

## **'Een slimme stad vraagt om ander mobiliteitsbeleid'**

### **Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen in Utrecht**

Mark Degenkamp – Gemeente Utrecht – [m.degenkamp@utrecht.nl](mailto:m.degenkamp@utrecht.nl)

Christiaan Kwantes – Goudappel Coffeng – [ckwantes@goudappel.nl](mailto:ckwantes@goudappel.nl)

Marieke Zijp – Gemeente Utrecht – [m.zijp@utrecht.nl](mailto:m.zijp@utrecht.nl)

### **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 24 en 25 november 2016, Zwolle**

#### **Samenvatting**

De snelle ontwikkelingen in 'smart mobility' maken het steeds urgenter om als stad een heldere, slimme en integrale visie op mobiliteit en het stedelijk functioneren neer te leggen. Dit is te meer nodig geweest in Utrecht, als snelst groeiende stad van Nederland. Na 2 jaar van analyse, voeren van stadsgesprekken, expertmeetings en politieke afstemming heeft de gemeenteraad in mei 2016 met ruime meerderheid het nieuwe Mobiliteitsplan vastgesteld. Het Mobiliteitsplan bevat een radicale aanscherping en bijstelling van het mobiliteitsbeleid, die past bij de geest van de tijd. Het plan spreekt zich uit over de mobiliteitsnetwerken en verkeers- en mobiliteitsmanagement, maar ook over de ruimtelijke planvorming; 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'.

Deze bijdrage gaat nader in op drie maatschappelijke trends die hebben geleid tot dit Mobiliteitsplan: ten eerste de transformatie van industriële stad via moderne stad naar kennisstad, in de tweede plaats de wereldwijde stedelijke trend van inbreiding in plaats van uitbreiding en ten derde de veranderingen in sociale voorkeuren van stedelingen.

Daarna presenteert de bijdrage de drie hoofdpijlers van het Mobiliteitsplan: een goede inrichting van de mobiliteitsnetwerken (Slimme Routes), de inzet van verkeers- en mobiliteitsmanagement (Slim Regelen) en de randvoorwaarden die worden gesteld aan ruimtelijke planvorming (Slim Bestemmen). Hierbij worden diverse actuele projectvoorbeelden beschreven die de beleidskeuzes van het Mobiliteitsplan concreet en zichtbaar maken.

Tot slot reflecteren wij op wat de totstandkoming van het Mobiliteitsplan voor Utrecht ons heeft geleerd over de toekomst van het vakgebied verkeersplanologie. Onze stelling is dat de verkeersplanoloog moet schakelen van een probleemgedreven naar een opgave-gestuurde benadering. In relatie met voorgaande voorzien we dat de verkeersplanoloog zich sterker dan nu moet positioneren in het integrale veld van belangen: 'welke stad wil je maken', in plaats van alleen maar te werken aan een technische 'optimalisatie van het verkeerssysteem'. Tot slot zien wij kansen wanneer de verkeersplanoloog leert om zijn systeemkennis in te zetten in de samenwerking met andere disciplines (het vertalen en communiceerbaar maken van technische kennis en inzichten).

## **1. Inleiding: nieuw Utrechts Mobiliteitsplan als startpunt voor smart mobility**

### *Ontwikkelingen in 'smart mobility' vragen proactieve benadering*

De ontwikkelingen in smart mobility volgen elkaar snel op. Zo snel, dat steden soms noodgedwongen in een reactieve modus komen: hoe gaan we om met de gevolgen van een nieuwe techniek en hoe zorgen we dat dit (enigszins) past binnen de kaders? De kans is echter groot dat zo oplossingen worden bedacht die suboptimaal zijn. Beter is het als een stad een heldere, slimme visie op mobiliteit neerlegt, waar ontwikkelaars van nieuwe techniek vervolgens op hun eigen manier invulling aan kunnen geven. Zeker in een sterk groeiende stad als Utrecht, waar nieuwe technologie veel kansen biedt om de groeiende mobiliteit goed te organiseren.

### *De stedelijke schaa sprong Utrecht vraagt om een ander mobiliteitsbeleid*

In de slimme economie (kenniseconomie) worden steden steeds belangrijker als economische motor van regio's en landen. Mensen trekken naar de steden, in de steden vindt kennisuitwisseling plaats en de steden veranderen van karakter. In dit wereldwijde proces is Utrecht een succesvolle speler; het investeringsklimaat van Utrecht, stad én regio, behoort volgens tweejaarlijks onderzoek van de The Financial Times (2016) tot de top van Europa. Het European Innovation Scoreboard (2016) geeft aan dat Utrecht behoort tot de meest innovatieve regio's van Europa. Utrecht is de snelst groeiende stad van Nederland en zal rond 2030 de grens van 400.000 inwoners passeren. In Utrecht zelf spreken we inmiddels over een schaa sprong van de stad: Utrecht begint nu een echt grote stad te worden, en dat betekent ook dat fundamenteel nieuwe eisen worden gesteld aan het mobiliteitssysteem. Verkeer en vervoer schept de voorwaarden voor een groeiende en leefbare stad.

### *Het ondersteunen van de gezonde, bloeiende stad als hoofddoel*

Gezonde, duurzame stedelijke ontwikkeling stimuleren door 3 'slimme' pijlers op het gebied van mobiliteit en ruimte. Dat is het kerndoel achter het nieuwe Mobiliteitsplan 2025 van Utrecht, door de gemeenteraad vastgesteld in mei 2016. Dit paper licht toe hoe we hier toe zijn gekomen: eerst beschrijven we de nieuwe maatschappelijke trends waarmee we te maken krijgen in Nederlandse steden. Daarna gaan we in op de 3 pijlers van het Mobiliteitsplan: Slim bestemmen, slimme routes en slim regelen. Er volgen enkele concrete voorbeelden van nieuw mobiliteitsbeleid. Tot slot beschrijven we hoe de maatschappelijke ontwikkelingen doorwerken in het verkeersplanologisch vakgebied en het werk van de verkeersplanoloog van nu en straks.

## 2. Drie maatschappelijke veranderingen die doorwerken naar mobiliteit

Verkeer en vervoer staat niet alleen op zichzelf, maar moet ook optimaal bijdragen aan gezondheid, veiligheid, sociale interactie, leefbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en economische ontplooiing voor haar inwoners. Er zijn drie grote maatschappelijke veranderingen die voor de verkeersplanologie relevant zijn: de economische functie van de stad verandert, de ruimtelijke insteek gaat naar verdichting en last but not least, de voorkeuren van mensen veranderen. Dit maatschappelijke krachtenveld noopt tot integratie van vakgebieden. Verkeer en vervoer is een belangrijke 'knop om aan te draaien' ten dienste van de stad die Utrecht wil zijn.

### *Van industriële stad naar kennisstad*

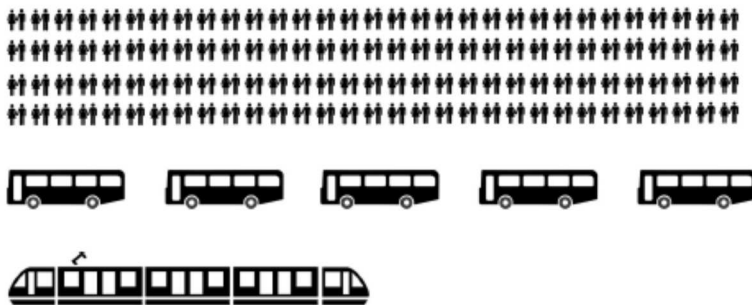
Een eerste verandering betreft de economische functie van de stad. In de industriële en moderne stad gingen mensen 's ochtends naar de fabriek of het kantoor en kwamen om zes uur weer thuis in hun suburbane wijk waar de gordijnen dicht gingen en de televisie aan. Scheiding van functies dus. Vandaag de dag zien we een kenniseconomie. Werken, vrije tijd en ontmoeten lopen steeds meer door elkaar. We sporten op onze werklocatie of in het park, we overleggen bij Starbucks, we werken thuis, winkelen combineren we met uitgaan en een bioscoopje pikken; de hele stad wordt onze huiskamer. Als we naar een werkplek reizen, is dat vooral voor overleg, het opdoen van nieuwe ideeën en het maken van afspraken. We combineren dit vaak met een lunch of een kop koffie in de stad. Het Nieuwe Werken, flexwerken, de individualisering en de opkomst van deelconcepten versterken deze beweging. Bedrijven kiezen steeds vaker voor kleinere, flexibele kantoorruimte, maar dan wel op een centrale en representatieve plek in de stad zoals het historische centrum. Met als gevolg: de openbare ruimte, tot dan toe verkeersruimte ten behoeve van bereikbaarheid, krijgt zijn oorspronkelijke, tweede functie weer terug: die van een aantrekkelijke en beleefbare verblijfsruimte, de stad als ontmoetingsplek. Dit betekent dat een aantrekkelijke openbare ruimte met menselijke maat nodig is.



Figuur 1: stapsgewijze transformatie naar aantrekkelijke openbare ruimte (voorbeeld Mariaplaats)

### *Inbreiden in plaats van uitbreiden*

Steden kiezen steeds duidelijker voor verdichting en inbreiding. Het letterlijk uitrollen van VINEX-wijken en kantorenparken is in deze tijden van duurzaamheid, efficiënt energie- en ruimtegebruik en landschapswaarden, niet meer aan de orde. Utrecht kiest voor een stedelijke schaa sprong binnen de bestaande contouren. Herontwikkeling dus. Dit is voor mobiliteit uitdagend. Binnen dezelfde fysieke ruimte moeten meer mensen en meer mobiliteit een plek krijgen. De schaarse ruimte vraagt dus om meer ruimte-efficiënte verplaatsingsvormen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. En verdichting maakt dat ook mogelijk: dikkere gebundelde reizigersstromen versterken de businesscase voor knooppuntontwikkeling en OV. Meer gebruikers kunnen meer functies lopend en fietsend bereiken. Daarmee wordt de verdichte, ingebreide stad tevens duurzamer. Mensen kunnen meer activiteiten ondernemen met minder energiegebruik. Ook de ruimte voor stilstaande vervoermiddelen moet slimmer en flexibeler worden benut. Smart mobility biedt bij deze inbreidingsopgave kansen, met concepten als mobility as a service, tijdelijke belijning en reserveringssystemen.

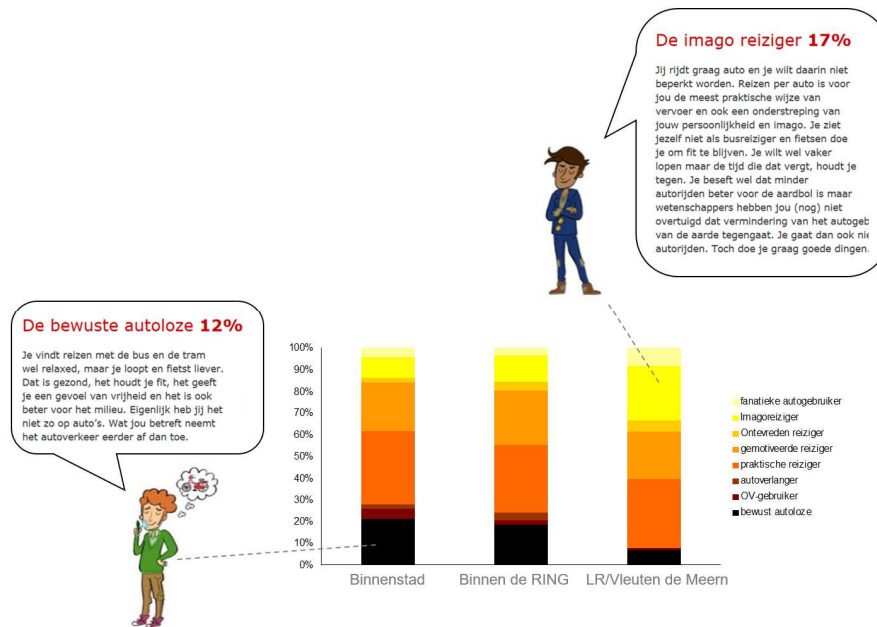


Figuur 2: stedelijke verdichting maakt een schaa sprong mogelijk naar een efficiënter mobiliteitssysteem

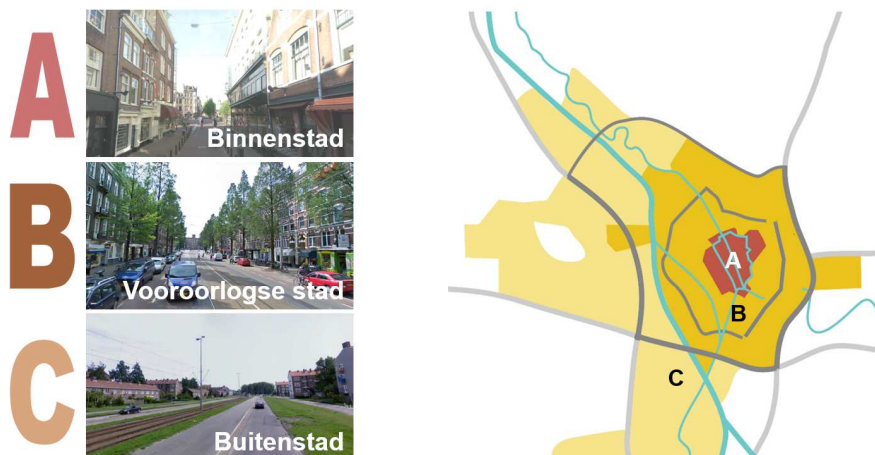
### *De hedendaagse stedeling kiest anders*

Tot slot zien we demografische veranderingen en veranderingen in de sociale voorkeuren. De stedeling van vandaag en morgen, de kenniswerker, is kieskeurig. Hij of zij verlangt hoge kwaliteit en keuzevrijheid. Ook mobiliteit ontkomt daar niet aan. In Utrecht zijn naast de opkomst van deze 'swipe'-cultuur ook interessante verschuivingen te zien. Het aantal autoritten naar de binnenstad neemt al jaren gestaag af. De rol van de fiets wordt juist groter: 3 tot 4% groei per jaar (stadsbreed gemeten over de afgelopen 10 jaar). Slimme mobiliteitsapps ondersteunen deze beweging. Hoewel de huidige weginrichting anders doet vermoeden, rijden in veel straten inmiddels meer fietsers dan auto's. Uit de 'Reisstijltest', mede ontwikkeld in Utrecht, blijkt dat mobiliteitsvoorkeuren sterk gekoppeld zijn met het woonmilieu. Mensen in de binnenstad zijn veel vaker bewust autoloos, en mensen in de VINEX-wijk Leidsche Rijn rijden juist graag auto. Het zijn dit soort inzichten die enorm helpen passend, gedifferentieerd mobiliteitsbeleid vorm te geven. Het leidde in Utrecht tot herontdekking van het ABC-beleid: een steeds grotere A-zone, waar de voetganger en de fietser het primaat heeft. Dit centrumgebied is steeds groter aan het worden, tot en met het Jaarbeursgebied aan toe. Dit heeft ook een economische component: zorgen dat mensen komen, er graag terug komen en er uiteindelijk blijven.

Het B-milieu bestrijkt het gebied binnen de snelwegen, waarbinnen voetganger, fietser, openbaar vervoer en de auto de beperkte ruimte moeten delen, maar waarbij de balans veel sterker dan nu komt te liggen op de voetganger en fietser. Het C-milieu is de VINEX-wijk Leidsche Rijn. Daar is wel voldoende ruimte voor alle vervoerwijzen.



Figuur 3: mobiliteitsvoorkeuren verschillen per milieu in de stad



Figuur 4: mobiliteitsmilieus in de stad onderscheiden naar A-, B- en C-milieu

### 3. Insteek van het Mobiliteitsplan: 3x slim

De maatschappelijke trends en de ambitie om een gezonde en leefbare stad te zijn, vragen om een slim Mobiliteitsplan met een andere insteek dan voorgaande gemeentelijke vervoersplannen. Het plan en het planningsproces is veel integraler. Naast een open planproces (met dialoog met betrokken partijen) focust het op de ingrepen die de gewenste *stad* dichterbij brengen, en niet allereerst op het gewenste *verkeerssysteem*. Die kanteling in denken en de maatschappelijke ontwikkelingen leiden tot een opvallend plan: in veel gevallen kiest de gemeente op straat voor andere prioriteiten dan ze daarvoor heeft gedaan.

Utrecht heeft het krachtenspel van de verschillende doelen waaraan het mobiliteitssysteem moet bijdragen vastgelegd in de zogenaamde vijfhoek: economische ontwikkeling, de sociale en fysieke gezondheid van de inwoners, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, op financieel verantwoorde wijze. Het optimum, de beste stedelijke kwaliteit, bestaat uit de mix van al deze doelen. En dat kan per locatie verschillen: lokale omstandigheden, de plek in de stad, de regio en de mobiliteitsnetwerken bepalen mede het optimum.



Figuur 5: Utrecht zet in op stedelijke kwaliteit door een optimale mix tussen de doelen in de vijfhoek

De drie hoofdthema's zijn Slim Bestemmen (ruimtelijk beleid), Slimme Routes (ontwikkeling van netwerken voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en de auto) en Slim Regelen (verkeers- en mobiliteitsmanagement). Wij zien het als een ketting van schakels, waarbij elke schakel krachtig moet zijn.

### *Slim Bestemmen*

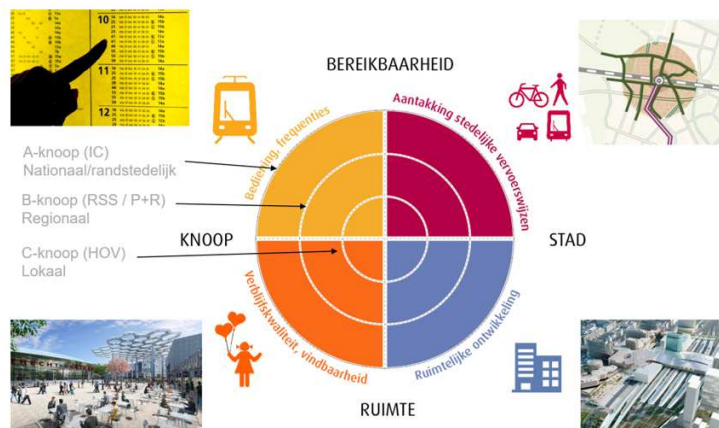
Ruimtelijk beleid is de beste vorm van mobiliteitsbeleid. Slim bestemmen richt zich daarom op het "mee-ontwerpen" van de mobiliteitsopgave in ruimtelijke plannen. Slim Bestemmen betekent dat ruimtelijke plannen aan de voorkant expliciete randvoorwaarden meekrijgen op het gebied van mobiliteit: de maaswijdte van het voetgangersnetwerk, eisen aan de bevoorrading, geschiktheid voor autodeelsystemen, rondom woningen afleverpunten voor internetaankopen, enzovoort. Utrecht gaat daarnaast nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen sterker bundelen rondom knooppunten, met een goede balans tussen de bereikbaarheidskwaliteit van elke knoop en de ruimtelijke functies rond die knoop. Zo komt het gewenste mobiliteitsbeeld dichterbij met minder, kortere en efficiëntere verplaatsingen.

### *Slimme routes*

Voor de verschillende vervoerwijzen zijn verkeersnetwerken gedefinieerd. Hierin zijn ook grote verschuivingen in het beleid. Enkele in het oog springende elementen: door het huidige autoverkeer in de stad nog meer via de snelwegen te leiden, is op een aantal wegen in de stad minder asfalt nodig, ook tot 2030. Dit schept letterlijk ruimte voor andere vervoerwijzen, maar ook voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De voetganger krijgt zijn historische topositie terug: dit wordt de belangrijkste verkeersdeelnemer, samen met de fietser en het OV, onder andere omdat dit de vervoerwijzen zijn die de minste ruimte in beslag nemen.

### *Slim regelen*

Samen met slim bestemmen en slimme routes zorgt slim regelen voor het optimaal stroomlijnen van mobiliteit. Het gaat hier om de niet-infrastructurele ingrepen, die 'denkend vanuit de gebruiker' tot stand komen. Dan gaat het om het inzetten van 'state of the art' verkeersmanagement, maar ook om mobiliteits- en goederenvervoermanagement – doelgroep- en gebiedsgerichte campagnes, informatie en stimuleringsmaatregelen voor goede initiatieven. Van een wat obligate sluitpost worden verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en goederenvervoer een cruciaal onderdeel van een mobiliteitsplan.



Figuur 6: het Mobiliteitsplan zet in op een goede balans tussen bereikbaarheid en ruimtelijke functies rondom knooppunten

#### 4. Voorbeelden van nieuwe keuzes

Binnen de drie slimme pijlers zijn tal van nieuwe keuzes gemaakt. Bij elke beleidskeuze staat het integraal werken vanuit mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling centraal. Hieronder volgen enkele voorbeelden.

##### *Keuze: meer ruimte voor de voetganger en meer ruimtelijke kwaliteit*

Slimme routes: de mobiliteitsnetwerken in de stad moeten zo veranderen dat ze lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik stimuleren. De stad ziet dit als een systeemsprong. De voetganger moet meer vierkante meters krijgen in de openbare ruimte. Een betere oversteekbaarheid en meer verblijfskwaliteit zorgt dat wijken beter met elkaar verbonden worden. Zo kunnen mensen elkaar beter ontmoeten en wordt de sociale veiligheid op straat beter. Ook draagt lopen sterk bij aan de fysieke gezondheid van inwoners. Gecombineerd met ruimtelijke verdichting en functiemenging, is het in Utrecht zelfs de verwachting dat lopen korte fietsritten kan vervangen en zo bijdraagt aan vermindering van het stallingsprobleem.



Figuur 7: Adriaan van Ostadelaan voor en na. De straat is herontworpen in de geest van het nieuwe Mobiliteitsplan. Er is nu veel meer ruimte voor de voetganger.



Figuur 8: Maliesingel voor en na. Hier is meer ruimte gekomen voor de voetganger, ruimtelijke kwaliteit en interactie op straat. De singel wordt teruggegeven aan de mensen.



*Keuze: doorfietsroutes als nieuw regionaal netwerk*

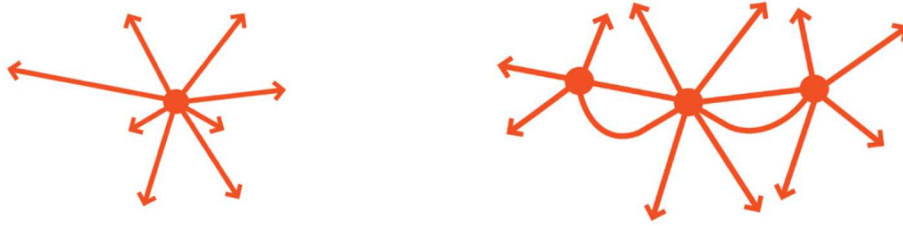
In de opkomst van de fiets met trapondersteuning creëert Utrecht een nieuwe categorie fietsverbindingen voor mensen die graag buitenom de drukte met zo min mogelijk stops direct naar de hoofdbestemmingen fietsen. Deze 'doorfietsroutes' liggen bovenop het bestaande hoofdfietsnetwerk, aantakkend op de langere regionale verbindingen buiten de stad. Het speelt in op een regionale functie voor de elektrische fiets. De doorfietsroutes zorgen ook dat de grote fietsdrukte in de stad beter wordt verdeeld over meerdere routes, zodat mensen elkaar minder in de weg zitten.



Figuur 9: doorfietsroutes als een nieuw type fietsinfrastructuur via routes met minimale drukte van overig verkeer. Dit is een voorbeeld aan de binnenstadsingel. Het aantrekkelijker maken van de singel voor fietsers biedt een aantrekkelijk alternatief voor mensen die nu gedwongen dwars door de drukke binnenstad moeten fietsen.

*Keuze: systemsprong naar meerkernig netwerk voor openbaar vervoer*

Het openbaar vervoersysteem loopt nu al tegen zijn capaciteitsgrenzen aan. Bestaande optimalisatietechnieken, zoals busbanen en meer prioriteit op kruispunten, zijn niet meer voldoende om de groei op te vangen. Utrecht Centraal, de enige spil op dit moment, is de achilleshiel van het openbaar vervoernetwerk. Hiervandaan rijden momenteel ruim 100 bussen per uur noodgedwongen dwars door de binnenstad naar de rest van de stad en de regio. Het openbaar vervoer krijgt daarom steeds meer een meerknopig netwerk, beter geschikt voor de reizigers op rand-rand-relaties, maar ook om de drukte op Utrecht Centraal beter te beheersen. De opening van station Vaartsche Rijn is hier een goed voorbeeld van. Tussen de nieuwe hoofdknopen moeten nieuwe vormen van hoogwaardig openbaar vervoer komen, waaronder mogelijk een nieuwe tram door de binnenstad. Dat versterkt tegelijk de verblijfskwaliteit in de binnenstad.



Figuur 10: Utrecht zet in op een meerkernig openbaar vervoernetwerk, naast Utrecht Centraal krijgt Utrecht meerdere hoofdknopen.

*Keuze: goede autobereikbaarheid met minder asfalt*

Uit kentekenonderzoek blijkt dat tot dit moment circa 10 tot 25% van de capaciteit van verbindingswegen in feite werd aangelegd voor sluipverkeer. De stad kiest er voor om auto's meer te laten rijden via de snelwegen, en de capaciteit in de stad te reserveren voor bestemmingsverkeer. Op een aantal wegen betekent dit dat minder asfalt mogelijk is, met behoud van bereikbaarheid. Door de wegen in de stad als stadsboulevard vorm te geven ontstaat in het dwarsprofiel meer ruimte voor verblijven, lopen en fietsen.



Figuur 11: stedelijke verbindingswegen worden zo veel mogelijk ingericht als stadsboulevard met minder asfalt en meer verblijfskwaliteit (toekomstige inrichting St Josephlaan)



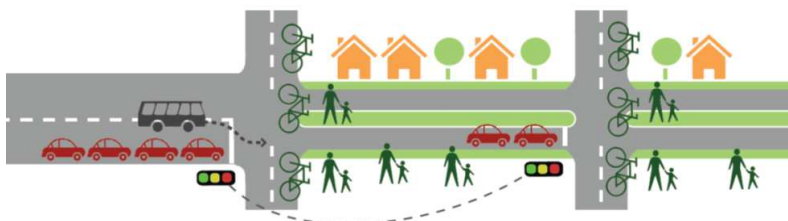
Figuur 12: nieuwe stadsboulevard-inrichting van 't Goylaan zorgt dat verkeersdeelnemers meer communiceren via oogcontact met minder via verkeerslichten. Dit verbetert de oversteekbaarheid, mensen gunnen elkaar voorrang.

*Keuze: 30 km per uur wordt de standaard*

Alle wegen in Utrecht, uitgezonderd de stedelijke verbindingswegen, krijgen een snelheidsregime van 30 km/u. Dit wordt stapsgewijs gerealiseerd, gekoppeld aan herinrichting waar dit nodig is. Het inzetten op 30 km/u draagt op verschillende manieren bij aan de kwaliteit in de stad: het is verkeersveiliger door de kleinere snelheidsverschillen tussen voetgangers, fietsers en auto's. Maar het geeft ook ruimtebesparing, omdat verkeerssoorten zich veiliger kunnen mengen. Tot slot wordt de reistijdconcurrentie van fietsers en voetgangers beter, waardoor mensen meer zullen gaan lopen en fietsen.

*Keuze: verkeerslichten gebruiken om rijroutes te beïnvloeden*

Verkeersmanagement moet, samen met een goede weginrichting, zorgen dat verkeersstromen via de gewenste routes rijden. Dit kan door de verkeerslichten zo in te stellen, dat de gewenste route ook de snelste route wordt. 't Goylaan is een voorbeeldproject waar dit nu al gaat gebeuren. Rondom het winkelcentrum aan deze weg krijgen voetgangers en fietsers een betere oversteekbaarheid. Dit stimuleert het lopen en fietsen in de stad. Het autoverkeer moet hier dan iets langer wachten. Zodra er file bij het winkelcentrum dreigt te ontstaan, krijgen verkeerslichten stroomopwaarts een signaal om daar niet meer autoverkeer door te laten dan er bij het winkelcentrum kan worden verwerkt. Zo komen wachtrijen te staan op plekken waar ze de minste hinder veroorzaken en waar automobilisten nog kunnen kiezen voor een snellere route via de snelweg.



Figuur 13: op 't Goylaan stelt de gemeente de verkeerslichten zo in, dat de autowachtrijen komen te staan op plekken waar ze minimale hinder geven (gekoppelde verkeerslichten)

### *Keuze: ruimte voor experimenten*

De technische ontwikkelingen op het gebied van mobiel internet en elektronische apparaten gaan snel. Zo komen er nieuwe vervoerwijzen op die aansluiten bij de behoeften van de hedendaagse stedeling, zoals elektrische steps, personal electric transporters (zoals oxboards) en light electric vehicles (LEV's). De app-stores vullen zich met mobiliteit-gerelateerde oplossingen. Utrecht wil nieuwe technologische ontwikkelingen omarmen met een simpel toetscriterium: draagt de technologie bij aan een gezonde kwaliteit van leven, zoals wij die beogen in ons Mobiliteitsplan? Denk hierbij aan zonnepanelen die worden verwerkt in fietspaden om milieuvriendelijk energie op te wekken. Dynamische LED-wegmarkering maakt het mogelijk om de beschikbare openbare ruimte meervoudig te gebruiken (flexibel gebruik in tijd). Utrecht heeft ook geëxperimenteerd met een groene golf voor fietsers. Hierbij loopt een groen lichtje mee met fietsers, zodat fietsers precies weten wanneer het verkeerslicht op groen springt. Zo kunnen fietsers hun snelheid aanpassen en hoeven ze niet af te stappen.



Figuur 14: experiment Light Companion, waarbij fietsers kunnen 'meerijden' met de groene lichtjes (rechts naast het fietspad) en zo door kunnen rijden bij het verkeerslicht zelf.

## **5. Slot: betekenis voor de verkeerskundige van morgen**

### *Tijd voor reflectie*

Het plan is af. De Utrechtse gemeenteraad heeft met ruime meerderheid ingestemd met het Mobiliteitsplan. Tijd voor reflectie. Wat leert het Mobiliteitsplan Utrecht nu over de hedendaagse functie van de verkeerskundige? Wij zien drie basiseigenschappen waarmee hij of zij effectief kan bijdragen aan hedendaagse stedelijke vraagstukken. Ons inziens moeten verkeerskundige opleidingen daar ook nog meer op inspelen:

### *Opgave 1 voor de verkeersplanoloog: van probleem-gedreven naar opgave-gestuurde benadering*

De probleemoplossende aanpak van de verkeerskundige was in het verleden zijn normale modus operandi: ruimtelijke plannen zorgden voor verkeer, en de verkeerskundige repareerde de resulterende milieu- en verkeersveiligheidsproblemen. De PODO-aanpak ontstond: van probleem (P) uiteindelijk naar een oplossing (O). De ervaring heeft echter geleerd dat mobiliteit juist een voorwaardenscheppende factor is in de ontwikkeling van een stad. De verkeerskundige van nu moet dus vanuit de achterkant (achteraf problemen oplossen), steeds meer naar de voorkant van een gewenste ontwikkeling. Dit geeft de verkeerskundige een meer centrale rol in het speelveld: "hoe ondersteunen en versnellen we de stad in haar bloei?" Juist bij smart mobility is deze insteek ook cruciaal: zie technologie niet als een probleem dat je overkomt, maar een kans jouw ambitie dichterbij te brengen.

### *Opgave 2 voor de verkeersplanoloog: sterker bewustzijn van maatschappelijke trends en hierop sturen*

Iemand die meer wil dan achteraf problemen oplossen (zie vorig punt) moet feeling opbouwen met maatschappelijke trends en doelen en niet alleen vanuit zijn techniek redeneren. Dan gaat het vooral om het positioneren van het vakgebied 'verkeersplanologie' in de ruimere context van gezondheid, veiligheid, sociale interactie, leefbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en economische ontplooiing voor haar inwoners. Dit versterkt de samenwerking met andere disciplines zoals stedenbouw, landschapsontwerp en economie. In feite gaat het erom, dat de verkeerskundige zich bewust is dat hij/zij niet werkt aan de verkeersproblemen van vandaag maar aan de stad van morgen.

### *Opgave 3 voor de verkeersplanoloog: gebruik systeemkennis als instrument om te sturen in het samenwerkingsproces met andere disciplines*

Tot slot leert het Mobiliteitsplan Utrecht dat de kracht van de verkeerskundige meer kan zijn dan alleen zijn traditionele systeembenadering. Wij pleiten voor een verkeerskundige die zijn of haar kunde en ervaring niet richt op het eindproduct, maar inzet als instrument in de samenwerking. Informatie over de omvang en samenstelling van verkeersstromen helpen bijvoorbeeld bij de objectivering en feitenvorming in de dialoog tussen disciplines.

*'Back to the roots'*

Verkeerskunde keert daarmee terug naar zijn oorsprong. Aan het begin van de 20ste eeuw bestond de verkeerskunde immers niet als eigen discipline. Het was integraal onderdeel van stedenbouw of stadsplanning. Vanaf de jaren 1950, met de massamotorisering, nam het vak zijn eigen afslag. De verkeersproblemen waren te acuut en te complex. Dit vroeg om die eigen specialisatie. Stadsplanning en de verkeerskunde groeiden uit elkaar. Verkeerskunde werd een probleemoplossende discipline. De stedenbouwkundige discipline behield de visie-rol. Door die eigenwijze zelfstandige koers te varen heeft het vak zijn complementaire competenties en zienswijzen ontwikkeld.

Nu kan, nee: moet, het vak anno 2016 - verrijkt en vol eigen identiteit - terugkeren naar zijn oorsprong. Dat is volgens ons de toekomst van ons vak: van bloeiende zijtak terug naar de stam.

## **Literatuur of Referenties**

Financial Times, 23 februari 2016  
Europe's FDI destinations: the top 25

European Commission, 2016  
Regional Innovation Scoreboard 2016

Gemeente Utrecht, 2014  
Resultaten Reisstijltest

Gemeente Utrecht, 2016  
Mobiliteitsplan gemeente Utrecht; Slimme Routes, Slim Regelen Slim Bestemmen