

Artikel/Verslag over/van een denktankdag in Antwerpen, 14 september 2013
Auteurs: Jan Smit (Boer&Croon), Peter Kustermans (Boer&Croon), Mike Béréños (AVB,
Onderwijs&Mobiliteit)

Titel: Op zoek naar de toekomst van wat nu verkeerskunde heet

Indien weinig tijd lees dan in ieder geval het omkaderde groen, i.c. hoofdstukken 1, 6 en 7.

1. Inleiding

Op zaterdag 14 september 2013 hebben een groep van 25 enthousiaste verkeerskundigen, overwegend oud-studenten van de toenmalige VerkeersAcademie Tilburg (VAT) en de NHTV, afdeling Stedenbouw, Logistiek en Mobiliteit (SLM) een denktankdag gehouden, in Antwerpen bij Bowers&Wilkins (www.idlounge.eu).

Het voornaamste doel was om een toekomstverkenning (2040/50) te doen en gezamenlijk een brede mobiliteitsvisie formuleren. Een visie waarin de samenhang van het vakgebied met andere maatschappelijke opgaven en uitdagingen in beeld is gebracht. En een visie op mobiliteit die niet alleen inspireert, maar óók aanknopingspunten geeft voor de wijze waarop het vakgebied aan betekenis en impact kan winnen.

Dit gebeurde door het schetsen van toekomstbeelden van de samenleving, het verkeer- en vervoerssysteem en het vakgebied c.q. het beroep. De denktankdag is dan ook gestructureerd naar drie thema's, te weten:

- A. de samenleving in de toekomst
- B. de organisatie van de vraag naar verkeer (mobiliteit) en het aanbod van mobiliteitsdiensten c.q. mobiliteitssystemen
- C. het beroep en de moderne (verkeers)mobiliteitskundige in de veranderende samenleving.

De groep van 25 werd opgedeeld in drie groepen, met ieder een thema. Voor ieder thema kregen de groepen de in elkaars verlengde liggende opdrachten:

- I. het opstellen van inspirerende toekomstbeelden
- II. het terugvertalen van deze beelden naar de betekenis voor de ontwikkeling van het vakgebied. Welke zijn dan de grootste uitdagingen? Wat zijn kansen en bedreigingen voor het vakgebied om zich op de juiste wijze te positioneren in een veranderende omgeving?
- III. vanuit een visie bouwen aan toekomstgerichte vakgebied en professionals.

De werkvorm die gehanteerd werd was die van creativiteit, dialoog en participatie. Het geheel werd begeleid door het organisatieadviesbureau Boer&Croon (www.boercroon.nl).

De denktankdag borduurde voort op een half jaar eerder gehouden landelijk vakdebat over het vak. Een van de uitspraken die tijdens dit landelijk vakdebat naar boven kwam was: "we neuzelen maar door met verkeerskundige slimmigheden zonder ons bezig te houden met de vraag waar we in ons land met de mobiliteit naar toe gaan". Het vakdebat was mede de aanleiding voor de denktankdag.

Leeswijzer

Eerst formuleren we een visie die in de voorbereidingstijd tot de denktankdag ook aan de deelnemers kenbaar is gemaakt. Achtereenvolgens komen de drie thema's aan de orde met enkele resultaten uit de drie opdrachtronden, en sub-conclusies van de drie thema's. Daarna volgen de overall conclusies, en aan het slot een blik op het vervolg.

2. Een visie op mobiliteit en samenleving

Over de hele wereld en ook in Nederland wonen mensen op bepaalde plekken. Zie afbeelding 1. Deze mensen willen welvaart en welzijn om gelukkig te zijn. Mensen leven niet geïsoleerd, maar willen, en soms ook moeten, met elkaar communiceren, en verrichten daartoe allerlei activiteiten, bijvoorbeeld winkelen, bezoeken, werk; veelal ruimtelijk gescheiden. Het verrichten van activiteiten is dus een essentiële bezigheid voor het functioneren van de maatschappij. Waar mensen wonen en werken en elkaar bezoeken of gaan winkelen, werken wordt gefaciliteerd door het verkeers- en vervoerssysteem; eigenlijk breder: het communicatief systeem. Dit systeem levert een bepaalde bereikbaarheid van bestemmingen op, maar ook wat je ontplooiingsmogelijkheden vanuit het wonen zou kunnen noemen.



Afbeelding 1: Mens-Maatschappij-Mobiliteit

Zowel personenmobiliteit als goederenvervoer komt dan aan de orde. Dat kan fysieke mobiliteit zijn, maar kan ook digitale mobiliteit zijn. Aan verplaatsingen zitten altijd een herkomst en een bestemming vast. Het verkeers- en vervoerssysteem c.q. het communicatief systeem levert de bereikbaarheid respectievelijk de ontplooiingsmogelijkheden.

Samenleving, mens, maatschappij, ruimtelijke ordening en verkeers-/vervoerssysteem c.q. communicatief systeem, inclusief de technisch/technologische kanten zijn onderling verweven met elkaar. Het geheel is in de tijd gezien ook nog dynamisch, zeker ook omdat het maatschappelijk systeem dynamisch is. Kortom, mobiliteit is essentieel voor een samenleving. De uitdagingen en ook kansen voor mensen die zich met dit fenomeen bezighouden zijn daarmee evident: shaping society.

Verwevenheid van maatschappelijke functies

We zien dat in de samenleving overall sprake is van mobiliteit, of beter 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 functioneren van de samenleving. Mobiliteit is sterk verweven met de samenleving en de maatschappij.

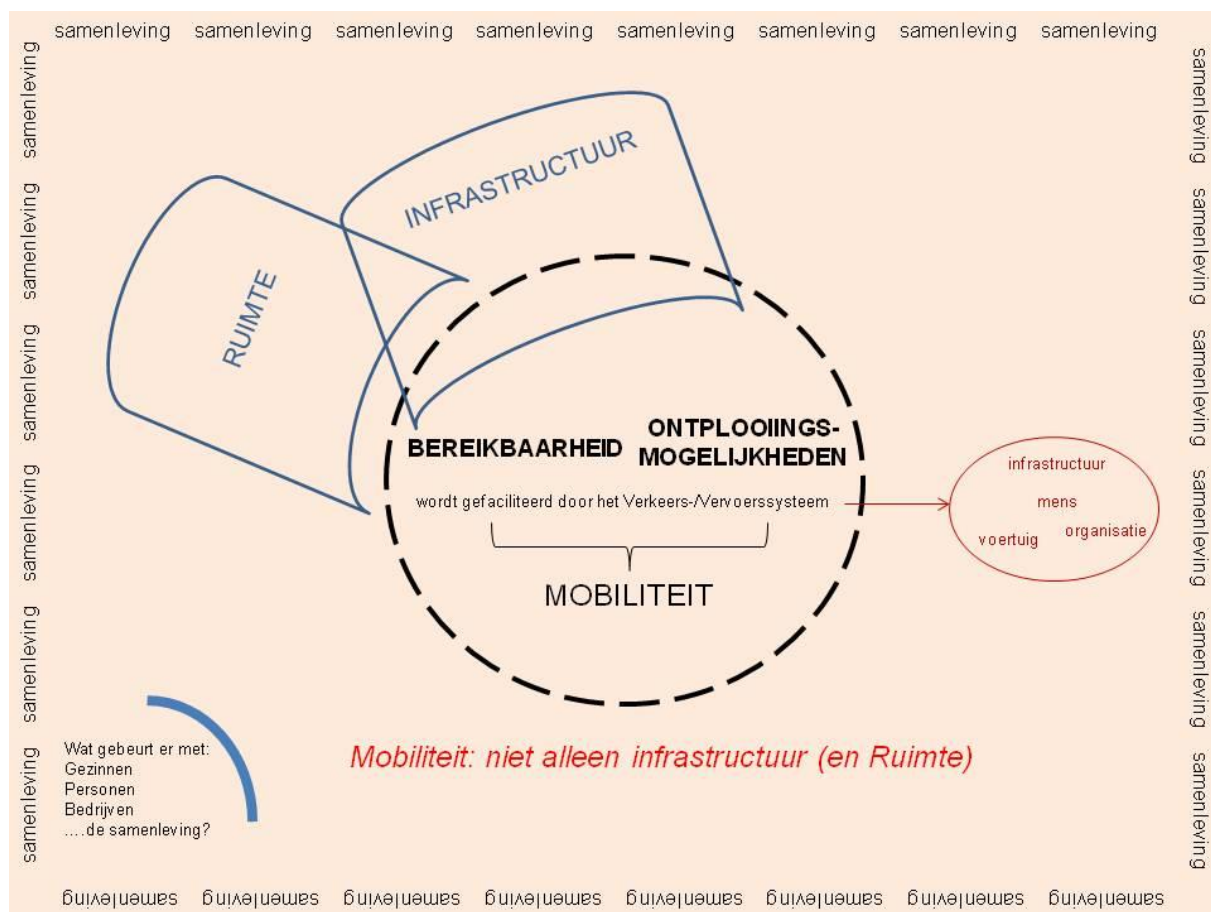
Dat betekent, als de samenleving verandert, dan dient ook het vakgebied mee te veranderen! Maar door deze verwevenheid moet mobiliteit steeds integraal bekeken worden. Andere disciplines, zoals bijvoorbeeld sociale

geografie, sociale psychologie, economie, planologie etc moeten ook steeds beseffen welke rol mobiliteit binnen hun domein speelt. Volledige integratie dus van techniek met mens en maatschappij. Er liggen derhalve nogal wat uitdagingen voor dit vakgebied!

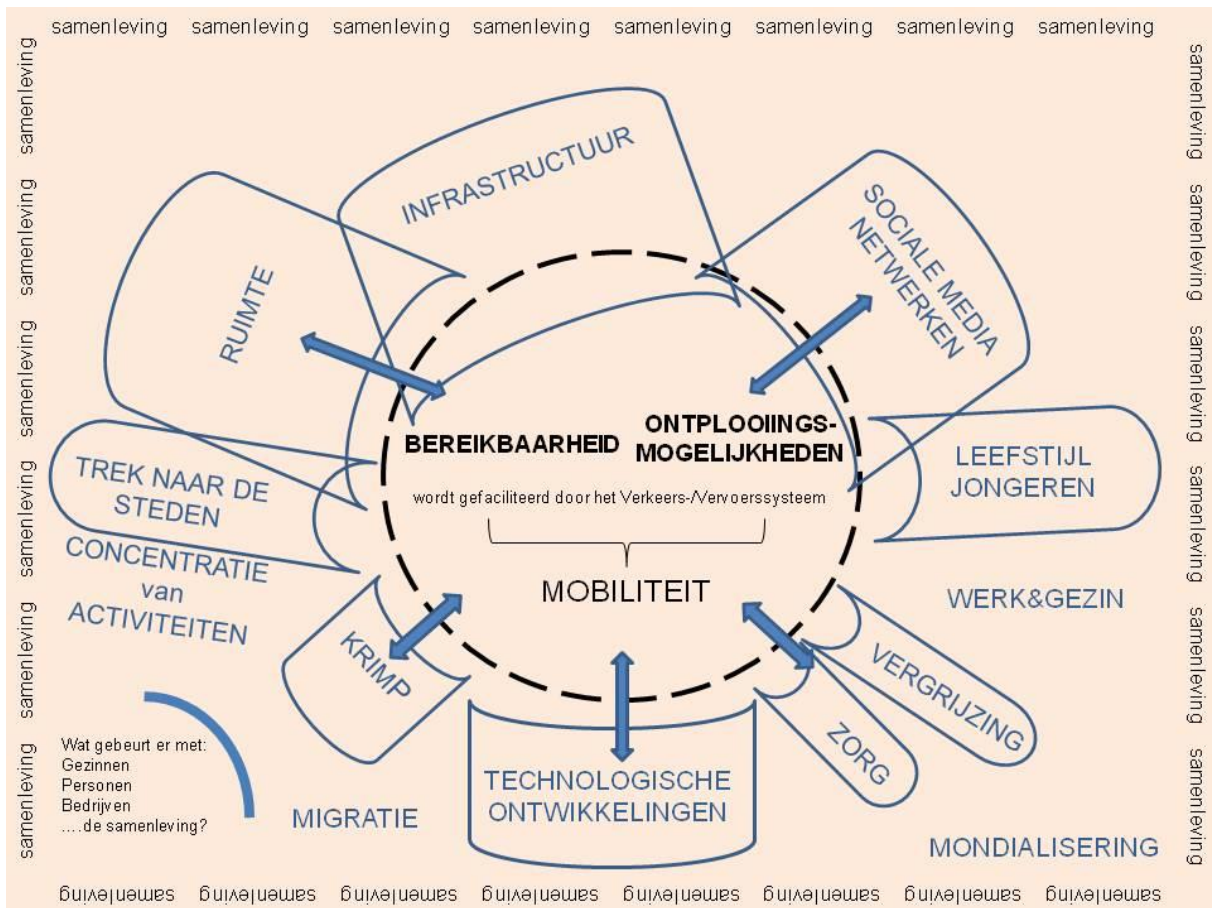
De samenleving is in beweging

Onze samenleving bevindt zich op een kantelperiode. We bewegen naar een ander type samenleving, richting een duurzame maatschappij. Een maatschappij waarin oplossingen voor economische, ecologische en sociale vraagstukken meer en meer in samenhang met elkaar worden ontworpen en geïmplementeerd. Oplossingen waarin samenwerking tussen organisaties uit verschillende domeinen realiteit wordt. Een samenleving waarin overheden, bedrijven en burgers samenwerken aan de economische en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Er ontstaan nieuwe en samenhangende visies op het gebied van verstedelijking, werken, mobiliteit, veiligheid, energie natuur en recreatie.

Duidelijk is ook dat mobiliteit niet alleen te maken heeft fysieke infrastructuur en ruimtelijke ordening, maar met het hele maatschappelijk systeem. Mobiliteit is overal! We moeten deze uitdagingen op het gebied van de veranderende samenleving dan ook aangaan. Hoe moet het vakgebied inspelen op de veranderende leefstijl van jongeren, op ontwikkelingen in de sociale media, de technologie om maar een paar van deze maatschappelijke veranderingen te noemen. Zie afbeeldingen 2 en 3.



Afbeelding 2: Mobiliteit, niet alleen infrastructuur (en ruimte)



Afbeelding 3: Transitie in het denken over het vakgebied

Tot zo ver iets over de visie op mobiliteit en samenleving. Dat was ook het vertrekpunt voor de denktankdag. Achtereenvolgens worden nu de bevindingen en resultaten van de drie thema's behandeld. Telkens voor ieder thema de toekomstbeelden, de betekenis van deze toekomstbeelden (indien van toepassing expliciet aangegeven de uitdagingen, kansen en bedreigingen) en hoe te bouwen aan deze toekomst. Voor ieder thema wordt er ook een conclusie geformuleerd.

3. Thema A: De samenleving in de toekomst

Onze samenleving ziet er in 2040/50 op allerlei fronten anders uit. Nu al zijn er veranderingen zichtbaar in onder meer de politiek, economie, ecologie, ruimtelijke ordening, demografie en onze leefstijlen. Wat betekent dit voor de ontwikkeling van het vakgebied verkeerskunde?

Toekomstbeelden

Meningen over en verwachtingen van de toekomst lopen uiteen. Toch bestaat er overeenstemming over het feit dat de toekomst niet te duiden is aan de hand van een eenvoudige extrapolatie van het heden. De technische, sociale en ecologische ontwikkelingen gaan daarvoor te snel.

In de toekomst zullen oplossingen voor maatschappelijke opgaven meer en meer met elkaar verweven raken. Antwoorden op vraagstukken zoals werk & inkomen, energie & infrastructuur, natuur & milieu, of leefbaarheid in steden & wijken zullen in samenhang met elkaar worden bedacht en uitgevoerd. Het tijdperk van losse en op zichzelf staande voorbeelden lijkt achter ons te liggen.

Enkele toekomstbeelden van 2040/50 die geschetst zijn volgen hieronder.

Gebruik is het nieuwe bezit

Delen, dat is waar het in 2040/50 om gaat. Het is heel gewoon geworden om een boormachine, of een ladder, met je buurtgenoten te delen. Het delen van auto's, dat is gemeengoed geworden. We kunnen ons bijna niet

meer voorstellen dat je zoveel energie en geld in een eigen auto had gestoken. Overigens het delen gaat echt ver: tuinen, tweede huisjes, fietsen, etc.

Verstedelijking zet door

De verstedelijking zet door. Mensen trekken naar steden, omdat het hoge voorzieningen niveau de kwaliteit van het leven bevordert. Het platteland wordt voornamelijk gebruikt voor recreatie en bepaalde type van bedrijvigheid. De rust van het platteland is een noodzakelijk tegenwicht van de snelheid in de steden. Nieuwe combinaties tussen 'fast' en 'slow' gaan ontstaan.

In de stedelijke gebieden wonen en leven wij dicht op elkaar. Wij delen gemeenschappelijk functies en voorzieningen. Dat is goed ingeregeld, zodat we er niet veel tijd aan verliezen om afspraken te maken. Dit stelt ons in staat om eigen keuzen te maken en uit te voeren.

Buurten en wijken als schaal van vernieuwing

Wij zijn anders gaan nadenken over ruimtelijke ordening. Wijken en buurten zijn de schaal waarop de samenleving willen inrichten. Alles is in je leefomgeving aanwezig: school, zorg, ontspanning, werk en recreatie.

Beleving economie

In 2040/50 is de beleving van publieke en private producten en diensten belangrijk geworden. Consumenten kunnen een actieve rol pakken bij het organiseren van de eigen beleving. Natuurgebieden zijn niet statisch, maar gericht op het ervaren van de rijkdom van natuur. Vervoer is geen verplaatsing, maar een beleving.

ICT alom vertegenwoordigd

Via het internet is alle onder handbereik. Dit stelt ons in staat, om veel meer dan vroeger, de regie van ons leven in eigen hand te nemen. We kunnen via de virtuele cockpit alles (kennis, hulp, ontspanning) naar ons toe halen. Fysieke verplaatsingen zijn daarvoor nauwelijks nodig.

Betekenis van de toekomstbeelden

Mobiliteit is een gevolg van onze activiteiten. Bij het nadenken over en het werken aan mobiliteitsvraagstukken moeten wij niet langer de verplaatsing als uitgangspunt nemen, maar de menselijke en/of digitale activiteit. Het vakgebied van verkeerskunde moet zich naar een ander niveau ontwikkelen. Nu is het te gespecialiseerd op verkeersinfrastructuur en verkeersstromen

Het jonge vakgebied van mobiliteit vraagt om een wisselwerking met andere disciplines. Disciplines zoals die van gebiedsontwikkeling, energiewinning, landbouwproductie, maar ook die van bijvoorbeeld marketing en financiering.

Mobiliteit komt meer en meer in het private domein te liggen. De overheid trekt zich als regisseur terug. Hiermee verandert de arena waarin verkeerskundigen het spel spelen. Het stelt eisen aan het vermogen om nieuwe allianties aan te gaan en te ontwikkelen. Netwerksamenwerking wordt een kerncompetentie. Sterke netwerkspelers werken vanuit een eigen visie op de samenleving. Een visie waarmee duidelijk wordt op welke unieke wijzen zij bijdragen aan de gemeenschappelijke opgaven en uitdagingen.

Bouwen aan deze toekomst

Dit alles betekent dat het vakgebied verkeerskunde moed en lef moeten hebben om zichzelf te herpositioneren. Meer dan ooit is er nu het momentum voor. Herpositioneren om nieuwe verbindingen aan te gaan, door:

- Open te staan voor inbreng en ideeën uit andere vakgebieden: technologie, stedelijke ontwikkeling, gedrag, ...
- Proactief de verbinding te leggen met maatschappelijke opgaven die op een hoger plan liggen dan wat verkeerskunde tot nu toe is
- De rol van ontwikkelaar van vitale samenlevingen in te vullen
- Facilitator en volwaardige gesprekspartner te worden voor publieke en private partijen
- De zittende macht (politiek, instituten en bedrijven) geen rem te laten zetten op onze eigen ontwikkeling
- Te durven experimenten buiten het traditionele verkeersdomein om.

Conclusie - Thema A

Het vakgebied dat tot nu toe naar de naam verkeerskunde luistert, staat voor de opgave een mobiliteitstransitie van onze samenleving teweeg te brengen. Het vakgebied dient, door autoriteit uit te stralen en zich een herkenbare plek te geven, als 'aanjager' van die transitie. Een transitie naar een maatschappelijk verantwoorde mobiliteit en dus een betere samenleving.

4. Thema B: Het verkeers-/vervoerssysteem in 2040/50

Breder bekeken spreken we over het communicatief systeem.

Het gaat dan om de organisatie van de vraag naar mobiliteit en het aanbod van mobiliteitsdiensten en -systemen. De ontwikkelingen die we op het niveau van de samenleving zien zetten zich door in de manier waarop mobiliteitsvraag en mobiliteitsaanbod elkaar ontmoeten: het communicatief systeem (verkeers- en vervoerssysteem) in 2040/50. Zo is onder meer de rol van ICT en voertuigtechnologie (zie thema A) onmiskenbaar voor dit systeem.

Toekomstbeelden

De toekomst brengt gegarandeerd nieuwe typen van vervoer. De prenten van de gebroeders Das zijn werkelijkheid. Vervoermiddelen zonder wielen zijn rondom ons zichtbaar.

De vervoersintensiteit zal in bepaalde markten in de komende decennia afnemen. De vervoersmix verandert: meer openbaar vervoer, minder particulier vervoer; meer vervoer per fiets, minder vervoer per auto; meer lokaal vervoer, minder interregionaal vervoer.

Mobiliteit krijgt een veel meer integraal karakter. Het gaat niet langer om het verplaatsen van punt A naar punt B alleen. Ter verrijking van die verplaatsing lossen mensen aanvullende behoeften in, zoals vermaak, educatie, werken, ...

Daarnaast zal het oriënteren naar, afnemen van en betalen van mobiliteitsdiensten een compleet multi channel karakter krijgen: fysiek, virtueel, op afstand, in een shop, etc. Mobiliteitsdiensten kennen in 2040/50 in veel gevallen een fysieke component maar altijd ook een IT component: iParking maar ook iSupply Chain, iShop en iCar.

Het verleden was niet fair, waarom zal de toekomst dat wel zijn? Niet iedereen kan de snelheid van de samenleving aan. Overzicht van de ontwikkeling van het mobiliteitsaanbod in de maatschappij en de mogelijkheid om eigen keuzen te maken is niet aan ieder voor behouden. In de toekomst ontstaat er scheiding tussen diegene die voorwaarts gaan en zij die achterblijven. Dat heeft consequenties voor de totale mobiliteit.

Betekenis van de toekomstbeelden

De uitspraak "klein wordt het nieuwe groot" is zeker op mobiliteit van toepassing. Kleinschaligheid en individualisme zetten de toon. Vraag en aanbod van mobiliteit vragen om het organiseren op de juiste schaal. En dan niet alleen gedifferentieerd naar het doel van de mobiliteit (werken, recreëren, etc.). Het spel wordt veel geraffineerder. We gaan mobiliteitsbehoeftemomenten onderscheiden en onderkennen. De mobiliteitsconsument heeft op verschillende momenten verschillende behoeften: snel, groen, gemak, genot,

Mobiliteit wordt integraal. Oplossen van mobiliteitsproblemen en het ondernemen gaan in 2040/50 hand in hand. Ondernemingen nemen hun verantwoordelijkheid daar waar het gaat om de kwaliteit van de samenleving en omgekeerd wordt er door de overheid steeds minder financiële middelen besteed aan maatschappelijke opgaven. Ondernemingen integreren het bedrijfsmodel met de maatschappelijke uitdagingen. Economisch rendement én maatschappelijk rendement gaan hand in hand. Dit speelt voor ontwikkelopgaven maar zeker ook voor onderhoudsvraagstukken die een steeds groter deel van beschikbare budgets vragen.

Bouwen aan deze toekomst

Bij het bouwen van de nieuwe balans tussen mobiliteitsvraag en mobiliteitsaanbod worden we uitgedaagd. Te noemen zijn:

- Integratie van mobiliteit, milieu en energie
- Verduurzamen door oprecht te werken vanuit de eindgebruiker
- Sociale en bedrijfsmatige integratie (betaalbare toegang tot mobiliteit voor iedereen).

Kansen liggen in het ontwikkelen van schaalbare lokale initiatieven die laten zien dat de nieuwe combinaties werken: hard & zacht; fysiek & virtueel; individueel & collectief; ontwikkeling & onderhoud; euro's & creativiteit.

Conclusie - Thema B

Het in balans brengen van mobiliteitsvraag en mobiliteitsaanbod in 2040/50 vraagt om een integrale kijk op en een integrale benadering van mobiliteit. Professionals in dit vakgebied worden aangesproken op hun convergerend talent: dingen bij elkaar brengen.

5. Thema C: Het beroep in 2040/50 en de moderne beroepsuitoefenaar in een veranderende samenleving

Dit thema gaat dus over het vakgebied en de uitoefening daarvan in de toekomst. Wat kunnen we zeggen over het toekomstig onderwijs en de arbeidsmarkt? Wat is de professionele omgeving van de toekomstige beroepsbeoefenaar? Waarop is een toegevoegde waarde van de beroepsbeoefenaar zichtbaar? Spreken we in 2040/50 nog over de verkeerskundige, of is dat begrip inmiddels flink verouderd?

Toekomstbeelden

De invloed van technologie, vooral voertuigtechnologie zal enorm zijn. Bij zelfsturende voertuigen zijn er geen parkeerproblemen meer en is de verkeersonveiligheid beduidend verbeterd. De opkomst van elektrische voertuigen lossen het probleem van schadelijke uitstoot, en ook van verkeerslawaaï op.

Ook binnen dit thema wordt een toekomst geschetst van meer en meer verzakelijking en privatisering van het vervoer (de rol van bijvoorbeeld Google).

In de toekomst gaan van sociale media, derhalve de invloed van digitale mobiliteit, een belangrijke rol vervullen. Het nieuwe werken is slechts één facet hiervan. Interessant is dan na te gaan wat dit betekent dit voor de fysieke mobiliteit?

Betekenis van de toekomstbeelden

Er zijn dus heel wat technologische en sociaaleconomische ontwikkelingen die verre gaande consequenties hebben voor de vakinhoud en het beroep van de (verkeers)mobiliteitskundige.

Er liggen dan ook heel wat uitdagingen. Te noemen zijn onder andere:

- wat betekent digitale mobiliteit voor de fysieke mobiliteit?
- wat betekent de digitale mobiliteit voor de ontplooiingsmogelijkheden van mensen?
- wat betekenen nieuwe technologische ontwikkelingen voor de verkeersveiligheid en de leefomgeving?

Dat zijn een paar uitdagingen die tevens kansen inhouden.

Heel wat disciplines houden zich met mobiliteit bezig. De all-round verkeerskundige verdwijnt in principe. De professionals zijn meer specialisten. Zaak is dan om de integraliteit wel te bewaken. Specialisten moeten ook de samenhangen met de andere disciplines inzien en waarderen.

Om de samenhang voor iedere specialisatie duidelijk te maken en daarmee ook de communicatie tussen de specialisten gaande te houden zou er ergens een korte brede basisopleiding moeten zijn. Vanuit een dergelijke basisopleiding kan de doorstroming naar specialisaties plaatsvinden, en is er voor de traditionele verkeerskundige ook de mogelijkheid op een lager ruimtelijk schaalniveau werkzaam te zijn.

Kansen dus voor een efficiënter, beter georganiseerd onderwijssysteem, Nederland breed bekeken.

Kansen voor de fysieke mobiliteit samen met de digitale mobiliteit om tot een maatschappelijk verantwoorde mobiliteit te komen.

Kansen ook voor het werken met business modellen voor mobiliteit. Bij parkeren heeft zich dat al succesvol ingezet. Waarom ook niet voor veiligheid, of bereikbaarheid werken met business modellen?

Bedreigingen kunnen zijn de bestaande structuren en regel-/wetgeving.

Bouwen aan deze toekomst

Eigenlijk is hier uit de dialoog alleen voortgekomen om het mobiliteitsonderwijs beter te organiseren. Juist omdat als je dingen structureel wilt veranderen je eerst bij het onderwijs moet zijn.

Een en ander betekent meer openheid, meer delen en meer gestructureerde samenwerkingen tussen diverse soorten onderwijsinstellingen.

Conclusie - Thema C

Mooie uitdagingen! Prachtige kansen!

Het beroep wordt weer interessant voor middelbare scholieren. Het beroep kan winnen aan imago. Samenwerking, gestructureerd, is een must. Samenwerking tussen onderwijsinstellingen van hetzelfde en verschillend niveau, en ook samenwerking tussen onderwijsinstellingen en de markt, het werkveld.

6. Overall conclusies

Toekomstbeelden

Enkele toekomstbeelden die naar boven kwamen zijn:

- * ICT is overal en zeer pregnant aanwezig, met name de opkomst van sociale media en de digitale mobiliteit.
- * Voertuigtechnologische ontwikkelingen, bijvoorbeeld zelfsturende voertuigen en elektrisch aangedreven voertuigen.
- * Integraliteit van mobiliteit. Fysieke en digitale mobiliteit. Mobiliteit over veel disciplines, waardoor meer openheid en delen van kennis in beeld komen. Een pro-actieve integratie ook van mobiliteit met milieu en energie.
- * Meer verstedelijking.
- * Kleinschaligheid, focus op buurten en wijken.
- * Mobiliteit tendert meer en meer naar het private domein en wordt er dus veel gewerkt met business modellen.

Betekenis van de toekomstbeelden en het bouwen hieraan

- * Op een hoger niveau/plan denken over en kijken naar het fenomeen verkeer. Vooral relaties met maatschappelijke activiteiten benadrukken.
- * Openheid naar andere disciplines die zich ook met mobiliteit bezig houden.
- * Toekomstige professionals in dit vakgebied worden steeds meer aangesproken op hun convergerend talent: dingen bij elkaar brengen. Zij moeten ook het lef hebben om dit te doen. Zij zijn (mede) ontwikkelaars van een vitale samenleving en moeten zeker ook de ontplooiingsmogelijkheden van individuen vanuit de woning in hun werk betrekken: shaping society.
- * Het organiseren van mobiliteit op het juiste schaalniveau.
- * Beter organiseren van het mobiliteitsonderwijs.

Conclusies

Puntsgewijs zijn de volgende conclusies te formuleren:

- * In een veranderende samenleving dient het vakgebied mee te veranderen.
- * Het vakgebied dient breder te zijn dan alleen verkeer, fysieke vervoermiddelen en infrastructuur.
- * Het fenomeen mobiliteit dient steeds integraal bekeken te worden. Zeker ook als de mobiliteitsvraag en aanbod van mobiliteitsdiensten en -systemen in balans gebracht moet worden. Onder de toekomstbeelden is aangegeven wat onder integraliteit verstaan wordt.
- * Samenwerking en openheid, zeker in het onderwijs, tussen disciplines die met mobiliteit te maken hebben. Zoals onder meer sociale geografie, sociale psychologie, management, economie, logistiek en transporttechniek.
- * Samenwerking wordt dus essentieel. Samenwerking tussen onderwijsinstellingen onderling en met het werkveld.
- * privatisering en verzakelijking van mobiliteit zal meer en meer het geval zijn.

* Er moet gezorgd worden voor een prestigieus vakgebied, dat autoriteit uitstraalt en die aanjager is van maatschappelijk verantwoorde mobiliteit in de samenleving.

* Er liggen mooie uitdagingen en kansen voor dit, hernieuwd gedefinieerd, vakgebied. Een score die voor de hand ligt is dat het vakgebied dan ook interessanter wordt voor middelbare scholieren.

7. Vervolg

Een zogeheten Transitie Team Mobiliteit is in het leven geroepen. Doel van dit team is om de resultaten van de denktankdag op te pakken, aan te vullen daar waar de puntjes nog niet helemaal op de i gezet konden worden, en verdere stappen te initiëren. Een eerste bijeenkomst van dit team heeft twee maanden na de denktankdag plaatsgevonden.

Vooruitlopend op de werkzaamheden van dit team is het vervaardigen van een pamflet een belangrijke actie. In zo'n pamflet komen aan de orde de boodschap vanuit het Transitie Team Mobiliteit, welke de problemen zijn die er al zijn c.q. op ons af komen en welke concrete verdere acties er ondernomen dienen te worden.