

# Mobiliteit.....geen verstoppertje spelen

Blog: Mike Bérénos, september 2016

## Inleiding

Mensen die me kennen weten dat ik al meer dan een decennium bezig ben een breed gedeelde opvatting te ontdekken wat nu mobiliteit is en wat het beroep cq het vakgebied moet zijn dat zich met dit fenomeen bezig houdt. Het is een nog jong beroep en in ieder geval een ongedefinieerd vakgebied. Des te meer is een pasje op de plaats nodig. Wat is dit beroep, dit vak? Wie zijn we? Wie is eigenlijk 'we'? Wat betekenen 'we' voor mens, maatschappij en de samenleving? Hoe moet het verder, de toekomst bestendig en goed gewapend tegemoet?

In deze blog zal ik laten zien hoe mobiliteit en alles wat daarmee te maken heeft zich verstopt achter andere domeinen cq beleidsvelden van de samenleving. Interessant is te weten hoe dit nu komt. Het blijft bij vermoedens, maar toch geef ik enkele suggesties om mobiliteit meer op de voorgrond te laten komen. Ik ben ervan overtuigd dat breed gedeelde opvattingen over mobiliteit garant staan voor een betere profilering en positionering en dus leiden tot duidelijkheid, met name naar de buitenwacht toe, met meer kansen om op de voorgrond te treden. Eerst maar eens over dat verstoppertje spelen.

## Verstoppertje spelen

Een nieuwe vorm van democratie biedt zich aan, de zogeheten G1000-sessies, reeds in een aantal steden uitgevoerd, onder andere Amersfoort, Schiedam, Uden, Maastricht, Nijmegen, Eindhoven. Een G1000 is een bijeenkomst waarbij 1000 burgers uit een gemeente bijeenkomen om het lokale beleid in al zijn facetten te bediscussiëren. Er worden door de groep ook voorstellen gedaan voor wat er moet gebeuren.

G1000 wordt níet georganiseerd door de gemeente maar is een burgerinitiatief voor en door burgers. Naast inwoners worden er ook ondernemers, ambtenaren en politici uitgenodigd. Ook zij kunnen meepraten en meewerken aan het formuleren van de toekomst van de gemeente. Alles bij elkaar een redelijk representatieve groep.

Als voorbeeld alleen over de G1000-Eindhoven (bron 6). Daar zien we dat er 10 thema's zijn geformuleerd, zie afbeelding 1. Daar is mobiliteit niet bij. Maar als je in de omschrijvingen van de thema's duikt, dan ontdek je dat in zeker de helft van de thema's mobiliteit verscholen zit; transport mobiliteit wel te verstaan.



Afbeelding 1: De 10 thema's in Eindhoven

Als de discussies zijn geweest -in Eindhoven was dit dd 24 juni 2016- blijkt dat de top-10 voorstellen uit de groep zijn:

1. Meer groen, zelf doen!
2. Groen en Duurzaam Eindhoven
3. Verbinding
4. Delen + Bereikbaarheid = sociale contacten
5. The Green Rebels
6. Samenleving = samen leven
7. Samen voor een Veilige Buurt!
8. Ik + jij = WIJ
9. Nieuwe Eindhovenaren verwelkomen
10. Communicatie vereenvoudigen.

Als we dan kijken wat deze top-10 voorstellen inhouden, dan hoef je niet eens zo diep te graven om te zien dat mobiliteit op de een of andere wijze zit in de voorstellen 3 tot en met 8 en ook 10. Bij andere G1000-gemeenten zien we eenzelfde patroon: mobiliteit zit vrijwel overal en het verstopt zich. Of laat het zich verstoppen?

Om een en ander open te breken ten einde een beetje zicht te krijgen op de duidelijkheid toch iets over mobiliteit en wat aanverwante zaken.

### **Over mobiliteit, beroep en vakgebied**

In de inleiding had ik het over 'wie zijn we?' en een aantal andere vragen. Ik ben zo vrij mijn gedachten over mogelijke antwoorden op een aantal van deze vragen te ventileren.

#### Mobiliteit

Een veelkoppig fenomeen. Want mobiliteit heeft met mens, maatschappij, ruimte, techniek/technologie, infrastructuur (fysiek en digitaal), vervoermiddelen en organisatie/management te maken. Veelkoppig helaas, want daardoor is mobiliteit moeilijk herkenbaar. Misschien ook een van de oorzaken voor dat verstoppen. Van de andere kant veelkoppig, dus interessant, en uitdagend! Mijns inziens laat dit uitdagende zich in de basis herleiden tot meer samenwerken. Meer samenwerken is uitdagend en zal vele goede dingen aan het licht brengen, onder meer de duidelijkheid naar buiten toe. Wel een zeer lastige uitdaging, vooral omdat er zo veel diversiteit in mobiliteit zit. Maar toch, naar analogie van Kennedy's woorden "We choose to go to the moon...." moet er gezegd worden "We choose to go for cooperation not because it is easy, but because it is hard and challenging at the same time". Het is mogelijk, maar daar moet wel een drive achter zitten.

Waarom bijvoorbeeld niet starten met een slim samengestelde denktank "Verkeer, Transport, Mobiliteit", en/of een denktank "Onderwijs Verkeer, Transport, Mobiliteit". In een eerder blog "Een toekomst voor het mobiliteitsonderwijs", april 2008, heb ik gezegd "als je dingen structureel wilt veranderen dan moet je vooral (ook) bij het onderwijs beginnen".

#### Beroep

Vrij naar Wikipedia is een beroep een samenhangend geheel van arbeidstaken, die voor de uitvoering daarvan bepaalde competenties vereisen, en die voor de maatschappij herkenbaar is. Het gaat dus om wat je doet om met mobiliteit bij te dragen aan welvaart en welzijn van mensen en organisaties, dus aan shaping society? Dit is een positievere insteek dan claimen bij te dragen aan bijvoorbeeld files bestrijden. Dat laatste komt er vanzelf wel bij.

Kijkend naar wat mobiliteit allemaal inhoudt, zie hierboven, zijn er dus verschillende beroepen die zich op de een of andere manier met dit fenomeen bezig houden. Je bent bijvoorbeeld sociaal-

psycholoog maar houd je specialistisch bezig met mobiliteit en beïnvloeding van mobiliteitsgedrag, of je bent econoom en je houdt je, ook specialistisch, bezig met kosten, baten en andere economische vraagstukken over mobiliteit. En zo heb je de “verkeerskundige”/”mobiliteitskundige” als beroep. Zij kunnen zich natuurlijk ook verdiepen in een specialisme.

Helaas is er geen up-to-date en gedeelde opvatting over wat dit beroep moet inhouden en dus welke competenties hiervoor nodig zijn. Eerder heb ik het idee van mobiliteitslandschappen gelanceerd. Maar wat zijn deze mobiliteitslandschappen dan? Waarom zou je ze nodig hebben? Weer vragen die gezamenlijk beantwoord moeten worden. Met de beantwoording hiervan kunnen we wellicht ook de positionering, profilering en dus de herkenbaarheid van het beroep en het vakgebied verbeteren.

### Vakgebied

Een definitie zou kunnen zijn: het totaal van alle beroepen die zich op de een of andere manier met mobiliteit bezig houden. Dan ben ik me ervan bewust dat ik dit zo definieer omdat ik mobiliteit breed wil zien. Breed zien omdat het tot betere, slimmere -om het populaire woord nog eens te gebruiken- interventies en maatregelen leidt. Ook hier geldt, “in der Beschränkung zeigt sich der Meister” (Johann Wolfgang von Goethe, 1749-1832). Dus beperk je, zeker in het begin, tot de meest aansprekende mobiliteitslandschappen.

### **Tot slot**

Dat ik en het transitieteam zeker niet op de doemdenken toer zitten moge duidelijk zijn uit de documenten die daar geproduceerd zijn. Zoals het pamflet van het transitieteam (bron 1) al zegt: “op vele plekken gaat het goed met mobiliteit, maar het kan en moet beter”. Vooral in de organisatie van het totaal en daardoor het tegengaan van een van de grootste bedreigingen: de versnippering van kennis en kennissen.

Maar wie pakt de genoemde uitdagingen op? Uitdagingen waarin in feite geappelleerd wordt aan integraliteit en breed kijken naar het vakgebied. Breed kijkend en smal handelen in de gaten houden, en andersom, smal handelend maar wel breed blijven denken.

Over transitie verkeer en mobiliteit gesproken. Wordt er niet te veel afgewacht, kijken naar elkaar, “begin jij eerst, dan ga ik wel mee”. Of wordt er gedacht “we doen het al zo goed, waarom transitie?”. Of is het dat “eilandjes-gedrag”: “we doen ons ding en that’s is”. Of zijn er al beginnen, maar te specialistisch respectievelijk niet voldoende integraal. Of is het de vermaledijde niet-pro-activiteit die vastgesteld is bij bron 2 en bij de vier uitgebreide vakdebatten die er afgelopen 3 jaren zijn gehouden. Ik weet het niet, maar er moet wel iets wat met echt transitie te maken heeft gebeuren. En vanzelfsprekend begin je bij een inventarisatie van wat we al hebben. Maar het is een weinig lovende opportunisme om te zeggen “we hebben het allemaal al”.

Natuurlijk spelen (geen) tijd en geld een rol, maar dat vind ik, gezien het belang van verkeer/transport/mobiliteit voor mens en maatschappij nu en in de toekomst geen valabel argument. Juist in tijden waarin het minder gaat moet je gas durven geven.

Ik weet zelf niet hoe te beginnen, concreet. Mij ontbreekt het ook aan een ‘brievenbus’, zoals de hele transitie waar ik voor werk eigenlijk geen ‘brievenbus’ heeft.....

Ideeën zijn er wel, zie boven bij denktanken en ook bij hetgeen het transitieteam de afgelopen drie jaren geproduceerd heeft, met name de “Contouren” (bron 4). Dat er iets gedaan moet worden is evident, zie bron 2 “Enquête naar de problematiek”, maar vooral ook omdat we geen verstopperje meer moeten willen spelen.

Waar moeten we verder ook mee aan de slag? Ja, verder ook, want er zijn hier en daar al goede initiatieven. Drie punten wil ik meegeven, weliswaar zonder een ‘brievenbus’ te hebben.

1. We moeten het vakgebied beter organiseren. De veelkoppigheid duidelijk maken. Laten zien van mobiliteitslandschappen. Verbinden van kennis en kennissen. Verbinden om samen op zoek te gaan

naar die duidelijkheid, naar die breed gedeelde opvattingen. Verbinden, maar ook verbreden en vernieuwen. Zie “Contouren” (bron 4).

2. We moeten studenten “verkeerskunde/mobiliteitskunde” en mobiliteitswetenschappen het beroep leren en het vak bijbrengen. Dit heeft te maken met breed opereren en weten van het smalle, het specialistische. En vice versa specialistisch opereren en breed blijven denken.

3. We moeten het verstoppertje spelen tegengaan door fundamenteel, dus echt vernieuwend, anders te denken over mobiliteit en de rol en betekenis van mobiliteit voor de samenleving, en het ook als zodanig brengen, verkopen. Zie mijn blog daarover (bron 5). Daar staat ook wat meer in over het fenomeen, het begrip en de dingen die volgens mij met mobiliteit te maken hebben.

## Bronnen

1. Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, “Pamflet”, mei 2014,

<http://verkeerskunde.nl/Uploads/2014/3/Pamflet.1.pdf>

2. Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, “Enquête naar de problematiek”, zomer 2014,

<http://verkeerskunde.nl/Uploads/2016/5/PROBLEMATIEK-Themagewijs-5sept2014-KORT.pdf>

3. Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, “Positionpaper 1.0”, december 2014

<http://verkeerskunde.nl/Uploads/2015/2/Position-Paper-TransitionTEAM-Verkeer-en-Mobiliteit-def.pdf>

4. Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, “Contouren”, januari 2016,

<http://verkeerskunde.nl/Uploads/2016/5/Mobiliteitsgenootschap-5.pdf>

5. Bérénos, M, “De rol van en juiste plek voor mobiliteit in de samenleving”, februari 2016,

<http://www.verkeerskunde.nl/blog/blog/de-rol-van-en-juiste-plek-voor-mobiliteit-in-de.43855.lynkx>

6. “G1000-Eindhoven”, zomer 2016, <http://g1000eindhoven.nl/resultaten/>

Vier nationale -Vlaanderen en Nederland- vakbijeenkomsten/-debatten, te weten:

1. Dd maart 2013, georganiseerd door de toenmalige ANWB/Verkeerskunde

2. Dd juni 2014 in het LEF-Future Center

3. Dd oktober 2014, eveneens in het LEF-Future Center

4. Dd april 2015, bij de NHTV in Breda

-----