik te weinig. Er zitten veel (naar het lijkt) op gevoel geformuleerde vooronderstellingen in, die het verhaal niet sterk maken. Ik mis een duiding van urgentie en onderbouwing: waarom is het belangrijk om hierover na te denken? Omdat er geen studenten meer zijn? Is dat erg als de markt er kennelijk niet meer om vraagt? Of vraagt de markt nu iets anders dan 10 jaar geleden? Wat missen we nu en wie mist dat vooral? De markt en de werkgevers kennelijk niet. Daarbij zou je kunnen zeggen dat de transformatie die je ziet in het onderwijs op hbo- en wo-niveau (zie als voorbeeld de NHTV) volgend is op wat er in de maatschappij aan de hand is en gevraagd wordt.

**'Op basis van maatschappelijke opgaven bezien wat de verkeerskundige daaraan kan bijdragen'**

Dus, als er meer verkeerskunde op welke manier dan ook nodig is, wordt dat wel duidelijk. Ook de stellingen dat er sprake is van een grote krimp in de werkgelegenheid, dat het onderwijs gemarginaliseerd is en het vak onvoldoende mate heeft meebewogen met de veranderingen in de markt/maatschappij, zijn voor mij te toetsen vooronderstellingen.

Mijn beeld zou zijn: eerst goed met elkaar nadenken over de vraag: waarom doen we dit? Welke maatschappelijke opgaven en uitdagingen liggen er en wat is de rol en betekenis van Verkeer- en Vervoer daarin? Vervolgens nadenken over de vraag: wat gebeurt daar nu al in: welke sectoren en disciplines zijn daarin actief? En wat verwachten die van het verkeers- en vervoerssysteem? Wat doen we al en wat wordt er gemist? Wat vragen andere disciplines van de verkeers- en vervoersdiscipline? Hoe komt het dat in de dagelijkse planningspraktijk de rol vaak net zo makkelijk door een stedenbouwer of planoloog wordt overgenomen? En hoe komen we los van het beeld dat verkeerskundigen alleen rekenen en tekenen en vaak degenen zijn die niet in kansen en oplossingen denken maar in belemmeringen en bedreigingen?

En dan de vraag wat we moeten gaan doen. Wat zijn de vraagstukken waar we ons op willen richten; waar liggen de gaten in kennis en competenties? En daarbij ook feiten en cijfers over arbeidsmarkt en dergelijke opnemen. Dan komen we toe aan het maken van een goed position paper waaruit urgentie en ambitie spreekt.'



U vindt het position paper op [www.verkeerskunde.nl/vakdebat/vakverkeerskunde](http://www.verkeerskunde.nl/vakdebat/vakverkeerskunde). Wil u uw visie delen? Stuur uw reactie naar [info@verkeerskunde.nl](mailto:info@verkeerskunde.nl) of naar de LinkedIn-groep TransitieTEAM Verkeer en Mobiliteit