

## POSITION PAPER

Van: Transitieteam Verkeer en Mobiliteit

Dd: 18sept2014

### WAAROM VERKEERSKUNDE IN EEN ANDER DAGLICHT MOET KOMEN TE STAAN

#### Samenvatting

*Wat is de actuele gevraagde en gewenste toegevoegde waarde van het vakgebied verkeerskunde voor de maatschappij en komt die waarde nu en in de nabije toekomst goed uit de verf?*

*Vragen die ieder vakgebied zich periodiek zou moeten stellen, maar in de verkeerskunde lijkt het antwoord hierop toenemend urgent en van belang. Er sterft nog steeds meer dan een weggebruiker per dag in het verkeer, er zijn hardnekkige doorstromingsproblemen, de harde infrastructuur zit tegen een nog niet begrote vervanging aan, terwijl sociale media, vergrijzing en een migratie naar de steden een wissel trekken op de traditionele vervoersmodaliteiten en infrastructuur. Tegelijkertijd brengen de voertuig- en informatietechnologie nieuwe spelers in het vakgebied verkeer, vervoer en mobiliteit.*

*Wie bewaakt in al deze accelererende processen de kwaliteit, flexibiliteit, betaalbaarheid, creativiteit en veiligheid van het integrale verkeers- en vervoersysteem? Wie komt met efficiënte oplossingen voor de mobiliteitsvraagstukken in de nabije toekomst en wie borgt de verkeerskundige kennis in integrale mobiliteitsprocessen? Verkeerskundigen zijn traditioneel hiervoor op alle overheids- en ondernemersniveaus vertegenwoordigd, hoewel de uitloop hier en daar zorgelijk vormen aanneemt. Strategische posities worden meer en meer ingenomen door niet-verkeerskundigen.*

*Veel, zo niet alles is aanwezig in het vakgebied als het gaat om kennis, kennissen en expertise. Zo genieten we internationale faam op onder meer het gebied van dynamisch verkeersmanagement, verkeersveiligheid en fiets. Maar de keten is zo sterk als de zwakste schakel. Onze zoektocht gaat om de mazen in dit net. Het vakgebied is jarenlang volgend geweest, maar zal in de nieuwe verhoudingen autoriteit moeten tonen om voldoende gewicht te geven aan de toegevoegde maatschappelijke waarde: een duurzame mobiliteitsontwikkeling mogelijk maken.*

*Het vakgebied heeft eigenlijk een sterk oplossend vermogen, beschikt over mogelijkheden en de skills om een echte systemsprong te maken naar een sturende visionaire groep van mobiliteitsdeskundigen. De complexiteit van mobiliteit maakt dat de verkeerskundige professional de weg weet in de enorme hoeveelheid van thema's als duurzaamheid, economie, ruimtelijke inrichting, veiligheid. De zwakker wordende schakel tussen de vier O's (Overheid, Ondernemers, Onderwijs en Onderzoek) en de beperkte vernieuwingskracht kan door een stevige marketingsbeleid op een hoger planniveau worden getild en het acceptatieniveau in de samenleving sterk verbeteren. Deze uitdagingen willen -voluntarisme- en gaan wij ook aan.*

***Verkeer heeft nu nog geen sterk imago, het lijkt een vanzelfsprekendheid en van iedereen. De ogenschijnlijk miljoenen verkeerskundigen in Nederland en Vlaanderen hebben allemaal een niet-deskundige mening. In onze visie zien we het vakgebied dit weerleggen en wezenlijk bijdragen aan welvaart en welzijn voor mens, organisaties en maatschappij. Verkeerskundigen gaan zorgen voor een goed geolied mobiliteitssysteem dat (weer) randvoorwaardelijk bijdraagt aan de ruimtelijke inrichting, economische ontwikkelingen, en een veilige, sociale en maatschappelijke omgeving. Taking care of transport mobility means shaping society. Dit is onze missie, onze taak en onze opdracht, die we samen gaan waarmaken. Ook u hebben we daarbij nodig.***

## **Leeswijzer**

In vier paragrafen schetsen we allereerst wat er aan de hand is met het vakgebied, goed een halve eeuw na het ontstaan hiervan. Gekoppeld hieraan geven we een korte omgevingsanalyse. Ook wat onze visie is komt aan bod. We sluiten dit document af met ons inziens belangrijke uitdagingen waar het vakgebied de komende jaren voor staat. Deze uitdagingen gaan opgepakt worden.

**Wat is er aan de hand?** (vetgedrukt, cursief zijn concreet de problemen aangegeven; zie bronnen achterin)

Mobiliteit, verkeer & vervoer, is een werkveld dat nog maar 50 jaar bestaat, maar is door de enorme ontwikkeling die het doormaakt aan vernieuwing toe. We houden geen pleidooi om nog meer onderzoek te doen, maar... **. het vakgebied verkeer & vervoer is volgend geweest,** probleemoplossend, brandjes blussen, het schaamdoekje voor de schuldvraag, de sluitpost van de begroting.

Het is ook een enorme(groei)markt waar wij als samenleving volstrekt onvoldoende uithalen. Van buiten af naar binnen kijkend lijkt het allemaal zo eenvoudig, maar op de simpelste vragen kunnen we vanwege de complexiteit geen adequaat antwoord meer geven. Verkeer was en is de techniek en de infrastructuur. Niets mis mee, integendeel. Wij zijn er mee groot geworden. Maar er komen nieuwe uitdagingen op ons af. In een veranderende wereld moet het vakgebied meegaan. Niets doen betekent versnippering en achter de feiten aan lopen. Daarom steken we de hand in eigen boezem.

**Het vakgebied is slecht georganiseerd** waardoor **inefficiënt wordt omgaan met en versnippering van kennis.** Een vakgebied met **weinig initiatief en weinig toekomstgericht denken.**

**Verkeer heeft nu geen imago,** het is geen merkartikel, het is van iedereen. Natuurlijk zijn we trots op onze waterkering, hebben wij het dichtste spoornetwerk van Europa gerealiseerd, zijn wij het meest fietsende volkje van de wereld en wordt onze kennis, ervaring en kunde wereldwijd geroemd. Maar we doen er te weinig mee. **PR/PA van verkeer, vervoer en mobiliteit ontbreekt in het werkveld van de verkeerskunde.** We hebben 17 miljoen verkeerskundigen in Nederland die worden aangevoerd door een kleine hoofdmacht, maar die zijn **onvoldoende in staat om met de juiste ingrediënten er een integrale visie en strategie voor te ontwikkelen.** De kloof tussen de vier O's wordt steeds groter. **Overheden, onderwijs/onderzoek, ondernemers en omgeving werken onvoldoende samen** om met visie en strategie invulling te geven aan datgene wat wij op korte en middellange termijn moeten ontwikkelen, implementeren, benutten en beheren.

Met name **de coördinatie in de ontwikkeling van de vakexpertise is voor verbetering vatbaar,** want HBO en WO instellingen werken nog onvoldoende samen. Wetenschap en toepassing lijken daardoor vreemden voor elkaar. Kansen om de expertise van met name de beginnende professionals op een hoger niveau te brengen blijven zodoende onbenut.

**Ook afstemming tussen theorie en praktijk vindt summier plaats,** en blijft te veel beperkt tot de benutting van stagiairs en afstudeerders. Kansen om de expertise van met name young professionals op een hoger niveau te brengen worden onvoldoende benut.

De maatschappelijke impact van mobiliteit is enorm, met als gevolg dat menigeen hierover een mening ventileert. Het effect hiervan is dat geen politicus om het verkeer heen kan, met **een sterke politisering van het vakgebied** tot gevolg. Deze invloed maakt dat **de waan van alle dag overheerst,** met gevolgen voor de ontwikkeling van het vakgebied. **De nadruk ligt dan ook te veel op economisch functioneren en probleemoplossing en in mindere mate op mens- en maatschappij-aspecten en op visievorming.**

Dat blijkt wel uit de grote hoeveelheid titels die wij geven aan een en het zelfde onderwerp. De aantrekkingskracht van het werkveld is omgekeerd evenredig met de functie die het zou moeten

uitstralen. **Het stoot af, is niet “sexy”, managerial niet de juiste positie.** Vergelijk de advocaat of de accountant. Er zijn meerdere niveaus en thema's, maar daar is de functie helder en voor één uitleg vatbaar.

## Omgevingsanalyse

Het vakgebied Verkeer en Mobiliteit wordt gedomineerd door technisch kennen en kunnen. Dankzij deze technische focus zijn veel praktische verkeersproblemen opgelost. Hier mogen we trots op zijn. Trots op (enorme) reductie van het aantal verkeersslachtoffers en trots op hoe we de enorm toegenomen verkeersdruk hebben weten te managen. Ondanks deze successen blijft het vak gedomineerd worden door een beeldvorming van “problemen en ellende”. Een lonkend toekomstperspectief is er niet, want het vak ontbeert vernieuwingskracht op grotere schaal. Sociologische, psychologische en maatschappelijke trends en ontwikkelingen worden niet gemakkelijk omarmd, waardoor een integrale ontwikkeling van het Nederlandse en Vlaamse verkeers- en vervoerssysteem, laat staan een stevige verduurzaming van dit systeem, niet tot volledige wasdom komt. Te zeer blijven verkeerskundigen bezig met achterhoedegevechten als het afhandelen van de zoveelste klacht.

Wat is het werkveld van de verkeerskundige of wat zou het moeten zijn? Waarom zou het zo moeten zijn? De Wereld Draait Door, maar niet zonder de verkeerskundige! Of toch wel?

*De Dikke van Dale schrijft: in strikte zin van de activiteit der verkeersmiddelen, ongeacht of hierbij vervoer plaatsvindt; voetgangers worden niet als verkeer beschouwd.*

Menigeen die momenteel werkzaam is in het werkveld van verkeer, vervoer en mobiliteit, weet dat deze benadering niet meer van deze tijd is. De vraagstukken die de verkeerskundige momenteel krijgt zijn van hele andere orde. ICT, social media, financiering, wetgeving, economie, marketing, communicatie, milieu, veiligheid, transport, supply chain, planologie, etc zijn aanpalende werkvelden waarvan de mobiliteit inmiddels een integraal onderdeel uitmaakt cq zou moeten uitmaken. De werkwijze van de deskundigen is gericht op samenwerking, wetende dat mobiliteit een integraal onderdeel uitmaakt van de wijze waarop wij in de huidige tijd de samenleving inrichten. Mooi, maar is dat toekomstbestendig? Nee, daar zijn de meeste deskundigen het wel over eens.

Het beginsel dat verkeer een afgeleide is van de ruimtelijke inrichting is “oud denken”. Mobiliteit maakt integraal onderdeel uit van alle vraagstukken die zich in economische, ruimtelijke, wettelijke, en financiële ontwikkelingen voordoen. De wereld op zijn kop zetten, zouden we zeggen, echter niets is minder waar dan dat mobiliteit meer en meer voorop gaat in de discussie. Hoe en waarom wij oplossingen aandragen voor majeure vraagstukken. Het is niet voor niets dat menigeen de vraag omdraait: van de behoefte naar bewegen naar moeten we wel bewegen? Een nieuwe dimensie diende zich aan, van fysieke samenkomst naar de digitale samenkomst van mensen. Fysieke mobiliteit, maar ook digitale mobiliteit hoort bij het vakgebied.

Als we zien wat de afgelopen decennia tot stand is gekomen, kunnen we daar met recht trots op zijn. Zonder ook maar iets of iemand tekort te doen is dat globaal onder te verdelen naar technologieën, materialengebruik, bereikbaarheid, financiering, wetgeving, communicatie, organisatie, economische, sociaal en maatschappelijke ontwikkelingen. Het ontstaan van verschillende, ieder op

hun eigen vakgebied georiënteerde, kennisinstituten verdelen continu het werkveld in thema's, voeren onderzoeken uit, en exploiteren de kennis.

Wie heeft decennia geleden kunnen bedenken dat auto's zonder menselijk ingrijpen zelf kunnen rijden? De technologische ontwikkelingen gaan zo hard dat deze innovatie grote gevolgen gaat krijgen voor onze samenleving. Ook de toepassing van nieuwe brandstofvormen maken integraal onderdeel daarvan uit. Welke gevolgen heeft dat voor onze systemen, netwerken, infrastructuur, economie en ruimtegebruik? Zijn dat weer oorzaken voor de ruimtelijke inrichting, hoe gaan wij dat financieren en organiseren? Hoe sturen wij daarop aan of blijven we het volgend benaderen? De benodigde kennis ontbreekt momenteel om hierop voldoende te anticiperen, sterker nog om randvoorwaardelijk aan te geven waar dergelijke ontwikkelingen aan moeten worden getoetst. In de dynamiek en hectiek van deze ontwikkelingen is samenwerking op een breed vlak van disciplines onontbeerlijk. De mobiliteitsarchitect mag hier niet ontbreken!

## **Visie**

We zien dat in de samenleving overal sprake is van mobiliteit, of van communicatie en van fysieke verplaatsingen. Mensen zoeken elkaar op, willen contacten, ontmoetingen. Spullen moeten van A naar B. Dat komt tot uiting in zowel fysieke als niet-fysieke (digitale) mobiliteit. Mobiliteit is als lymfevaten in een menselijk lichaam. Mobiliteit is essentieel voor het sociaal-maatschappelijk en economisch functioneren van de samenleving. Mobiliteit is sterk verweven met mens en maatschappij.

Onze visie is een vakgebied dat voluntaristisch en pro-actief bijdraagt aan de welvaart en welzijn van personen en organisaties. Een goed geolied mobiliteitssysteem is daartoe onmisbaar.

Taking care of transport mobility means shaping society and building our own future.

Afgeleid van deze visie is het hebben van een totaal en breed gezien goed onderwijssysteem voor dit vakgebied onontbeerlijk. Een dergelijk onderwijssysteem levert de nieuwe professionals, die op invloedrijke posities in de samenleving zitten en die aansturen op een vitale mobiele samenleving. Het vakgebied krijgt daardoor ook meer zeggenschap en aanzien.

Dat heeft zeker gevolgen voor het huidige werkveld verkeerskunde. Het is derhalve absoluut noodzakelijk dat de verkeerskunde vanuit een breder perspectief wordt benaderd.

Het werkveld verkeer, vervoer en mobiliteit ontstijgt de afgeleide vorm waartoe het eerder is veroordeeld in de aanpak van onze ruimtelijke inrichting en economie. Mobiliteit staat centraal in de ruimtelijke inrichting en economie. Het wordt in één naam genoemd met andere sectoren economie, ruimte en milieu. Het besef moet groeien dat mobiliteit een grote rol speelt in voornoemde domeinen. Het omkeren van de keten zal meer en meer noodzakelijk zijn om de komende generaties ook een soliede maatschappij te geven (gunnen).

## **Uitdagingen**

Op basis van het bovenstaande zien wij een aantal uitdagingen die zeker aangegaan moeten worden. We noemen:

- Een beroepsvereniging of andere organisatievorm (bijvoorbeeld een digitaal netwerkorganisatie) oprichten om verbindingen te maken zodat de kwaliteit van de mobiliteitsdeskundige wordt bevorderd, en zorg wordt gedragen voor een interessant werkveld met een uitdagend imago voor young professionals.
- Een versterking van het bestuurlijke en operationele platform (ambassadeurs) bestaande uit de vier O's (Overheid, Ondernemers, Onderwijs en Onderzoek) waar de integrale mobiliteitsvisie wordt omarmd, en vastgelegd, zodat de te behalen doelen dichterbij worden gebracht.
- Vanuit een mobiliteitsvisie een mobiliteitsagenda vastleggen: welke uitdagingen komen op het vakgebied af, en hoe tackelen we deze uitdagingen? Vergelijk: "Wetenschapsagenda", KNAW, 2011.
- Het verstevigen van de kenniscomponent door een betere aansluiting HBO/WO, om adequaat opgeleide young professionals te creëren, voorkomen van kennishiaten, betere coördinatie en organisatie van het brede vakgebied, en waar integratie met andere vakgebieden tot stand komt.
- Een werkveld creëren waar de vakprofessionals op sleutelposities terecht komen voor de opbouw en sturing op mobiliteit dat een drager van andere werkvelden wordt.
- Het anders positioneren en aansturen van een vakgebied dat staat voor de kwalitatieve bijdrage die geleverd moet worden aan onze samenleving.

In het uitwerken van deze uitdagingen ligt ons inziens de sleutel tot een beter functionerend vakgebied. Dat kunnen we als transitieteam niet alleen. Wij zoeken daarom hulp in de vorm van mankracht, tijd en geld.

---

Bronnen:            1. Enquete Verkeer en Mobiliteit, mei 2014  
                          2. Vakdebat van maart 2013  
                          3. "Is de naam verkeerskunde wel geschikt?", Newcom Research&Consultancy, 2010