

Een virtueel Mobiliteitshuis *Geeft professionals onderdak*

www.mobiliteit.club

versie 10 juni 2016/ JP

Geeft onderdak aan een Webgenootschap voor vakmensen, betrokken bij vraagstukken op het gebied van verkeer, infrastructuur, transport en mobiliteit

1. Zorg voor vakmanschap: een lange traditie

Een gilde was een belangenorganisatie van personen met hetzelfde beroep of ambacht. In een gilde werd kennis en ervaring uitgewisseld. Nieuwe gildeleden werden opgeleid in het vak. Na een gedegen opleiding werd een leerling erkend als vakman met de titel gezet en kon uiteindelijk de titel *meester* verkrijgen na het doen van de meesterproef. Het gilde behartigde de belangen van de leden, en beschermde hen. Vaak had een gilde het alleenrecht op het uitoefenen van het vak, wat leidde tot de zekerheid van kwaliteit van het werk, maar soms ook tot een monopolie.

Gilden zijn afgeschaft, maar de vraag naar vakmensen is blijven bestaan. Opdrachtgevers zoeken zekerheid over de kwaliteit van de door hen ingehuurde specialisten. En vakmensen organiseren zich nog steeds. Om kwaliteit te bewaken. In veel beroepsgroepen is het gebruikelijk dat, wie zich niet aantoonbaar bijschoolt of zijn vak niet op orde houdt, zijn positie/ accreditatie/ certificering/ BIG registratie/ lidmaatschap van de balie verliest.

In de ingenieurspraktijk leidt vaak veiligheid tot kwaliteitsborging. Rijkswaterstaat heeft gecertificeerde auditoren voor verkeersveiligheid. Grote ingenieursbureaus hebben voor complexe ontwerp opdrachten in het buitenland behoefte aan bewijs van goed onderhouden vakmanschap nodig. Het KIVI is daarom begonnen met de opzet van een standaard voor Chartered Engineers en Incorporated Engineers naar Angelsaksisch voorbeeld (CEng en IEng).

2. Aanleiding: transitie van een vakgebied

Bij de spectaculaire opkomst van de auto in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw ontstond behoefte aan deskundigen die de vraagstukken rond massamotorisering konden oplossen. Het vak Verkeerskunde ontstond¹. Rijkswaterstaat kreeg een Dienst Verkeerskunde. De Verkeersacademie werd opgericht. Hoogleraren bezochten de Verkeerskundige werkdagen om hun papers te wisselen met de beroepsgroep. De ANWB gaf een vakblad Verkeerskunde uit. En er was overeenstemming over de maatschappelijke opgaven. De files groeiden, er waren onacceptabel veel verkeersslachtoffers, schaarse financiële middelen moesten effectief worden ingezet en er waren grote leefbaarheids- en milieuvraagstukken, zowel in steden als in meer landelijk gebied.

Zowel de HBO als universitair opgeleide verkeerskundigen kijken met enige weemoed terug naar de geordende wereld van toen. De vraagstukken bestaan nog steeds, maar tijden veranderen. Het vak verkeerskunde is in transitie.

- Mobiliteitsvraagstukken worden een integraal onderdeel van omgevingsvraagstukken.
- Agendering van mobiliteitsvraagstukken vormt niet langer het exclusieve domein van verkeerskundigen.

¹ Zie: Proefschrift Marcus Popkema

- De traditioneel breed opgeleide mobiliteitsprofessional krijgt te maken met collega's die zich sterk specialiseren (ontwerpers, modellenbouwers, ICT specialisten, onderzoekers etc) en langs specialismen organiseren.
- Het interdisciplinaire karakter van het vak verkeerskunde, met zijn smalle wetenschappelijke basis, trekt veel specialisten uit andere vakgebieden aan (gedragswetenschappers, vervoerseconomen, bestuurskundigen, milieukundigen) waardoor het vakgebied amorf en onoverzichtelijk wordt.

Traditionele ankerpunten zijn verdwenen, maar er is onbehagen over het ongeorganiseerde karakter van het vakgebied voor teruggekomen. Er is behoefte aan een nieuwe kijk op verkeerskunde. Mike Bérénos heeft met zijn Transitie Team Verkeer en Mobiliteit geprobeerd het onbehagen over de ontwikkeling van het vakgebied heeft proberen te kanaliseren. Dit is neergelegd in een Position Paper. Eén van de aanbevelingen is de oprichting van een vereniging of netwerkorganisatie. In deze notitie is dat verder uitgewerkt met de werktitel een virtueel Mobiliteitshuis. Waar weer onderdak worden gegeven aan de verschillende initiatieven.

3. Opgave

De vraag is of het vakgebied voldoende georganiseerd is om de ontwikkelingen breed en integraal vorm te geven. En: heeft het vakgebied voldoende stem in het maatschappelijk debat om de effecten van nieuwe ontwikkelingen tijdig te agenderen en er tijdig op voor te sorteren? Het antwoord is: nee. Uit een breed uitgezette enquête in 2014-2015 blijkt dat het vakgebied versnipperd is. Vakkennis en vakkennisissen trekken zich toenemend terug op kennis(sen)eilandjes. De verbinding tussen deze kennis(sen)bronnen ontbreekt in veel gevallen. Dat gaat ten koste van integrale kwaliteit.

Al eerder maakte de afdeling Verkeer en Vervoer van het Klvl, op basis van discussie op haar ledendag, de versnippering zichtbaar aan de hand van drie thema's:

- Versnippering van kennis: Er is veel waardevolle kennis aanwezig bij veel partijen en individuen en er komt elke dag nieuwe kennis bij. De beschikbare kennis wordt echter niet optimaal gebruikt. Het bijhouden van vakmanschap, vooral bij verkeerskundigen die in de praktijk werken, heeft hierdoor te lijden.
- Er is onvoldoende aansluiting tussen onderwijs en het werkveld. Leiden we wel de goede verkeersprofessionals op? Er is ook geen plek waar zo'n gesprek tussen partijen regelmatig wordt gevoerd.
- Het publieke debat rond mobiliteitsthema's is amateuristisch. Er zijn weinig gezaghebbende opiniemakers. Discussie over bepaalde thema's lijken zich eindeloos te herhalen. Parlementaire enquêtes over bijvoorbeeld grote projecten (zie. Duijvestein), en recentelijk over het Fyra fiasco, leggen dit probleem wel bloot maar de vakgemeenschap zet onvoldoende verbeterstappen.

Kan een vakgebied, waar jaarlijks meer dan 600 verkeersslachtoffers te betreuen zijn, waar jaarlijks 6 miljard Euro rijksmiddelen voor infrastructuur en mobiliteitsdiensten omgezet wordt (en een vergelijkbaar bedrag bij provincies en gemeenten), waar gezondheidsproblemen als fijn stof en geluidshinder het maatschappelijk debat dagelijks, het zich permitteren om zo versnipperd en ongeorganiseerd te zijn?

4. Kansen om verbinding aan te brengen

Er zijn heel veel goed werkende instituties op het gebied van mobiliteit, transport en infrastructuur. In zich zelf hebben ze kwaliteit. Overheidsorganen, verenigingen, commerciële initiatieven, en vrijwillige samenwerkingsverbanden. Op internet floreren inmiddels goede discussiefora: als je ze weet te vinden tenminste. Het heeft niet veel zin om een overkoepelend orgaan op te richten: met statuten, notariële akten en zo.

Natuurlijk is Nederland een land van verenigingen. Het recht van vrije mening is belangrijk, maar eigenlijk is het recht op vereniging veel belangrijker! Dan pas wordt je stem namelijk gehoord. Maar om nu overal weer en nieuwe vereniging voor op te richten is niet meer van deze tijd. Je afscheiden en dan weer iets oprichten is meer iets voor politieke partijen en kerkgenootschappen. Dat staat ons vandaag niet voor ogen. We zouden graag vorm willen geven aan een meer eigentijdse vorm van netwerkorganisatie. Sluit je met je eigen organisatie aan zodat je kennis, je wetenschap, je vaardigheden en je stem vindbaar en hoorbaar is.

Kennismanagement is een eerste doel, maar we hebben meer ambitie. We hopen dat ons initiatief zal leiden tot een ontmoetingsplek/ kristallisatieplek voor mensen en initiatieven in onze vakwereld. Als werktitel noemen we het een mobiliteitsgenootschap: een virtuele ontmoetingsplek voor professionals, een clubhuis zo men wil.

5. De contouren van het mobiliteitshuis

Voor wie is het mobiliteitshuis?

De Mobiliteitsprofessionals. Dat is iedereen die zich (fulltime, parttime, incidenteel) betrokken voelt bij of belangstelling heeft voor mobiliteitsvraagstukken. Mobiliteitsprofessionals en Organisaties leveren zelf actief een bijdrage in termen van kennis, aanmaken profiel, etc. Dit maakt het vakgebied sterker, herkenbaarder voor de individuele vakgenoten én voor de samenleving. De praktijkmarkt – bestuur, beleid, beheer, advies – is de belangrijkste doelgroep, maar ook voor de aanbieders van kennis moet het portaal iets toevoegen. Het advies is om de site in een vroeg stadium te laten testen door potentiële gebruikersgroepen.

Wat kan je er vinden

Het Mobiliteitshuis geeft huisvesting aan verschillende onderdelen van het vakgebied. Het vormt een flexibel netwerk rond thema's en (integrale) vraagstukken op het gebied van mobiliteit, transport en infrastructuur. Het verbindt en verbreedt dit vakgebied met disciplines als ruimte, economie, gezondheid en duurzaamheid. Het vormt een portaal, een voordeur naar een (fysiek, virtueel) netwerk van Mobiliteitsprofessionals waar de volgende thema's te vinden zijn:

Kennis: Wezenlijk onderdeel van de site is het Kennisportal Mobiliteit en Transport. Daar wordt gevalideerde kennis door de (wetenschappelijke) redactie gepubliceerd op basis van bronnen van 'betrouwbare' kennisinstituten. Met groeipad fase 1 (start met kerninformatie, wekelijkse nieuwsbrief), fase 2 (opschalen omvang artikelen en op basis van analyse van artikelen opstarten van thema-activiteiten in de vorm van speciale nieuwsbrieven, commentaren, thema bijeenkomsten en dergelijke).

Netwerk: In het mobiliteitshuis kan je een netwerk met vakgenoten onderhouden Er is een relatiedatabank waarin vakgenoten elkaar snel weten te vinden.

Onderwijs: Er is in kaart gebracht hoe het onderwijsaanbod nu is in Nederland en België. Je vindt de doorverwijzing naar relevante opleidingen. De relatie arbeidsmarkt/ vakgebied kan je er verdiepen en er is een overzicht van de mogelijkheden voor nascholing/ bijscholing.

Vakdebat: Het mobiliteitshuis geeft de stand van zaken van het vakdebat, bijv. in publieke media. Maar het kan ook een startpunt zijn voor mobiliteitsprofessionals, op eigen initiatief of, op termijn, bijvoorbeeld op uitnodiging van het Ministerie om een debat te starten. Of op basis van analyse van trends uit de KMT-artikelen. Politiek en pers kunnen gemakkelijk kennis nemen van de professionele uitkomsten van het debat en van objectieve analyse van voor- en tegenargumenten. Je vindt er ook snel doorverwijzingen naar relevante fora zoals LinkedIn groepen.

Agenda: Heel praktisch, je vindt er gemakkelijk een overzicht van bijeenkomsten die er in de vakwereld toe doen. Voor een deel worden die via RSS gevoed door de deelnemers. Open bijeenkomsten rond actuele thema's waarbij per onderwerp bepaald wordt welke doelgroepen bij de inhoud betrokken moeten worden.

Wie Beheert het mobiliteitshuis?

De Mobiliteitsprofessionals organiseren zich grotendeels zelf qua samenstelling, qua inhoud én qua activiteiten. Acquire Publishing in samenwerking met het webgenootschap (zie hieronder) faciliteert, filtert, organiseert en exploiteert. Als basis voor De Mobiliteitsprofessionals wordt een website opgericht. Een website en e-mailnieuwsbrief (en social media) als 24/7 verzamelpunt van kennis (KMT, nieuws, blogs), netwerk (profielen én interessegebieden van professionals) en thema's (welke, verzamelde kennis, mening geven, zelf agenderen). Acquire organiseert al een aantal zaken zoals tijdschriften en een aantal waardevolle ontmoetingsplaatsen zoals het nationaal verkeerskunde congres. Het portaal is voor iedereen vrij toegankelijk, uitstekend vindbaar via Google en snel te doorzoeken op thema, actualiteit, kennisinstituut en kennismedewerker.

Een paar voorbeelden van punten in de beheersovereenkomst met Acquire:

1. Acquire heeft de verantwoordelijkheid en de vrijheid om de organisatie van het portaal (redactie, software ontwikkeling, marketing, relatiebeheer deelnemers, projectleider) naar eigen inzicht in te richten.
2. Het uitgangspunt is dat de deelnemers de basiskosten voor hun rekening nemen binnen de totale partnerovereenkomst die hen ook substantiële voordelen biedt.
3. Het portaal is vrij van reclame maar kan wel ingebed zijn in de kanalen van Acquire Publishing (hier genoemd: Platform) die structureel ingezet worden om de KMT-site onder de aandacht te brengen van de doelgroepen,
4. Het platform is Nederlandstalig maar ontsluiting van buitenlandse kennis en relevante literatuur via de kennisinbrengers is mogelijk.

De redactie op het portal bevindt zich ergens tussen twee uitersten:

- Alleen links naar publicaties op sites kennisaanbieders. Redactie monitort wat er binnenkomt en geeft kennisaanbieders feedback op vindbaarheid publicaties (statische functie).
- Selectie van belangrijkste publicaties per domein met samenvatting en betekenis voor de praktijk, factsheets met belangrijkste informatie per onderwerp, nieuwsbrieven (actieve functie: verbinden vakgebied).

Een wetenschapsjournalist kan ervoor zorgen dat kennis over een actueel onderwerp steeds wordt uitgelicht. Uitgelicht uit een breed en diep doorzoekbare betrouwbare kennisbron op het gebied van het weer. Het kan een lerend systeem worden, het aanbod afstemmen op de vraag door in de gaten te houden welke artikelen veel gelezen worden. Het wordt dan ook duidelijk wie de (actuele) doelgroep is en daar kan de toon dan weer op worden aangepast.

Wie vormt de vereniging van eigenaren van het mobiliteitshuis?

De groep van 30 aanwezige organisaties bij de KMT-sessies (en niet-aanwezigen met hetzelfde profiel) kunnen zich aansluiten als Kennispartner (de kennispartners zoals die nu ook al aangehaakt zijn bij het KMT) of Supporter (de overigen).

Een (deels wisselende) kerngroep van professionals komt 2 tot 4 keer per jaar bij elkaar om, als een soort stuurgroep hoofdlijnen te bespreken qua inhoud (welke 5 hoofdthema's moeten de komende periode absoluut aan bod komen, mede o.b.v. analyses uit KMT, en wie moeten bij daarbij aanhaken) en uitvoering (resultaten van de activiteiten, vooruitblik). Deze kerngroep wordt gekozen uit een brede vertegenwoordiging van de vakgroep, die 1 keer per jaar bijeenkomt (bijvoorbeeld voorafgaand aan het NVC). Deze vertegenwoordiging bestaat uit steeds 1 vertegenwoordiger van alle kenniseilanden die ondertussen in de vakgroep zijn ontstaan en nieuwe kennisgroepen (nieuwe spelers).

De organisaties die een bijdrage leveren gaan een exploitatieovereenkomst aan met Acquire met als grondslag de uitgangspunten uit deze notitie;

Wie vormt het webgenootschap?

Kernteam

Breed samengesteld team dat iom Acquire Publishing kaders voor inhoud, financiering, kalender bepaalt. Gezichten

Enkele hotshots uit alle betrokken domeinen (mobiliteit, economie, gezondheid, duurzaamheid ed) die zich ook Mobilist noemt.

Verder in de versnellingskamer uitwerken

Welk profiel heeft de vakman/ vakvrouw

De mobiliteits vakman onderzoekt, analyseert, modelleert, ontwerpt en rekt.

Zijn/ haar werk en advies leiden tot een betere ruimtelijk fysieke omgeving, betere mobiliteitsdiensten en een betere infrastructuur voor alle verkeersdeelnemers.

Als advies niet leidt tot een concrete oplossing een agendering op een andere agenda (politiek bijvoorbeeld als het gaat om wet- en regelgeving).

6. Vragen voor de versnellingskamer:

Er zijn vijf hoofdvragen:

1. Wat is de inhoud van het portaal, wat wel, wat beslist niet, waar kan je dieper graven (doorverwijzingen)
2. Wat is de focus, op wie richt het zich, wie is de doelgroep
3. Hoe breed is het profiel van de mobiliteitsprofessional
4. Hoe organiseer je het kwaliteit en "genootschap"
5. Hoe financieren we het, wat zijn inverdieneffecten