

Dossier

De verkeerskundige



Bas Govers, adviseur en strateeg bij Goudappel Coffeng

'Niet het verkeerskundig ontwerp staat centraal, maar het ontwerp van de openbare ruimte'

Een nieuwjaar boordevol nieuwe kennis

WAAR HAALT U UW INSPIRATIE?

1/2 februari 2017

Dag van de Openbare ruimte Brussel

Tijdens de Dag van de Openbare Ruimte is het hoofdpodium hét bruisende middelpunt voor kennis en innovaties. Key-note sprekers geven inspirerende presentaties over relevante aspecten van openbare ruimte. Op de beurs wordt ReScape gelanceerd: dé inspiratiebron voor ruimte- en mobiliteitsprofessionals in België. Tijdens inspirerende Talks is er aandacht voor klimaat, verlichting, groen, mobiliteit, speelruimte en stadvernieuwing.

Meer informatie:
www.masterclassfietsengedrag.nl

8 februari 2017

Masterclass Effectief overtuigen | 4de editie wegens succes herhaald

Hoe vaak wordt uw oplossing, advies of product onmiddellijk als cadeau omarmd en goed ontvangen?

Op woensdag 8 februari neemt Adviseur Public Affairs en Politiek Lobbyist Wytske de Pater u tijdens de Masterclass Effectief Overtuigen mee in de wereld van de juiste context, framing, timing, argumentatie en ten slotte succesvol overtuigen.

Meer informatie:
masterclasseffectiefovertuigen.nl

9 februari 2017

Masterclass Prettige plekken

Gebaseerd op het succesvolle boek Prettige Plekken (meer dan 350 verkochte exemplaren) verzorgen de auteurs de Masterclass Prettige Plekken. Een prettige en bruikbare openbare ruimte is essentieel voor de leefbaarheid van steden. In de masterclass gaan theorie en praktijk langs de belangrijkste visies en (ontwerp)principes waarmee u in uw ontwerpen de mens daadwerkelijk centraal kunt stellen.

Meer informatie: prettigeplekken.nl

16 februari 2017

Masterclass Fiets en gedrag | 3de editie, wegens succes herhaald

Bent u in uw dagelijks werk betrokken bij fietsbeleid en/of – gedrag? Wilt u weten hoe u fietsstimulering gestructureerd aan kunt pakken?

Wilt u leren denken vanuit het perspectief van de (niet-)fietser en grip krijgen op het doelgedrag van de doelgroep? Kom naar de Masterclass Fietsen Gedrag.

Meer informatie:
www.masterclassfietsengedrag.nl

6 april 2017

Parkeer24 Jaarcongres

Op het PARKEER24 Jaarcongres heeft u alle gelegenheid om met uw vakgenoten in gesprek te gaan over visies en vraagstukken op het gebied van parkeren. Het PARKEER24 Jaarcongres is dé ontmoetingsplek voor parkeer- en mobiliteitsprofessionals.

Reserveer het PARKEER24 Jaarcongres alvast in uw agenda

9 mei 2017

Vakbeurs Ruimte en Licht

Op de vakbeurs Ruimte & Licht ontmoeten stedenbouwkundigen, ontwerpers, beheerders, toeleveranciers, adviseurs, wetenschappers, installateurs en andere lichtspecialisten elkaar in het sfeervolle NBC in Nieuwegein om innovaties te ervaren, visies te bespreken en kennis te delen. De vakbeurs Openbare Verlichting "Ruimte & Licht" vindt plaats op 9 mei 2017. Entree is gratis.

Meer informatie:
vakbeursruimteenlicht.nl

6 april 2017

Parkeer24 Jaarcongres

Op het PARKEER24 Jaarcongres heeft u alle gelegenheid om met uw vakgenoten in gesprek te gaan over visies en vraagstukken op het gebied van parkeren. Het PARKEER24 Jaarcongres is dé ontmoetingsplek voor parkeer- en mobiliteitsprofessionals.

Reserveer het PARKEER24 Jaarcongres alvast in uw agenda

20/21 sept. 2017

Nationaal Fietscongres

Op 20 en 21 september staat het Nationaal Fietscongres weer op het programma.

Tijdens het pré- congres op 20 september staat beleven en ontmoeten centraal. Het Nationaal Fietscongres op 21 september staat in het teken van kennisuitwisseling. Gastheren dit jaar zijn Provincie Noord-Brabant en gemeente Tilburg.

Meer informatie:
nationaalfietscongres.nl

27/28 sept. 2017

Dag van de Openbare Ruimte te Utrecht

De Dag van de Openbare Ruimte is het jaarlijkse ontmoetingsmoment voor iedereen die werkzaam is binnen de openbare ruimte: ontwerp, inrichting, onderhoud en beheer. Een uitgebreid lezingenprogramma én de diverse Acquire Talks staan garant voor het opdoen en bijspijkeren van de nodige vakkennis.

Reserveer de Dag van de Openbare Ruimte alvast in uw agenda.

‘We gaan in op de nieuwe rol van de verkeerskundige’

Toen ik mijn carrière begon stond Nederland aan de vooravond van de Vinex-periode. Jarenlang mocht ik daarom als junior meewerken aan het ontwerp van een groot aantal Vinexwijken. We werkten in brede ontwerpteams en de stedenbouwkundige overzag de integrale opgave. Het werk was projectmatig binnen afgebakende bestuurlijke kaders. Als verkeerskundige deed ik wat van verkeerskundigen mag worden verwacht: het verkeerskundig ontwerp.

‘De inrichting van ons mobiliteitssysteem creëert condities voor tal van andere disciplines’

Hoe anders is het nu. Niet uitbreiding, maar inbreiding staat centraal. Geen vastomlijnde projecten, maar een immer veranderende maatschappelijke context. Niet het verkeerskundig ontwerp staat centraal, maar het ontwerp van de openbare ruimte. En niet langer is de stedenbouwkundige degene die de integrale opgave van de stad overziet; steeds meer is dat juist de verkeerskundige, of liever de mobiliteitsdeskundige.

Waarom? Omdat mobiliteit aan economie raakt, aan kwaliteit openbare ruimte, aan de sociale opgave van toegankelijkheid van arbeid en voorzieningen, aan de

milieuhinder in de stad, aan de klimaatopgave. Kortom: de inrichting van ons mobiliteitssysteem creëert condities voor tal van andere disciplines.

Bij de al maar intensiverende steden neemt dus ook de manier waarop we invulling geven aan de mobiliteitsopgave sterk in belang toe: de nieuwe rol van de verkeerskundige kenmerkt zich in het scheppen van condities en in het leveren van een relevante bijdrage aan brede maatschappelijke doelen.

In dit nummer gaan we in op deze nieuwe rol: de verkeerskundige 2.0. We gaan in op de manier waarop we die rol inhoudelijk kunnen vervullen, maar ook wat het van ons zelf eist aan competenties. Ik hoop dat het inspireert en dat we ons steeds meer mogen beseffen wat een prachtig en veelzijdig vak we toch hebben als verkeerskundigen. Veel leesplezier’

Bas Govers, adviseur en strateeg bij Goudappel Coffeng



INHOUD DOSSIER ↓

Boven

24 MARIEKE ZIJP, GEMEENTE UTRECHT

‘Het traditionele denken is niet meer van deze tijd’

26 TJERK VAN IMPELEN, STATIONSGBIED UTRECHT

‘Utrecht Centraal Station: brug naar gezonde verstedelijking’

28 CHRISTIAAN KWANTES, GOUDAPPEL COFFENG

‘Mobiliteit vitaliseert stad’

30 MARIJN KIK, GEMEENTE UTRECHT

‘A. van Ostadelaan: van pilot naar voorbeeld’

Onder

24 LOT VAN HOOIJDONK, WETHOUDER UTRECHT

Martin Guit, gemeente Rotterdam

26 PETER KOOLHAAS, GEMEENTE UTRECHT

Wim Korf, Spoorzone Zwolle

28 FERRY WAHLS, GEMEENTE MAASTRICHT

Jaap van Kooten, Arane Adviseurs

30 TAMARA VIJVERBERG, BLAUW / DENK-MEE-MET-DE-ANWB

Paul Achterberg, Quadrat

Marieke Zijp: 'Mijn vroegere verkeers- en vervoerplan maakte ik achter mijn bureau en verdween grotendeels in de la'

'Het traditionele denken is niet meer van deze tijd'

Is er sprake van een veranderende rol voor de verkeerskundige als het gaat om strategie en filosofie van de stedelijke mobiliteit? 'Jazeker', beaamt Marieke Zijp, afdelingshoofd Realisatie Mobiliteit bij de gemeente Utrecht. Een gesprek over nieuwe rollen, vaardigheden en denkwijzen.

NETTIE BAKKER

Zijp: 'In de Utrechtse verkeersvisie hebben we een radicale omslag gemaakt van een probleemoplossende rol naar een voorwaardenscheppende rol. Voorheen richtten we ons op oplossingen. Nu denken we aan de voorkant, proactief, samen met andere deskundigen en bewoners en weggebruikers aan welke voorwaarden we moeten stellen om mobiliteit te faciliteren in een wijk of in een gebied.'

Om zover te komen is in Utrecht een min of meer organisch proces doorlopen, legt Zijp uit. 'De stad groeide en moest leefbaar én bereikbaar blijven. We zijn met allerlei partijen in contact gekomen en vervolgens op een min of meer natuurlijke manier tot een andere werkwijze gekomen. Gaandeweg merkten we bij het opstellen van een nieuwe visie op mobiliteit in de stad dat het handig is om proactief aan de voorkant mee te denken en voorwaarden te schetsen. Ook viel

ons steeds meer op dat je je oude werkmethoden en denkpatronen moest loslaten, dat je het alleen niet meer kunt oplossen, maar ook dat zo'n nieuwe aanpak ook weer niet helemaal vanzelf gaat.'

Om een beeld te schetsen: 'Een traditionele vraag aan verkeerskundigen was: 'Kan het? Zo ja, geef dan, het liefst met onderbouwde feiten aan wat de oplossing is. Dát denken is behoorlijk geïnstitutionaliseerd geraakt. Het nieuwe denken vraagt om een goed verhaal. Natuurlijk blijft onderbouwing belangrijk en ook nodig. Nieuw is dat je de mogelijkheid biedt om verschillende verkeerskundige afwegingen te maken. Traditioneel is ook dat je vooral kijkt naar het autoverkeer. Nu kijken we nadrukkelijk naar het effect van het aanbieden van andere modaliteiten. Al met al constateren we dat het traditionele denken echt niet meer van deze tijd is.'

Hoe je dit nieuwe werken toepast in de prak-

tijk, is soms best lastig, erkent Zijp: 'Het vergt een hele omschakeling. Van dienend - op afroep met een oplossing komen - naar sturend: actief, met andere collega's een beeld schetsen van allerlei mogelijkheden en voorwaarden daarvoor.

'Nieuwe vaardigheden en competenties, zoals persoonlijk leiderschap, moeten zeker een plek krijgen in de verkeerskundige opleidingen'



Lot van Hooijdonk, wethouder Verkeer en mobiliteit gemeente Utrecht

Dit kan niet afkomstig zijn van een ambtenaar

'Kern van de verandering in verkeer en mobiliteit is dat alles breder wordt: de vraagstukken, de oplossingen en ook het proces. Waar ik als bestuurder behoefte aan heb, is aan een, weliswaar onderbouwd, verhaal waarmee ik de boer op kan. Dat verhaal moet uitlegbaar zijn in gewonemensentaal.

We starten met een knelpunt en gaan dan vragen. Bijvoorbeeld, een bewoner zegt: 'Ik woon aan een singel, maar ik zie alleen asfalt en verkeer razen'. We krijgen

dit proces van 'praten, begrijpen en samen naar een oplossing zoeken' steeds beter in de vingers. Het leidt zelfs al tot verrassend ambitieuze uitvoeringsvoorstellen. Een groots compliment vernam ik van een winkelier aan de Adrieaan van Ostadelaan. Hij zei: 'Het kan niet waar zijn dat dit ontwerp afkomstig is van een ambtenaar.'

Voor verkeerskundigen verandert er veel. Zo neemt de kracht en impact van sociale media toe. We moeten soms heel snel, maar toch onderbouwd, reageren. Ook verandert het verkeerskundig instrumen-

tarium. De fysieke kant van verkeer in de stad lijkt kleiner te worden ten gunste van een steeds vollere gereedschapskist aan instrumenten om verkeer te sturen op een andere manier dan er asfalt voor aan te leggen. Bovendien wordt verkeerskundigen gevraagd in een integraal proces te werken.

Deze integraliteit werkt al goed op straatniveau. Het wordt spannend als we dit op een niveau hoger gaan trekken.'



Marieke Zijp, afdelingshoofd Realisatie Mobiliteit, gemeente Utrecht (midden op de foto), buigt zich met collega's over 'de stad'.

Wat is de status van het nieuwe denken in Utrecht?

Zijp: 'De eerste gezamenlijk opgestelde verkeersvisie is in mei van dit jaar vastgesteld door de raad, en we werken nu aan het uitvoeringsplan. Dit betekent ook dat we nu al terugkijken op een aantal jaren ervaring met dit nieuwe werk- en denkproces. Dat proces begint met een dialoog. Intern doe je dat met de collega's van ruimtelijke inrichting, stedenbouw, economie en milieu. We zijn als verkeerskundigen actief op bezoek gegaan bij deze collega's en hebben gevraagd naar hun opgaven en hoe wij daar aan kunnen bijdragen. Daarnaast trokken we naar de burgers, maar wel met een andere houding: niet vertellen hoe het moet, maar vragen wat de wensen zijn. Wat bleek? Na een half uur-

tje klagen over alles op verkeersgebied kwamen we heel natuurlijk in een andere sfeer. Mensen vinden het heel belangrijk om hun eigen wensen te uiten.'

'In Utrecht leidde het visieproces onverwacht tot een grappige situatie', zegt Zijp. 'De visie werd lange tijd niet door de raad behandeld. Dat was enerzijds een teleurstelling, maar het weerhield ons niet om de nieuwe werkwijze al door te voeren. Het document dat uiteindelijk door de raad kwam werkte toen als een vliegwiel voor de ingezette verandering. Een leerzame ervaring waarbij de raad in feite een bevestiging achteraf gaf voor een nieuwe werkwijze.'

Plek in verkeerskundige opleidingen

We zitten nu in de uitvoeringsfase en moeten er opnieuw hard aan trekken. Want de visie geeft richting op hoofdlijnen en we gaan niet meer afwachten tot er een vraag komt. Hoe je dat doet leren we hier vooral in de praktijk.

Binnen de gemeente worden we daarin ondersteund door een breed opgezet programma: 'urban professional'. Hierin leer je vaardigheden zoals persoonlijk leiderschap en omgaan met mensen. Het leert ons ook dat nieuwe vaardigheden, zoals persoonlijk leiderschap, en het betrekken van andere mensen en disciplines zeker een plek zou moeten krijgen in de verkeerskundige opleidingen.'

'Ik heb de oude manier van werken nog meegemaakt bij een vorige werkgever', zegt Zijp. 'Als provinciaal medewerker verkeer en vervoer maakte ik een verkeer- en vervoersplan hoofdzakelijk van achter mijn bureau; ik betrok zeker geen andere disciplines erbij. Het resultaat was dat het plan grotendeels in een la belandde. Dat gebeurt met ons plannen zeker niet. Deze nieuwe werkwijze gaat weliswaar traag, maar iedere stap die je zet betekent wel een blijvende verandering.'

De tendens is dat het werk nog veel integraler wordt

'Mobiliteit is een middel dat bijdraagt aan de gezondheid van mensen en aan de economische kracht van een stad. Als ouderen niet kunnen fietsen is dat slecht voor hun gezondheid, en als jonge mensen onvoldoende toegang hebben tot activiteiten en banen, dan is dat slecht voor de sociaal-economische ontwikkeling van henzelf en van de stad. Vanuit dit denken hebben we het Rotterdams verkeersplan opgesteld en gaan we het nu ook uitvoeren. Een omslag die

van verkeerskundigen vraagt om meer en ook andere mensen te betrekken bij mobiliteit, en te luisteren naar hun wensen. Bij ons is dat ook niet vanzelf gegaan. Samen met Derk Loorbach en Chris Roorda van de Erasmusuniversiteit (transitiekunde) hebben we het traject 'mobiliteitsarena' doorlopen om een nieuwe, integrale en duurzame manier van werken te institutionaliseren. Tijdens een aantal bijeenkomsten zijn verschillende personen die iets met Rotterdam en met mobiliteit hebben bij elkaar zijn gekomen om na te denken over het mobiliteits-

vraagstuk en om een duurzaam netwerk te vormen. Kernpunt van de nieuwe werkwijze is betrokkenen aan de voorkant input laten geven en dat ook in je beleid laten terugkomen.

Niet iedere verkeerskundige kan dat. Je moet loskomen van de papieren wereld. Ik denk dat wij het al aardig doen, maar op provinciaal en Rijksniveau wordt dat nog een hele stap, lijkt me. Het is goed als opleidingen hierop anticiperen. De tendens is dat het werk van de verkeerskundige nog veel integraler wordt.'



Martin Guit, mobiliteitsstrateg voor de gemeente Rotterdam

Tjerk van Impelen: onder de indruk van gedurfde verkeerskundige maatregelen die ook werken

Utrecht Centraal Station: brug naar gezonde verstedelijking

De Utrechtse stationsomgeving, een gebied zo groot als 126 voetbalvelden, wordt doorkliefd door de brede spoorbundel van Utrecht CS, die de stad verdeelt in een 'Centrumzijde' en een 'Jaarbeurszijde'. Deze barrière, evenals de imago's van beide spoorzijdes, veranderen gaandeweg door gedurfde verkeerskundige maatregelen en een volstrekt nieuwe visie op stads- en spooromgeving.

NETTIE BAKKER

Tjerk van Impelen is voorlichter en woordvoerder voor de ontwikkelingen in de Utrechtse stationsomgeving. Al acht jaar werkt hij samen met een professioneel team van architecten, vastgoedexperts en ook verkeerskundigen.

'We ontwikkelen een levendig, duurzaam en multifunctioneel stadscentrum op en rond het spoorgebied dat de stad niet meer verdeelt, maar juist verbindt. Met dit project geven we vorm aan wat we noemen: gezonde verstedelijking. De focus ligt op een inzichtelijk en overzichtelijk stadsgebied voor wonen, werken, bewegen, verplaatsen en uitgaan.'

Creatieve oplossingen

In 2007 startte de eerste bouwplaats voor het winkel- en appartementengebouw 'De Vredenburg'. Dit project moest gebouwd worden 'met de winkel open' tussen het Vredenburg-

plein en een busbaan. Een verkeerskundig ingewikkelde werksituatie. In een stationsomgeving kun je het verkeer nu eenmaal niet stilleggen voor bouwwerkzaamheden. Alle vervoerstromen gaan gewoon door; inclusief de dagelijkse woon-werkspitsen. Toch moesten voet- en fietspaden aangepast worden en bushaltes tijdelijk wijken voor de bouw. Het komt dan aan op creatieve oplossingen. Zo werd er een weekendfietsenstalling geopend op het bouwterrein, met de voorwaarde dat alle fietsen op maandagochtend ook echt weer weg moesten zijn.

Dat was een complexe oefening voor nog grotere en complexere uitdagingen die volgen en nog zullen volgen. 'Momenteel staat winkelcentrum Hoog Catharijne in de steigers, dat uiteindelijk met een glazen gedeelte (de Stadskamer) over het water van de nieuwe te openen Catharijnesingel zal hangen. Een

singel die nu nog deels de vorm heeft van een meerstrooks-stadssnelweg uit de jaren 70 die in feite nooit is afgemaakt, omdat de resterende Stadsbuitengracht aan de beide einden van dit snelwegdeel de status kreeg van beschermd stadsgezicht. Dit wegvak gaat dus van smal naar breed naar smal. Om die reden is de singel ter hoogte van Hoog Catharijne zomaar 8 stroken te breed en kan het water in de singel weer terug komen'.

Veel tussentijdse opleveringen maken de stad stukje bij beetje 'leuker, leefbaarder en

'Van verkeerskundige naar gedragsdeskundige'



Peter Koolhaas
Senior verkeerskundig adviseur gemeente Utrecht

Knippen in plaats van knippen

'Een behoorlijke uitdaging voor ons was het oplossen van een van de grote Utrechtse luchtkwaliteitsknelpunten uit 2009: de Weerdsingel. In 2015 wilde de gemeente dit knelpunt opgelost hebben met het project 'Knijp Monicabrug'. Oorspronkelijk zou hier een fysieke knip komen, maar in het coalitieakkoord 2014-2018 werd ervoor gekozen niet meer te knippen, maar te gaan knippen. Om te knippen is er aan de westzijde van de Weerdsingel (reconstructie kruispunt Paardenveld) minder capaciteit voor het autoverkeer

gekomen en meer prioriteit voor het fietsverkeer (tweemaal groen per cyclus). Aan de oostzijde wordt het stad-ingaande verkeer sinds juni 2015 met verkeerslichten gedoseerd. Beide maatregelen hebben effect: het autoverkeer is afgenomen van circa 16.000 mvt/etmaal naar 11.500 mvt/etmaal. Hiermee is ook het doel, verbetering van de luchtkwaliteit, gehaald. Voorts verdwenen de files op de Weerdsingel en is er een bijdrage geleverd aan de vermindering van het doorgaande autoverkeer door de stad. Wel signaleren we nu bij

het doseerpunt aan de oostzijde filevorming, die moet met toch al geplande herinrichtingsplannen structureel worden opgelost. De verwachting was dat de dosering tot een behoorlijke verkeerschaos zou leiden. Dat is niet gebeurd. Overigens hadden we met verkeersdosering al meer ervaring opgedaan: in 2005 werd de dosering Catharijnesingel ingevoerd, ook met verbetering van de luchtkwaliteit als primair doel.' Op www.verkeerskunde.nl/dossiers vindt u deze tekst met een link naar meer info over de Knijp Monicabrug.

gezonder'. 'Mensen willen graag een stip aan de horizon', zegt Van Impelen. 'Daarom hebben we een einddatum: 2030. Maar is een stad ooit af? In 2030 heb je weer een nieuwe werkelijkheid als het gaat om wonen, werken, bewegen en beleven in een groeiende stad. Waarschijnlijk zijn er dan weernieuwe opgaven.' Een kenmerkend project voor 'gezonde verstedelijking' is 'het Platform', eerst het 'Zuidgebouw' en door de ontwikkelaar ook wel een 'Microcity' genoemd: een complex met meerdere stadsfuncties in één gebouw: wonen, werken, bewegen en horeca bovenop de nieuwe tramlijn naar de Uithof. Welke rol speelt de verkeerskundige in dit geheel?



Tjerk van Impelen, Voorlichter Stationsgebied Utrecht CU2030

Verkeerskunde blijft relevant

Van Impelen: 'Ik werk nu zo'n acht jaar onder andere samen met Peter Koolhaas (zie tekst linksonder), die als verkeerskundige adviseerend optreedt en met verrassende oplossingen komt. Ik was bijvoorbeeld onder de indruk van een 'om-en-om-rijstrookregeling' op de Catharijnesingel, toen er ruimte moest komen voor sloopwerkzaamheden. Een gedurfd, maar vooraf goed doordacht voorstel, dat - tegen sommige verwachtingen in - ook goed werkte.'

'Deze verkeerskundige adviezen zijn in de komende jaren nog van groot belang. Immers, vroeger wilde iedereen met de auto tot voor de deur van het station komen en dat wil iedereen nu ook met de fiets. Daarnaast hebben we te maken met verschillende

reizigersstromen in de stationsomgeving. We krijgen, mede door de multifunctionele ontwikkeling van het stationsgebied, te maken met zowel stationsreizigers als met voorzieningenreizigers en met doorgaande stadsreizigers. Dat vraagt om de juiste routes en in- en uitgangen voor iedere reiziger. Neem de nieuwe fietsenstalling onder het nieuwe Stationsplein, die krijgt zowel de functie van stalling - de grootste ter wereld - als van (snel)fietsroute door een fietstunnel.'

'Om in deze complexe omgeving te komen tot goede ontwerpen moet je ter plekke waarnemen wat er gebeurt en duiden wat dit voor de verschillende verkeersstromen betekent. Verkeerskundigen worden in deze opgave meer gedragsdeskundigen. Zij bedenken comfortabele en aantrekkelijke wegen en

routes die passen bij het gedrag van verschillende vervoerstromen van en naar de omgeving. Ik vermoed dat ik in dit project al te maken heb met de verkeerskundige nieuwe stijl: een professional die zich verdiept in het gedrag van reizigers. Niet alleen door de situatie ter plekke te bestuderen en te beoordelen, maar ook door mee te gaan naar bewonersbijeenkomsten en de wensen en problemen te inventariseren. En die wensen ten slotte te vertalen in maatregelen en oplossingen die bijdragen aan een gezonde verstedelijking. Het gaat dan niet meer om een weg aanleggen van A naar B maar om de vraag: hoe zorg je ervoor dat deze verbinding bijdraagt aan een gezonde stad?'

'Van verkeerskundigen naar reizigerskundigen'

'Ik zie een kanteling in de rol van de overheid en van verkeerskundigen als het gaat om verkeer en mobiliteit. Verkeerskunde zal minder als een soort geheimzinnige wetenschap domineren in een stedelijk ontwerp en veel meer onderdeel gaan vormen van een integrale aanpak.

Het gaat niet meer om wat je aan verkeer over je heen krijgt, volgens berekeningen en modellen, maar om wat je als stad wil bereiken. Daar begint het

mee, en met de vraag hoe je de mobiliteitsvraag die daaruit voortvloeit optimaal faciliteert. Dat gaat veel verder dan verkeersstromen van A naar B helpen. Bovendien veranderen vervoermiddelen en vervoermogelijkheden zelf ook. De ontwikkelingen in elektrisch vervoer gaan nog door. In waterstof ook, hoop ik. En reizigers zullen veel meer gebruik maken van vervoermiddelen op afroep via apps.

Dat vergt van verkeerskundigen meer dan alleen aandacht voor de infrastructuur. Wil je deze bredere en inte-

grale context als verkeerskundige goed begrijpen en er goed op inspelen, dan wordt het belangrijker dat je reizigerskundig bent dan verkeerskundig. Hoe kun je anders ingrijpen in reizigersgedrag? Die reizigerskennis wordt steeds belangrijker.

Voorbeeld, we gaan in Zwolle een busbrug bouwen over het station. Dat is mooi, maar ik geloof niet dat een busbrug lang een exclusieve brug voor bussen blijft. Bussen zijn niet lang meer 'van deze tijd.'



Wim Korf, programmamanager Spoorzone Zwolle

Christiaan Kwantes: 'verkeersmaatregelen inzetten voor ruimtelijke kwaliteit'

Mobiliteit vitaliseert de stad

'Landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen in steden als Amsterdam en Utrecht zien mobiliteit steeds meer als vertrekpunt voor stedelijk ontwerp dan als het traditionele sluitstuk.' Deze, en meer transities in mobiliteit, signaleert Christiaan Kwantes, verkeersplanoloog bij Goudappel Coffeng.



NETTIE BAKKER

Christiaan Kwantes neemt een transitie waarin de rol en functie van de verkeerskunde, verkeersmaatregelen ten slotte ook van verkeerskundigen zelf. 'In het verleden moest de verkeerskundige vaak zijn dingetje doen, veelal aan het eind van een ontwerp-proces. Nu wordt mobiliteit steeds meer gezien als katalysator voor de vitaliteit van een stad, en als instrument om bredere doelen te bereiken. Dat betekent een andere positie in het ontwerpproces en ook andere toepassingen van het verkeerskundig instrumentarium.

Twee voorbeelden: 'Een vaak moeilijke opgave is om levendigheid te brengen in sommige aanloopstraten naar het centrum. Vaak zijn dit straten met weinig ruimte voor voetgangers, maar wel genoeg ruimte om te parkeren. Dit zie je vaak vertaald in het winkelaanbod: de afhaalchinese, een belwinkel of nagelstudio. Hoewel het soms een kwestie van iets langere adem is, kun je in deze stra-

ten een hogere vastgoedwaarde creëren en zo – op termijn – ook een ander winkelaanbod door een andere inrichting voor het verkeer. Bijvoorbeeld meer ruimte bieden aan voetgangers en toestemming geven voor terrassen. Zo kan de inrichting voor het verkeer een stadsstraat volledig veranderen en positief bijdragen aan de vitaliteit van een stadscentrum.'

'Ander voorbeeld is de vraag hoeveel een stad aankan als het gaat om autoverkeer. Dit betekent dat je minder automatisch redeneert vanuit het faciliteren van de latente vraag, bijvoorbeeld met een groene golf. Maar dat er meer kaderstellend wordt gekeken, met name naar het autoverkeer. In de praktijk kan dit betekenen dat je er niet altijd en overall meer wordt gepoogd om met dynamische verkeersmanagementmaatregelen zo veel mogelijk autoverkeer door straten te persen, maar dat je uitgaat van een wensintensiteit. En dat je je DVM-maatregelen dus

ook inzet om die wensintensiteit te behalen. Zelfs als die intensiteit lager is dan het verkeer dat er zou willen rijden.'



Verkeerskunde werd in de jaren '60 een zelfstandige discipline, veroorzaakt door de groeiende automobilititeit. Nu buigt het weer terug naar integrale stadsplanning.



Ferry Wahls, Senior beleidsmedewerker mobiliteit voor de gemeente Maastricht

Het stadsverkeer integraal en strategisch sturen

'Verkeersmanagement in de stad evolueert en wordt 'breder'. Tegenwoordig draagt verkeersmanagement bij aan ruimtelijke kwaliteit' in plaats van - uitsluitend - aan 'doorstroming'.

Dit vergt een andere aanpak: integraal werken en lokaal, operationeel sturen met een strategische blik gericht op het regionale en stadsnetwerk. In Maastricht werkt dit als volgt: de stad is compact. Zonder aanvullende infrastructuur bij te bouwen willen we een

aantrekkelijke stad zijn voor bewoners en bezoekers. Dit is de stedelijke strategie voor verkeersmanagement. Operationeel betekent dit dat we het verkeer binnen de bestaande ruimte zo sturen dat er op bepaalde delen van het stadsnetwerk meer ruimte beschikbaar komt voor voetgangers, fietsers, OV en groen.

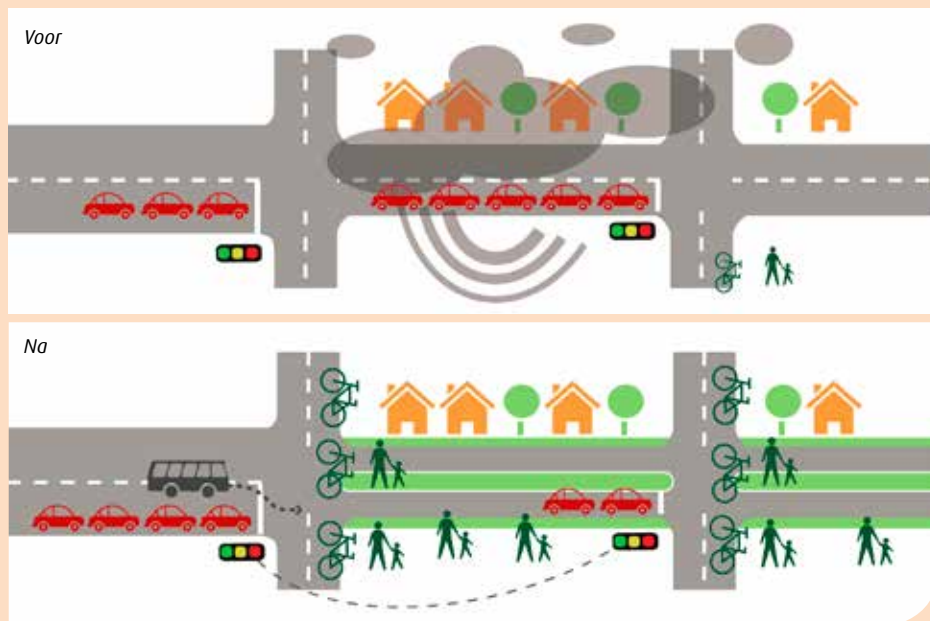
Voorbeeld: in het centrum sturen we de bussen niet over vrije busbanen, maar met voorrang bij verkeerslichten (KAR) zonder vertraging door de stad. Auto's worden gedoseerd toegelaten in het centrum. Dit betekent dat ze niet in het

centrum, maar elders - bij overstappunten - 'vertraging kunnen oplopen'. Zo creëren we ruimte voor voetgangers, fietsers en groen. Voorheen 'draaiden' VRI's lokaal. Nu stuur je ze als onderdeel van het regionale en stadsnetwerk aan en word je een netwerkmanager. Je kijkt naar een netwerk waar verschillende verkeersstromen bij elkaar komen.

Voldoet dat geheel aan wat je met de stad wil? Daar gaat het om. De truc zit in de integrale aanpak.'

'Misschien moeten steden ook meer overgaan tot het stellen van wensintensiteiten. Dat kan dus betekenen dat je als DVM-specialist capaciteit weghaalt op een plek. Bijzonder is dat je vervolgens ziet dat een deel van het verkeer dan 'verdamp't. Mensen gaan op een ander moment de stad in of met een ander vervoermiddel. Je zou er als verkeerskundige meer over willen weten; er is nog niet veel onderzoek naar gedaan. Kwantes wijst op een interessant onderzoek van University College Londen met 70 Europese cases: disappaeering traffic, the story so far'. (<http://discovery.ucl.ac.uk/117869/>).

Dit onderzoek zegt ook iets over de waarde van het verkeersmodel, concludeert Kwantes. 'De huidige verkeersmodellen houden nog onvoldoende rekening met fenomenen als verdampend verkeer en andere trends in verkeer. Het is daarom beter om verkeersmodellen voor stedelijk verkeer meer te zien als hulpmiddel en minder als dogma. Doordat veel modellen uitgaan van dezelfde volumes, berekent een model in het geval van dynamisch doseren van het stadsverkeer hoogstwaarschijnlijk het slechtste scenario. Je moet het model dus goed toepassen voor de juiste berekeningen. Je gebruikt een schroevendraaier immers beter ook niet als hamer. Zo kun je het vergelijken. Anderzijds geeft een model wel inzicht in de reacties van het verkeer als je in een straat bijvoorbeeld bredere stoepen gaat aanleggen, of als je het verkeer bewust wil doseren vanwege de leefbaarheid



Een radicale omslag in dynamisch verkeersmanagement, toegepast op 't Goylaan in Utrecht. 'Het moet raar zijn voor DVM-specialisten om dezelfde instrumenten in te zetten voor minder verkeer in plaats van voor meer verkeer.'

(zie illustratie). Je kunt wel inzicht krijgen in waar wachtrijen zullen ontstaan als gevolg van dynamisch doseren. Dit doseren ten behoeve van leefbaarheid en vitaliteit van de stad gebeurt onder meer in Utrecht. Je kunt hiermee niet alleen de leefbaarheid, maar ook identiteit teruggeven. Denk aan centra waar bewoners vier rijstroken moeten oversteken of de ramen dicht moeten houden vanwege de hoeveelheden fijnstof.

Je ziet door deze ontwikkelingen een systemsprong in DVM-maatregelen ontstaan. Van de DVM-specialist vergt dit een soort omdenken. Het moet ook raar zijn om dezelfde instrumenten in te zetten voor minder verkeer in plaats van voor meer verkeer. Professionals die in de praktijk werkzaam zijn, zullen gaandeweg moeten wennen aan

nieuwe rollen. Hoewel er in de opleidingen aandacht moet blijven bestaan voor het ambachtelijke verkeerskundige werk, is het ook goed dat er aandacht komt voor de planologische kant van verkeersmaatregelen: wat betekenen die voor de stad?'

Als laatste transitie ziet Kwantes een beweging terug van de verkeerskunde naar de integrale stadsplanning. 'Vroeger deed een stadsarchitect, zoals Berlage en later Van Eesteren, het verkeer 'erbij'. Door de toenemende automobiliteit in de jaren 60 ontstond een nieuwe verkeerskundige discipline die zich loszong van de stam van stadsplanning. Ik zie die tak nu weer terugkeren naar de stam.'

Leren van fouten brengt ons verder

'Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV) staat nog in de kinderschoenen, maar maakt het mogelijk om verkeersmanagementmaatregelen gecoördineerd in te zetten en meerdere beleidsdoelen op netwerkniveau te realiseren. Zo kan GNV worden ingezet om de doorstroming te bevorderen, maar ook leefbaarheidsknelpunten verminderen of specifieke doelgroepen faciliteren. Dit kan er wel toe leiden dat je in de praktijk te maken krijgt met tegenstrijdige doelstellingen en uit-

gangspunten. Daarom is het van belang dat globaal geformuleerde beleidsuitgangspunten zoveel mogelijk geconcretiseerd worden. Kennis van gebiedsgericht benutten (GGB+) kan een brug slaan tussen strategie en tactiek. Voor het operationaliseren van tactische keuzes is gedegen kennis nodig van verkeersprocessen en de beïnvloeding hiervan. Ook moet je weten welke informatie er specifiek nodig is - en welke eisen de regelsystemen hieraan stellen - om effectief en op de gewenste wijze in het netwerk in te grijpen. Een belangrijke verandering voor de verkeerskun-

dige is dat er tussen wegbeheerders en dienstenleveranciers netwerkbreed moet worden samengewerkt. Dit betekent dat de verkeerskundige zijn ontwerp niet meer alleen maakt, maar intensief samenwerkt met partners in de keten. GNV bevat nog vele innovaties; daarom is naast kennis van de algoritmie van monitoring- en regelsystemen, nieuwsgierigheid belangrijk voor het succesvol ontwikkelen en toepassen van het GNV-concept. En misschien wel het allerbelangrijkste is dat we leren van fouten, want dat brengt ons verder in de innovatie van het concept.'



Jaap van Kooten, directeur Arane Adviseurs

Marijn Kik: 'Naast beleidsadviseur heb ik tevens een rol gehad als omgevingsmanager'

A. van Ostadelaan: van pilot naar voorbeeld

In Utrecht wordt iets anders gevraagd van beleidsambtenaren dan voorheen. 'We moeten samen met de mensen in de wijk vorm geven aan mobiliteit en veel meer de gebruiker centraal stellen. Samen (uitvoerings)beleid maken betekent 'er meer op uit gaan en samen de stad maken'. Dat ervaart Marijn Kik, adviseur mobiliteitsbeleid. 'Verkeer, vervoer en openbare ruimte zijn in ons beleid steeds meer met elkaar vervlochten omdat we de kwaliteit van de openbare ruimte centraal stellen.'

NETTIE BAKKER

Marijn Kik spreekt over de pilot A. van Ostadelaan die al tijdens de visievorming op mobiliteit in Utrecht vooruitliep op het nieuwe duurzame mobiliteitsplan. 'Met dit project wilden we bestuur en burgers alvast laten zien waar we met de visie naartoe willen.' Je kunt dit project gerust een mobiliteitsproject noemen 'met een bredere opgave dan mobiliteit'. De aanpak van deze Utrechtse laan die uitmondt in een complexe vijsprong, staat niet alleen symbool voor de recent aanvaarde visie 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar', maar zelfs al model voor het daarop volgende duurzame mobiliteitsplan 'Slimme routes, Slim regelen en Slim bestemmen'.

'Deze aanpak kenmerkt zich nadrukkelijk vanuit de gebruiker', legt Kik uit. 'In plaats van eerst naar het CROW-boekje te grijpen,

hebben we bewoners en gebruikers gevraagd hoe zij de ruimte van de laan ter hoogte van de vijsprong ervaren en beleven; zowel als voetganger, fietser en automobilist.'

Komen tot een gezonde stad

Kik: 'Uitgangspunt voor de aanpak was conform de stadsvisie: het doorgaande verkeer uit de stad en meer ruimtelijke kwaliteit bieden om te komen tot een gezonde stad. Hoe je dat precies doet, hebben we in deze pilot onderzocht. De ambitie geeft steeds het kader, de uitvoering kan per gebied in de stad verschillen.'

Stappen

Op de A. van Ostadelaan moest wat gebeuren. De laan ter hoogte van de vijsprong was verkeerskundig ingewikkeld, stenig en matig onderhouden (zie foto voor). Kik: 'We

startten met gesprekken met de buurtbewoners en met de ondernemersverenigingen. Ook het nabijgelegen ziekenhuis stond open voor een probleemanalyse. Samen met collega's van stedenbouw heb ik in eerste instantie een stip op de horizon geplaatst: wat is vanuit stedenbouw een mooi eindbeeld en welke stappen dienen we te doorlopen om daar te komen. Nog geen blauwdruk,



Marijn Kik, adviseur mobiliteitsbeleid bij de gemeente Utrecht

Je kunt dit project gerust een mobiliteitsproject noemen 'met een bredere opgave dan mobiliteit'



Tamara Vijverberg, Blauw Research, namens 'Denk mee met de ANWB'

ANWB-leden over mobiliteitswensen als bewoner versus weggebruiker

Met ANWB-leden uit het panel van 'Denk mee met de ANWB' zijn we in gesprek gegaan over wat zij als bewoner willen op het gebied van mobiliteit in de eigen woonomgeving versus hun wensen als weggebruiker. Over het algemeen zijn leden tevreden met de toegestane snelheid in hun eigen straat, maar ervaren wel dat er regelmatig harder wordt gereden. Handhaving vinden zij belangrijker dan snelheidsbepalende maatregelen.

Leden vinden het belangrijk dat er voldoende en vooral veilige speelomgeving is op loopafstand in de eigen wijk. De eigen straat hoeft niet zozeer in deze behoefte te voorzien. Een goed gescheiden ruimte van het overige wegverkeer heeft de voorkeur. Wel is het voor veel leden van belang dat de auto kan worden geparkeerd in de eigen straat. Het begrip is er dat andere bewoners hier ook behoefte aan hebben.

De trend dat burgers in een steeds vroeger stadium worden betrokken bij

beleidsplannen van de overheid en gemeenten wordt omarmd door de leden. Ze zien voordelen als meer betrokkenheid en meer tevredenheid, maar ook nadelen; bijvoorbeeld dat het langer kan duren voordat een definitief ontwerp gereed is. Veel leden willen graag geïnformeerd worden over wat er met ideeën van de bewoners is gedaan, dan wel een toelichting waarom bepaalde ideeën wel en andere niet zijn meegenomen.'

Op www.verkeerskunde.nl/dossiers leest u de integrale bijdrage van de ANWB

maar inspiratie om mee aan de slag te gaan met de buurt.

Met deze aanpak volgden we grotendeels de functional-ambiancemethode die is ontwikkeld aan de Hogeschool Rotterdam onder begeleiding van stedenbouwkundigbureau De Urbanisten. Met 'functional ambiance' kijk je met een andere dan alleen een verkeerskundige blik naar een gebied. Het gaat in eerste instantie ook veel minder om de inrichting, maar om het gebruik, de functies en de ambities. Je praat dan dus niet meteen over waar het verkeer moet rijden of waar parkeerplekken moeten komen, maar je kijkt bijvoorbeeld eerst naar de identiteit van de plek of de oversteekbaarheid en of er bijvoorbeeld veel kris-krasbewegingen zijn. Dan wel, of de doorstroming meer of minder nadruk verdient. Hiermee wordt een ambitie voor de plek ontwikkeld waar vanuit de gebruiker nagedacht is.'

Offers

'We hebben op basis van de gesprekken een hoge ambitie neergelegd en zijn pas vandaaruit gaan tekenen. De verkeersruimte is flink afgenomen omdat de verblijfsfunctie van de plek belangrijker is geworden. Bovendien verdween er een VRI. We hebben ons vervolgens verkeerskundig goed voorbereid: Goudappel Coffeng voerde een verkeersaudit uit en RoyalHaskoningDHV maakte een verkeerssimulatie op basis van het huidige en zelfs een groeiend verkeersaanbod. Daaruit bleek dat de straten met een afname van de



De Adriaen van Ostadelaan in Utrecht vóór en na de uitvoering van een herinrichtingspilot vooruitlopend op het nieuwe duurzame mobiliteitsbeleid

verkeersruimte ook nog functioneren als de verkeersintensiteiten niet minder zouden worden. Voordeel van de brede aanpak bij de start van het proces, is dat je uiteindelijk veel ambassadeurs hebt voor je ambitie.'

Grootste compliment

De pilot A.van Ostadepiaan is nu voor 99 procent opgeleverd. Kik: 'Er komen nog extra bomen bij. Nu is het misschien nog een beetje kaal, maar in het voorjaar ziet het er vast al heel anders uit. Voor sommige mensen kan het nog even wennen zijn dat de verkeerslichten weg zijn, want het is en blijft een vijfsporang. Als het vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk is nemen we nog extra maatregelen. Het grootste compliment dat ik hoorde is dat in andere delen van de stad

mensen vragen om ook zo'n 'Ostadeplein' bij hen in de buurt.'

De eerste keer

'Dit was voor mij de eerste keer om zo te werken. Als beleidsadviseur zat ik nu veel dichterbij de praktijk en werd min of meer omgevingsmanager. Je ziet zo meteen een effect van je beleidsvisie in de stad. Ik blijf natuurlijk van de inhoud en heb er een projectmanager bij gezocht die ik van de inhoud kon voorzien. Dat heeft geholpen. Er is zeker wat veranderd.'

De verkeerskundige is een frontspeler

'Verkeer is structuurbepalend in steden. Vroeger werd verkeer sectoraal bekeken, met een focus op veiligheid en op de auto. Ik zie nu een omwenteling van sectoraal naar integraal denken over verkeer. Dit wordt aangemoedigd door de mondiale vraag naar duurzaamheid, die ook iets zegt over de auto. De auto legt een enorm beslag op onze ruimte en energie en stoot onder meer fijnstof uit. Er zijn mooie verkeersmodellen, maar het gaat niet meer om een generiek

verhaal over aantallen voertuigen per etmaal, maar om de knoppen waaraan je moet draaien om de identiteit van een stad te behouden, of zelfs te benadrukken.

Kijk naar alle singels die gedempt zijn ten behoeve van het autoverkeer. Vragen van nu zijn hoe we de autostromen die de stad binnen komen, transformeren tot voetgangersstromen en tegelijkertijd kantoren, winkels en woningen bereikbaar houden. En soms kan het juist prettig zijn om de auto in de stad te hebben, want het zorgt ook

voor levendigheid. Dit houdt in dat je verkeer integraal organiseert en ook altijd even op een hoger schaalniveau kijkt, naar de impact, de context en de identiteit van de stad.

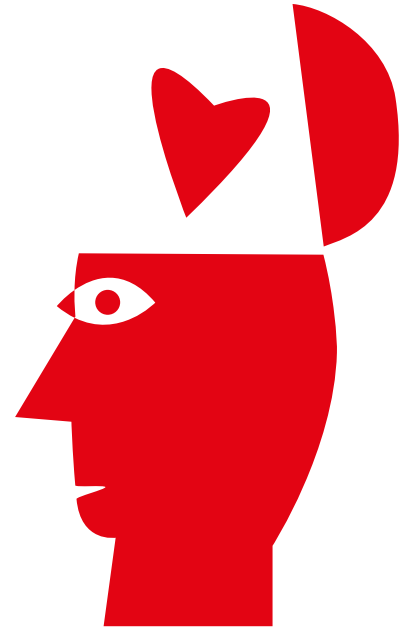
Een kunstzinnige notie in de opleiding voor verkeerskundigen zou hieraan kunnen bijdragen, evenals inzicht hoe steden zich hebben ontwikkeld. Zorg ervoor dat de verkeerskundige kennis en belangstelling breed wordt gevormd, want de verkeerskundige is tegenwoordig een frontspeler.'



Paul Achterberg, directeur atelier Quadrat, landschapsarchitect

Wat 'bezielt' u?

Wat is uw drijfveer? Verkeerskunde zoekt naar de bezieling van vakgenoten om daarmee een beeld te schetsen van de waarde van dit vakgebied voor de samenleving. In deze zesde aflevering de bezieling van Rolf Pieck, directeur Businessunit Mobiliteit bij Royal HaskoningDHV, Mike Béréno, AVB en voorzitter Transitieteam Verkeer en Mobiliteit en Jan Ploeger, Programmamanager provincie Zuid-Holland en voorzitter afdeling Verkeer en Vervoer KIVI.



Rolf Pieck:

'Vanaf het viaduct keken we altijd even naar de auto's'

'Ik ben geboren in Rotterdam. Beter gezegd in de wijk Overschie. Als kleine jongen wandelde ik met mijn vader vaak naar het vliegveld aan 'de andere kant', het gedeelte van Overschie dat aan de andere zijde van de A13 lag. Vanaf het viaduct keken we altijd even naar de auto's. Later in mijn middelbare schooltijd werd het Kleinpolderplein aangelegd, daar fietste ik elke dag op weg naar school langs. De bouw fascineerde me. Daarom ben ik in 1972 begonnen met de studie Civiele Techniek aan de TU Delft. De studie maakt mij duidelijk dat ik meer interesse had in de keerzijde van infrastructurele oplossingen dan in de techniek zelf. De vraag waarom we wegen aanleggen, wat de gevolgen zijn en of het niet anders kan, heeft me bij verkeerskunde gebracht. Een vakgebied dat nog volop in ontwikkeling was. Wat mij fascineerde (en nog steeds fascineert) was de wisselwerking tussen techniek en het menselijk gedrag dat bij verkeerskunde naar voren komt. In heel veel gevallen werd techniek als oplossing gezien: bouw

een Kleinpolderplein en het probleem is opgelost. Dat bij de aanleg van infrastructuur diverse maatschappelijke belangen zijn betrokken (zoals het doorsnijden van Overschie) en de gevolgen voor de mens, werd onvoldoende onderkend. Juist dit maatschappelijke karakter maakt het vakgebied zo aantrekkelijk.

'Juist het maatschappelijke karakter maakt het vakgebied zo aantrekkelijk'

Terwijl ik dit schrijf valt de krant op de deurenmat. Vier van de tien drukste spitsen ooit waren in 2016. De voorpagina kopt 'Ze bestaat, de perfecte remedie tegen files'. In de krant twee pagina's over de vraag 'Zo zijn de files op te lossen, dus waarom gebeurt het niet?'

We zijn 40 jaar verder en nog steeds zijn er

files en is de toenemende mobiliteit actueel. Onze pijlen zijn nu gericht op de technologie. We verwachten dat app's, websites, connectivity en de zelfrijdende, elektrische auto ons huidige Kleinpolderplein zullen zijn. Hier kritisch naar kijken en trends vertalen naar gevolgen voor de mobiliteit wordt nog nauwelijks gedaan. We denken ook nu meer aan oplossingen die technologisch mogelijk zijn dan aan de gevolgen voor de gebruiker (want we zijn geen automobilist meer maar mobilist). De problemen van 40 jaar geleden zijn nog steeds actueel. De dilemma's bij de oplossingen ook.

Stond de verkeerskunde 40 jaar geleden in de kinderschoenen, nu staan we op een kantelpunt. Grote technologiebedrijven zullen meer en meer invloed krijgen in de mobiliteit. Het zal duidelijk zijn dat ik nog steeds niet uitgekeken ben op het vakgebied. Er zijn grote uitdagingen om steden leefbaar te houden, de perifere gebieden voldoende bereikbaar te houden en de verkeersonveiligheid te

Mike Bérénos: ‘Waarom gaan mensen op pad?’

Mijn bezieling voor het vakgebied dat met verkeer en mobiliteit te maken heeft, is eigenlijk ontstaan vanuit de auto, op autosnelwegen. Met wijlen mijn schoonvader ging ik in de jaren 60 per auto vaak op pad; slachthuizen in Nederland bezoeken, want hij handelde in vee en vlees. Zo het autoverkeer meemaken, boeide me. En ik was nieuwsgierig. Waarom gaan mensen (fysiek) op pad? Die nieuwsgierigheid naar dingen die me boeien heb ik altijd gehad en nog steeds.

Ik studeerde Civiele Techniek aan de TUDelft. Daar was een nieuwe afstudeerrichting: verkeerskunde. Daar was snel voor gekozen en daar ben ik ook in afgestudeerd. Ik heb nooit spijt gehad van die keuze. Het vak en het fenomeen mobiliteit bleven me boeien.

Als ik nu weer mocht kiezen? Dan komt er even een beetje ambivalentie in me op. Geld verdienen boeit me ook. En dan zou ik net als mijn schoonvader kiezen voor handel, maar dan bijvoorbeeld in zuidvruchten: bananen,

sinaasappelen of zo. Lekker concreet en ik heb nog banden met Zuid-Amerika.

Maar eigenlijk ben ik niet zo materialistisch, toch meer een idealist. Ik zou wat ik nu weet van ‘verkeerskunde’ en heb meegemaakt met ‘verkeerskunde’ toch weer daarvoor kiezen. Vandaar dat ik nog steeds bezig ben met het op de kaart zetten van dit beroep. Mijn drive is meerdimensionaal.

‘Misschien dat ik daarom blijf werken aan transitie en mobiliteit’

Het brede karakter boeit: techniek, beleid, mens, maatschappij. Dat heb ik, van origine een technout, aan de Verkeersacademie in Tilburg meegekregen. Boeiende gesprekken met collega's die uit alle aan mobiliteit aanpalende disciplines kwamen: sociologie, psychologie, stedenbouw/planologie, logistiek, ict, etcetera. En natuurlijk ook collega's van de verschillende deelterreinen van ‘ver-

keerskunde’: beleid, onderzoek, (verkeers-technisch)ontwerp.

Een andere dimensie is dat ik ervan overtuigd ben dat de oerbehoefte van mensen om met elkaar te willen communiceren, de alfa en omega van dit vakgebied zijn. Communicatie met maatschappelijke doelen. Dus ook de digitale mobiliteit is op de een of andere manier onderdeel van dit vakgebied. Daar ligt nog een braakliggend terrein. De sociale wetenschappen zijn daar al veel langer mee bezig.

Weer zou ik kiezen voor ‘verkeerskunde’, maar dan voor een vakgebied dat maatschappelijk beter gewaardeerd wordt. Misschien dat ik daarom blijf werken aan transitie en mobiliteit. Ook om de volgende generaties een beter vakgebied te bieden. Dat is ook een manier om met duurzaamheid om te gaan. Zorgen voor een toekomstbestendig vakgebied en beroep dat met mobiliteit van doen heeft. Boeiend!

Jan Ploeger: ‘Op mijn 16e kocht ik géén brommer’

Dat ik verkeerskundige ben geworden (in 1979) verbaasde niemand in mijn omgeving. Het zat er al vroeg in. Natuurlijk speelde ik in de jaren 50 met Dinky Toys en bouwde met vriendjes hele steden na. En ik ontwierp auto's, maar tekende ook ingewikkelde kruispunten. Later bleek dat een Vaanplein te heten of een Ridderster. Een andere fascinatie was het maken en bestuderen van landkaarten.

Ik raadpleeg nog regelmatig mijn Bosatlas uit 1906 als er weer eens een historische onderwerp op het journaal is. Tot waar reikte het Ottomaanse Rijk en hoe heet Breslau tegenwoordig. Reizen deed ik ook graag, met de trein (spannend vooral als het buiten donker was) en op fietsvakantie. Op mijn 16e kocht ik géén brommer. Mijn eerste kostenbaten analyse: ik vond het volstrekt nutteloos om 's ochtends om vijf uur op te staan,

kranten te bezorgen, daarmee geld te verdienen voor een bromfiets om vervolgens tien minuten tijdwinst te maken op de rit naar school.

‘Mijn fascinatie was niet zozeer de techniek, maar vooral de wisselwerking met de omgeving’

Planologie in Utrecht was mijn eerste keuze, maar de mentor van mijn middelbare school zag voor mij geen toekomst als aardrijkskundeleraar. Civiele techniek in Delft en daar specialiseren in planologie. Tijdens mijn kandidaats nam ik deel aan de facultatieve MIST-projecten (Maatschappelijke Implicaties van de Civiele Techniek). Een verademing naast theoretische mechanica. Mijn fascinatie was

niet zozeer de techniek (al is het nog steeds handig om te kunnen rekenen en tekenen), maar vooral de wisselwerking met de omgeving. Verkeerskunde en planologie bleken echte gamma wetenschappen te zijn. Ze leggen verband tussen mobiliteit, de wijze van verplaatsen en de plekken waar maatschappelijke activiteiten baat hebben van mobiliteit. Natuurlijk zijn er veel nadelige effecten van verkeer, die we steeds beter onder controle krijgen. Al blijven het niveau van verkeersonveiligheid en CO₂-uitstoot nog zorgelijk. Maar mobiliteit is ook gewoon leuk. Zelfs tegen de wind in fietsen, zoals het Nederlands kampioenschap in november illustreerde.’

i op www.verkeerskunde.nl/watbezieltu vindt u de integrale versies van deze bijdragen. Wilt u ook uw bezieling delen? info@verkeerskunde.nl