

## **De verkeersplanoloog van de toekomst**

A.H.M. Buffing

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Amsterdam  
t.buffing@ivv.amsterdam.nl

R. Teekamp

Windesheim Flevoland  
r.teekamp@windesheimflevoland.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

## **Samenvatting**

### *De verkeersplanoloog van de toekomst*

De samenleving verandert in vele opzichten. De rol van de overheid in de planologie is niet meer vanzelfsprekend. De economische situatie brengt de overheid in een nieuwe bescheidener rol. Technologische ontwikkelingen doen nieuwe vervoersconcepten ontstaan, die de overheid niet kan voorzien, en waar ook hij ook geen greep op heeft. Dat heeft gevolgen voor de planologie en voor de planoloog. De verkeersplanoloog van de toekomst is een professional met lef om te opereren in een vakgebied dat relativisme en overtuigingskracht vereist.

## **1. Inleiding**

Er zijn tal veranderingen gaande die ons nopen tot nadenken over de beoefening van het vak verkeerskundige / verkeersplanoloog nu en in de toekomst. In deze bijdrage willen we een impressie geven van de veranderingen. Vervolgens zullen we een beschouwing houden over wat dat betekent voor het vak en voor de attitude van de planoloog. Tenslotte willen we aangeven wat dit kan betekenen voor de opleiding van de toekomstige verkeers- en vervoersplanoloog.

## **2. De wereld om ons heen verandert**

### *2.1 Economische crisis*

De economische crisis heeft niet alleen gevolgen voor de bestedingsmogelijkheden van tal van burger. In de vastgoedsector zijn de gevolgen ingrijpend. De kantorenmarkt heeft te kampen met grootschalige leegstand, de woningmarkt zit op slot. Dit heeft tot gevolg dat de ontwikkel- en verdienmodellen van gemeenten niet meer werken. Nog niet zolang geleden maakten gemeenten afspraken met projectontwikkelaar en woningcorporaties voor grootschalige projecten. De gemeenten maakten de grond bouwrijp, inden de verkoopprijs of erfpachtvergoedingen. Dit model werkt niet meer. Gemeenten moeten op grote schaal op ontwikkelgrond afschrijven, of op zijn best genoeg nemen met minder inkomsten.

Dit betekent dat er minder grootschalige plannen worden ontwikkeld. Niet langer is het vanzelfsprekend dat ontsluiting van nieuwe gebieden wordt gefinancierd uit de grondexploitatie.

De economische crisis heeft ook tot gevolg dat investeringsprogramma's van overheden, en zeker de rijksoverheid drastisch verminderen. Benutten is het toverwoord. Een aantal grootschalige investeringen, waarover een aantal jaren geleden besluiten is genomen, wordt nu en de komende jaren uitgevoerd. Het laatste MIRT spreekt boekdelen. Er komen nauwelijks nieuwe grote projecten bij, projecten vallen af of worden uitgesteld.

### *2.2 Groei en krimp*

De tijd is voorbij dat overheden zich zonder meer konden en moesten voorbereiden op groei. Er is een tweedeling in het land gaande met groei in kernsteden en meer in het algemeen de Randstad en krimp in de periferie. Groei in de kernsteden gaat gepaard met intensivering van grondgebruik. De nadruk ligt minder op uitleggebieden. Daardoor neemt de druk op de bestaande openbare ruimte toe en zal de verkeersfunctie moeten concurreren met de verblijfsfunctie.

In krimpgebieden zal de opgave zijn om met minder middelen infrastructuur in stand te houden en het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer op een acceptabel niveau te houden.

### *2.3 Informatietechnologie systemen*

Door het toepassen van informatietechnologieën verandert het verkeersmanagement. De eerste stappen zijn gezet op de weg naar dynamisch verkeersmanagement. In de drukke delen van de Randstad neemt dat structurele vormen aan. Lokaal kan worden ingesprongen op bijzondere situaties. Dat gebeurt bijvoorbeeld rondom het ArenA-gebied in Amsterdam Zuidoost, waarvoor verschillende regelstrategieën zijn ontwikkeld om grote vervoersstromen bij al dan niet samenlopende evenementen in de Arena, Ziggodome en Heineken Music Hall probleemloos worden verwerkt.

Op dit moment proberen de verschillende wegbeheerders elkaar te vinden om reizigers relevante reisinformatie te verschaffen – dat wil zeggen van deur tot deur. Hierbij worden de klassieke beheerdersgrenzen per definitie overschreden. Tegelijkertijd springen innovatieve bedrijven zoals GoAbout in de leemte en leveren actuele en toekomstige reisinformatie met apps die niet alleen de beheerdersgrenzen maar ook de klassieke unimodale ritten ontstijgen. De ontwikkelingen gaan sneller dan de klassieke overheidsorganen bij kunnen benen en een rolverschuiving is onvermijdelijk: van beheren naar faciliteren. "Wij de data u de apps" illustreert deze ontwikkeling. Niet de overheid, maar de markt en de reiziger bepalen welke informatie uiteindelijk relevant is en beschikbaar komt. De overheid dient nog 'slechts' tot het beschikbaar stellen van betrouwbare brondata. En of die rol nog lang bij de overheid zal blijven liggen laat zich makkelijk raden.

Op spoor worden nog nauwelijks technieken gebruikt voor capaciteitsmanagement. Alles staat in het teken van veiligheid. Met de komst van EMTRS mag verwacht worden dat daarin een beetje verandering komt.

### *2.4 informatietechnologie voor de gebruiker*

De opkomst van internet heeft veel informatie beschikbaar gemaakt voor de gebruiker. Aanvankelijk vooral statisch informatie, zoals de dienstregeling van vervoerbedrijven. Inmiddels is veel real time informatie beschikbaar. De helft van de Nederlanders heeft inmiddels een smart phone, waardoor de informatie steeds beschikbaar is, voor en tijdens de reis. Van beschikbare informatie worden apps gemaakt voor toepassingen van informatie, die de oorspronkelijke eigenaren van de informatie misschien nooit bedacht zouden hebben.

### *2.5 nieuwe aanbieders vervoersdiensten*

De zich snel ontwikkelende informatietechnologieën in combinatie met een andere, vrijere kijk van de overheid op de markt doet nieuwe vervoersdiensten ontstaan. De eerste autodelen-projecten waren in opzet simpel, met bescheiden informatietechnologie. Een systeem als Car2Go is buitengewoon flexibel dankzij de toepassing van inmiddels veel gebruikte slimme technieken. We weten niet goed wat de markt voor ons nog meer in petto heeft.

Er lijkt een verband te zijn tussen de tendens dat de jonge stedeling minder hecht aan het bezit van een eigen auto en de beschikbaarheid van ad hoc vervoersdiensten.

### **3 De planologie verandert**

De hiervoor genoemde veranderingen vragen om een andere planologie. Of om een toegevoegde planologie. De planologie is vanouds een instrument van de overheid. Dat blijft het, alleen is het steeds minder de overheid alleen die de ruimtelijke ordening bepaalt. De stap van blauwdrukplanologie naar ontwikkelplanologie is al lang geleden gemaakt. Het was al duidelijk dat andere partijen nodig zijn om tot realisatie van de ruimtelijke plannen te komen. Bovendien werd duidelijk dat de overheid moest inspelen op ideeën en mogelijkheden van meestal grotere partijen als projectontwikkelaars en woningbouwcorporaties.

In deze context leek het toekomstig verkeer- en vervoerbeeld redelijk voorspelbaar. In de beginperiode van het CVS bestond het vervoerplanologisch speurwerk uit het ontwikkelen van betere modellen om de toekomst te voorspellen.

De infrastructuur is een van de laatste bastions van overheidshandelen. Ook op dat gebied zijn veranderingen gaande. Vaste wetmatigheden houden niet langer stand, noch op institutioneel noch op het vakgebied. Men kan op beide terreinen spreken van fluïde netwerken.

#### Institutionele netwerken

Om nieuwe infrastructuur te realiseren zijn steeds andere coalities nodig.

Laat de besluitvorming rond Schiphol Amsterdam Almere als voorbeeld dienen.

Aanvankelijk zochten Amsterdam en Natuurmonumenten onder de noemer De Uitweg naar mogelijkheden investeringen in de natuur en in de infrastructuur hand in hand te laten gaan. Deze alliantie heeft de basis gelegd voor de besluitvorming die een decennium later mogelijk bleek na een halve eeuw discussie. Tijdens de besluitvorming heeft de regionale samenwerking in wat toen nog de Noordvleugel heette een cruciale rol gespeeld. Tegenstellingen binnen de regio werden overbrugd op basis van inhoudelijke argumenten en het gegeven dat regionale eenstemmigheid voorwaardelijk was voor snelle besluitvorming. Het rijk wilde geen besluit over nemen over rijksinfrastructuur zonder voldoende maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. Hetzelfde is gebeurd met de besluiten over OV SAAL.

#### Fysieke netwerken

Op universiteiten en hogescholen werden de studenten de hiërarchie van netwerken ingeprint. Een keurige systematiek van woonerf tot autosnelweg, van buurtbus tot HST. De praktijk is weerbarstiger dan de theorie. In die praktijk fungeren autosnelwegen in stedelijk gebied in feite als stedelijke verdeelweg. Rijkswegen ogen als een provinciale weg, en sommige provinciale wegen hebben de allure van een rijksweg. In het openbaar vervoer kennen we allerlei mengvormen waar een ophaalfunctie gecombineerd wordt met een snel verbindingstraject.

#### 4 de nieuwe planoloog

De verkeersplanoloog moet van meerdere markten thuis zijn. Hij moet als vanouds het vak beheersen. Dat wil zeggen notie hebben van de logische opbouw van netwerken en onderscheid kunnen maken in de markten van vervoer, verplaatsingen en verkeer. Maar tegelijk flexibel om kunnen gaan met het optimaliseren van sub-optimale netwerken. Daar zijn samenwerking zoeken met andere instellingen.

Het werk van een verkeersplanoloog bestrijkt voor een groot deel een terrein waarover hij niet gaat, of niet alleen over gaat.

Het toepassen van ex-ante evaluatiemethoden, waar onder MKBA, werd tot kort geleden gedaan voor het toetsen van nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur. Meer en meer zullen in deze periode van schaarste gebruikt worden om te onderzoeken met welke maatregelen je de meeste waar voor je euro krijgt.

De 'oude' kennis en technieken blijven een basis vormen voor het handelen van de planoloog. Echter de context waarbinnen deze gebruikt worden zal vaker en sneller veranderen en minder voorspelbaar zijn. De planoloog zal rekening moeten houden met nog onbekende vervoersconcepten. Over hoe dat moet is de sector in verwarring. We weten dat oude concepten niet alle houdbaar zijn, maar we kunnen nog slecht met het onbekende omgaan. Dat verlangt naast oude kennis een andere attitude van de

Wat betekent dit voor de verkeersplanoloog van morgen? Net als vroeger moet hij zijn vak verstaan en zijn competenties zoals analyseren en visievorming onverminderd van belang. Een vervoersplanoloog moet notie blijven hebben van de logische opbouw van netwerken en onderscheid kunnen maken in de markten van vervoer, verplaatsingen en verkeer. Maar op twee manieren zal hij zich onderscheiden van zijn voorgangers die groot werden in de twintigste eeuw.

Ten eerste zal zijn kennis en blikveld niet langer beperkt kunnen zijn tot de eigen discipline. Daarmee doelen we niet simpelweg op het plichtmatige multidisciplinaire werken tussen vastgestelde disciplines of bestaande instituties. De vervoersplanoloog zal zélf het inzicht moeten hebben welke disciplines noodzakelijk en welke allianties kansrijk zijn. De waardevolle professional weet te allen tijde hoe hij uitdagingen effectief te lijf kan gaan én hoe hij voorgestelde oplossingen verder kan krijgen. Kennis van bestuurskunde, psychologie en communicatie horen daarbij evenzeer als inzichten uit de stedenbouw, planologie, architectuur en, last but not least, de oude verkeerskunde.

De tweede wijze waarop de toekomstige vakgenoot zich zal dienen te onderscheiden van zijn voorgangers uit de twintigste eeuw gaat niet over vakkennis maar over karakter. Het werk van een verkeersplanoloog bestrijkt voor een groot deel een terrein waarover hij niet gaat, of niet alleen over gaat. Door de toegenomen verwevenheid met andere disciplines zal hij steeds meer op het terrein van andere experts treden en tegelijkertijd meer experts op zijn eigen vakgebied moeten dulden. Dit dwingt tegelijkertijd tot relativisme en overtuigingskracht. Voldoende relativisme om open te kunnen staan voor de relevante bijdragen van anderen. Voldoende overtuigingskracht om in dit nieuwe speelveld staande te kunnen blijven, lijnen uit te kunnen zetten en beweging te kunnen brengen.

In het ambtelijk apparaat van Amsterdam is dat besef doorgedrongen. In september is in samenwerking met de UvA een leergang van start gegaan onder de titel 'de Nieuwe Wibaut'. Voor docenten, leerlingen en mentoren is het een grote ontdekkingsreis naar andere manieren van denken en handelen.

Opleidingsinstituten zullen ook het oog op deze toekomst moeten richten. Dat betekent voldoende diepgang om het vakgebied te verstaan en voldoende breedte om in contact te komen met relevante collega's. Bovenal moeten zij bijdragen aan het karakter van de verkeerskundige van de toekomst: professionals met lef om te opereren in een vakgebied dat relativisme en overtuigingskracht vereist. Voor de huidige generatie jongeren is dat geen verandering, maar een uitgangspunt. Het is aan de opleidingsinstituten om hen daarin nog verder uit te dagen.