

Dit jaar spreekt Verkeerskunde met gedreven wethouders. Mario Jacobs, wethouder slimme en duurzame mobiliteit (GroenLinks) voor de gemeente Tilburg, is de tweede bevrogen wethouder in deze reeks.

Mario Jacobs, wethouder Tilburg: 'Het vervoermiddel van de toekomst? Mijn smartphone!

'Ik ben een vooruitgangsoptimist'

Tilburg heeft geen mobiliteitsplan meer, maar een mobiliteitsaanpak. Niet langer problemen oplossen met asfalt, maar zoeken naar de wensen van burgers met in de gereedschapskist meer instrumenten dan alleen infra. 'Uiteindelijk gaat het om de vraag: wat willen we met onze stad?'

KARIN BROER, NETTIE BAKKER

Mario Jacobs (44) heeft filosofie en psychologie gestudeerd en dat merk je. Hij is niet bang om een filosoof te citeren en houdt van vragen stellen. Ook dit interview begint met een vraag: 'Hoeveel inwoners heeft Tilburg?' We schatten 120.000. Het blijken er 213.000 te zijn. Oei!

Jacobs: 'Jullie hoeven je niet te schamen. Pas was hier een hoogleraar, niet de minste, die zat er ook flink naast. We zijn de zesde stad van Nederland, maar mensen weten het niet. Tilburgers zijn geen hardroepers, we juichen met de handen in de zakken. We horen bij steden als Rotterdam en Enschede: arbeiderssteden waar geldt: niet zeiken, handen uit de mouwen.'

Dat is mooi, maar het heeft ook nadelen. Jacobs: 'Soms mogen we wel wat brutaler zijn. Tilburg heeft geen middeleeuws stadscentrum, maar wel heel veel andere parels. We hebben de meeste naoorlogse monumenten van alle steden. De Pont is een museum dat bij de top hoort op het gebied van hedendaagse kunst. En we hebben bijvoorbeeld de Rockacademie en Popcentrum 013. Tilburg is typisch 'liefde op het tweede gezicht''

Jacobs komt uit Geleen, ging studeren in Tilburg en bleef hangen. 'Ik ben verslingerd geraakt aan deze stad. Hier is altijd reuring.' Een ander voordeel is dat je 'deze stad nog kunt maken', aldus Jacobs. 'Een stad met een middeleeuws stadscentrum heeft soms iets van een openluchtmuseum. Hier zie je hijskranen (wijst naar het raam). Dit stadscen-

trum is nog niet af, we werken permanent aan de stad, we bepalen mee hoe we haar de toekomst in slepen, ook op het gebied van mobiliteit.

Heeft u de mooiste baan van uw leven?

'Ja, dat kan ik wel zeggen. Dit voelt heel goed. Omdat ik nu daadwerkelijk dingen kan veranderen, en bovendien op het vakgebieden die mij na aan het hart liggen: mobiliteit, ruimtelijke ordening, stedelijke ontwikkeling en groen. Ik prijs mij gelukkig.'

Voordat hij wethouder werd, werkte hij lang als ambtenaar. Zo was hij zes jaar hoofd economische zaken van de gemeente Helmond. Is dat een voordeel? 'Ja en nee, je kunt dingen versnellen omdat je zelf aan de knoppen zit.

ik dat ik wat dat betreft de laatste maanden veel bij heb geleerd.'

Het vakgebied mobiliteit is volop in beweging.

'Ja, beaamt Jacobs, 'Het gaat eigenlijk niet meer om puur verkeerskundige vraagstukken, het gaat om bredere vragen: Wat willen we met onze stad, wat willen we met onze maatschappij? Willen we dat ouderen meedoen? En als we dat willen, wat betekent dat? Wil je een sociale tweedeling op het gebied van mobiliteit? Nee? Hoe ga je dat dan tegen? Dus, voorafgaand aan vragen over mobiliteit gaat de vraag wat voor samenleving we willen zijn. Hoe richt je de samenleving in? Dat zijn allemaal politieke vragen. Als ik denk over wat voor samenleving we willen zijn, dan zeg ik: sociaal en duurzaam.'

'Zo kom je uit op een andere kijk op mobiliteit dan als je mobiliteit puur bekijkt vanuit economisch oogpunt, of als je mobiliteit invult als het faciliteren van de auto. Op zoek gaan naar de vraag erachter is een hele ommezwaai. Maar achter elk vraagstuk schuilt uiteindelijk een politieke vraag, misschien zelfs een filosofische.'

Wat betekent die verandering voor uw vakambtenaren?

'Er wordt van hen een andere houding gevraagd. En die is essentieel. Je gaat bij een verkeerskundig probleem nu vooral eerst uitzoemen. Ik vraag daarvoor van ambtenaren een onderzoekende, nieuwsgierige en verwonderende houding. Het is zoeken naar

'Tilburgers juichen met de handen in de zakken'

Voorheen kwam ik met goede voorstellen naar de wethouder. Nu ben ik zelf die wethouder. Het nadeel is dat ik soms te veel begrip heb voor de positie van de ambtenaar. Onze burgemeester heeft eens gezegd: je moet de stad besturen met ongeduld. Maar ik weet dat er procedures, overleggen en termijnen gelden. Daar heb ik in het begin misschien te veel begrip voor gehad. En daar leer je van. Als ik nu soms de reacties hoor, denk

het verbreden van het probleem om het dan te verknopen met andere vakgebieden. Dat geldt ook in de uitvoering. Een straat is meer dan een weg. Kinderen spelen op straat. Wat voor straat wil je hebben? Op een snelweg stel je heel andere vragen dan in een woonstraat.'

Koen van Waes, vakambtenaar van Jacobs, valt in: 'Met onze mobiliteitsaanpak willen we de hele stad erbij betrekken. We gaan naar mensen toe: wat zijn uw ideeën? We gaan

naar bedrijven, naar collega's. En we draaien de vraag om: hoe kunnen we u helpen? Binnen een kader, maar wel redenerend vanuit de gebruiker, vanuit de stakeholder.'

Hoe ziet dat er dan uit in de praktijk?

Wij lazen bijvoorbeeld dat het niet gelukt is de Nieuwlandstraat autoluw te maken. Jacobs: 'Autoluw was een verkeerd woord. Van dit hele proces hebben we geleerd. Het is een nieuwe aanpak, het is learning by doing. Je moet ook het lef hebben om het over

een andere boeg te gooien. Dus we gaan nu bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaars en het Fietsforum de vraag stellen: 'Wat willen we met het hele Dwaalgebied (gebied tussen het winkelcentrum en het station, red.) waar de Nieuwlandstraat onderdeel van is?' Wat betekent dit gebied voor u? Wat willen we hier? En welke mobiliteitsinzet hebben we hier nodig? Als we goed kijken naar het gebied, snapt iedereen welke mobiliteitsoplossingen daarbij horen.'

Wat betekent deze verandering voor de verkeerskunde?

Jacobs: 'We hebben meer instrumenten in ons pakket dan voorheen. Voorheen was het vaker: is er een probleem, dan stort je asfalt. Dat was een soort tunnelvisie: elk probleem moest met infra worden opgelost. Nu kijk je breder naar wat hier nodig is. Is het infra? Of gaat het om gedrag, hebben we gedragsverandering nodig? Dan ga je eerder samenwerken met bijvoorbeeld werkgevers die iets aan dat gedrag kunnen doen. Of je kunt denken aan de inzet van technologie: we moeten trouwens wel oppassen dat technologie niet net zo'n tunnelvisie wordt als asfalt. Technologie is zeker niet altijd de oplossing. Maar als je vraagt: 'Wat is het vervoermiddel van de toekomst?' Dan zeg ik (houdt zijn smartphone omhoog, red.): mijn smartphone, die er dan misschien wel helemaal niet meer uitziet als een smartphone. In de toekomst loop je naar buiten, je zegt tegen het ding: 'Ik wil naar Amsterdam' en er wordt geregeld dat er een fiets klaar staat. Die fiets kan ik gemakkelijk wegzetten op het station en in Amsterdam staat er bijvoorbeeld een deelauto klaar, omdat de tram die ik nodig had in onderhoud is. De toekomst is dat de gebruiker centraal staat en niet het vervoermiddel.'

Op Jacobs' bureau staan de boeken die hem inspireren: Jan Gehl, Jane Jacobs, Sadik-Kahn. Jacobs: 'Onze beweging draait uiteindelijk om de vraag: 'Wat voor stad wil je zijn?' Welke kant willen we op? En waar doen we het ook al weer voor? Die vragen komen terug in de boeken die ik ben gaan herlezen. Zij zetten de mensen centraal. Janet Sadik-Kahn heeft Times Square en Broadway in New York auto-vrij gemaakt onder burgemeester Bloomberg, door het eerst als een tijdelijke maatregel te presenteren. In korte tijd stonden er





Op Jacobs bureau staan de boeken die hem al inspireerden en die hij nu herleest: Jan Gehl, Jane Jacobs, Sadik-Kahn. Jacobs: 'Zij zetten de mensen centraal.'

strandstoelen op het asfalt en namen mensen de ruimte in. Dat hebben ze gewoon gedaan. Ondanks dat verkeerskundigen riep dat er een verkeersinfarct zou ontstaan.'

Jacobs over:

Ethische kwesties

'In het begin van mijn loopbaan ben ik veel met ethische kwesties bezig geweest (hij werkte bij de Nederlandse Zorgfederatie, red.). Het is wel grappig dat nu in de toegepaste ethiek voorbeelden uit de mobiliteit naar voren komen. Er zit een gezin met twee kinderen in een zelfrijdende auto en er steekt ineens een schoolklas over, wat doet die auto? Dat hangt af van welk algoritme in de auto zit. Dat is dus een morele, ethische vraag. Ik had niet gedacht dat mijn studie filosofie van pas zou komen bij mobiliteit.'

Voetgangers

'Zelfs als je altijd in de auto stapt als je naar buiten gaat, komt er een moment dat je voetganger bent. Uiteindelijk is iedereen voetganger. Voetganger is de meest onderbelichte vervoerswijze die er is. Dat gaan wij veranderen. Die voetganger staat, samen met de fietser, centraal in onze mobiliteitsaanpak.'

Waar draait het om bij mobiliteit? Gaat het om de economie of iets anders?

Jacobs: 'De spil van de samenleving is niet de economie, dat zijn wij. Wij zijn er niet voor de economie, de economie is er voor ons. Niet voor het individu, maar voor de gemeenschap. Je slaat alles plat als je alleen naar economische waarde kijkt. Liefde kun je niet uitdrukken in euro's, bestaat het dan niet? Altruïsme maak je kapot als je daar met een economische bril naar kijkt. De filosoof Habermas maakt onderscheid tussen systeemwereld en leefwereld. Als je de leefwereld door een economische bril bekijkt en je alles in een economisch systeem probeert te duwen, dan is de mens geen mens meer maar een ding.'

'Economie is natuurlijk belangrijk. En mobiliteit is essentieel om onze economische knooppunten goed bereikbaar te houden, maar economie is niet het enige. Het is ook belangrijk dat mobiliteit mogelijk maakt dat ouderen dingen kunnen blijven doen, dat mensen scholen kunnen bezoeken, enzovoort.'

Jongeren

'Jongeren gaan echt anders om met mobiliteit. Die emotionele binding met de auto hebben ze veel minder. Ik merk het aan mijn eigen kinderen die veel meer denken: 'Ik wil van A naar B, los van de modaliteiten''

De fiets

'De fiets is voor ons heel belangrijk, we willen snelfietsroutes naar de vier windstreken zodat we goed bereikbaar zijn. We zijn bezig met een snelfietsroute van Tilburg naar Waalwijk, samen met allerlei partijen, ook de Efteling. Het is proeftuin binnen het Europees project CHIPS, waarbij we allerlei dingen gaan testen: verschillende soorten asfalt en gadgets om fietsers op tijd groen te geven. Die kunnen we vervolgens weer gebruiken voor de snelfietsroute naar Breda, waarvoor de voorbereidingen inmiddels zijn gestart.'

Het Nationaal Fietscongres in Tilburg

We zijn op 20 en 21 september gastheer van het Nationaal Fietscongres. We willen een ander soort congres, meer tweerichtingsverkeer. We hopen dat het congres als een motorje gaat werken om de beste fietsideeën ver-

Wat is uw grootste uitdaging?

'De binnenstad. Hoe ziet de binnenstad van de 21ste eeuw eruit? Ik hoop dat ik een bijdrage kan leveren door een aanbod van mobiliteit te realiseren dat past bij hoe we ons thuis willen voelen in die binnenstad.'

[vraag] Welke vrees heeft u als wethouder?

'Ik ben bang dat ik dingen niet op tijd afkrijg, mobiliteitsdenken is per definitie langetermijndenken. Waar ik afgelopen drie jaar mee ben begonnen is het verleggen van het denken, we zijn nog niet toe aan het verleggen van straten. Toen ik wethouder werd heb ik gezegd: 'Ik ben geen wethouder 'verkeer en vervoer', maar wethouder 'slimme en duurzame mobiliteit''

Ik sta een intelligente aanpak voor, ik wil niet dom asfalt neerleggen. We hebben nu een richting ingeslagen met de mobiliteitsaanpak. De praktijk is een proces van learning by doing, waar we echt anders aan werken. Zo willen we de A58 Tilburg - Breda op bestaand asfalt met slimme oplossingen verbeteren. Dat was 10 jaar geleden ondenkbaar.'

der te brengen. Die ideeën kunnen komen uit de Tour de Force Innovatieprijs. Er is 10.000 euro beschikbaar om het winnende idee verder te ontwikkelen. Ik kijk uit naar de ideeën, evenals naar de abstracts voor een sessie op het congres. Een idee insturen kan tot 15 juni via de website: www.nationaal fietscongres.nl.'

GroenLinks wethouder

'Je hebt te maken met stereotypebeelden. Men denkt: 'Hij zal wel anti-bedrijfsleven of anti-auto zijn'. Ik ben hoofd Economische Zaken geweest, dus ik weet echt wel hoe het werkt in het bedrijfsleven, maar mensen duwen je snel in een hokje. Ik zou dus anti-auto zijn, maar ik ben vooral een vooruitgangsoptimist. Ik geloof in de samenleving, een mens kan altijd beter worden op alle terreinen, als mens ben je nooit af.'

i Op www.verkeerskunde.nl/spraakmakers leest u eerdere interviews en het eerste interview in de reeks 'Gedreven wethouders'. Meer informatie over de Tilburgse Mobiliteitsaanpak vindt u op www.tilburg.nl/mobiliteit2040.