

Transitie Verkeer&Mobiliteit, goed op weg

Samenvatting

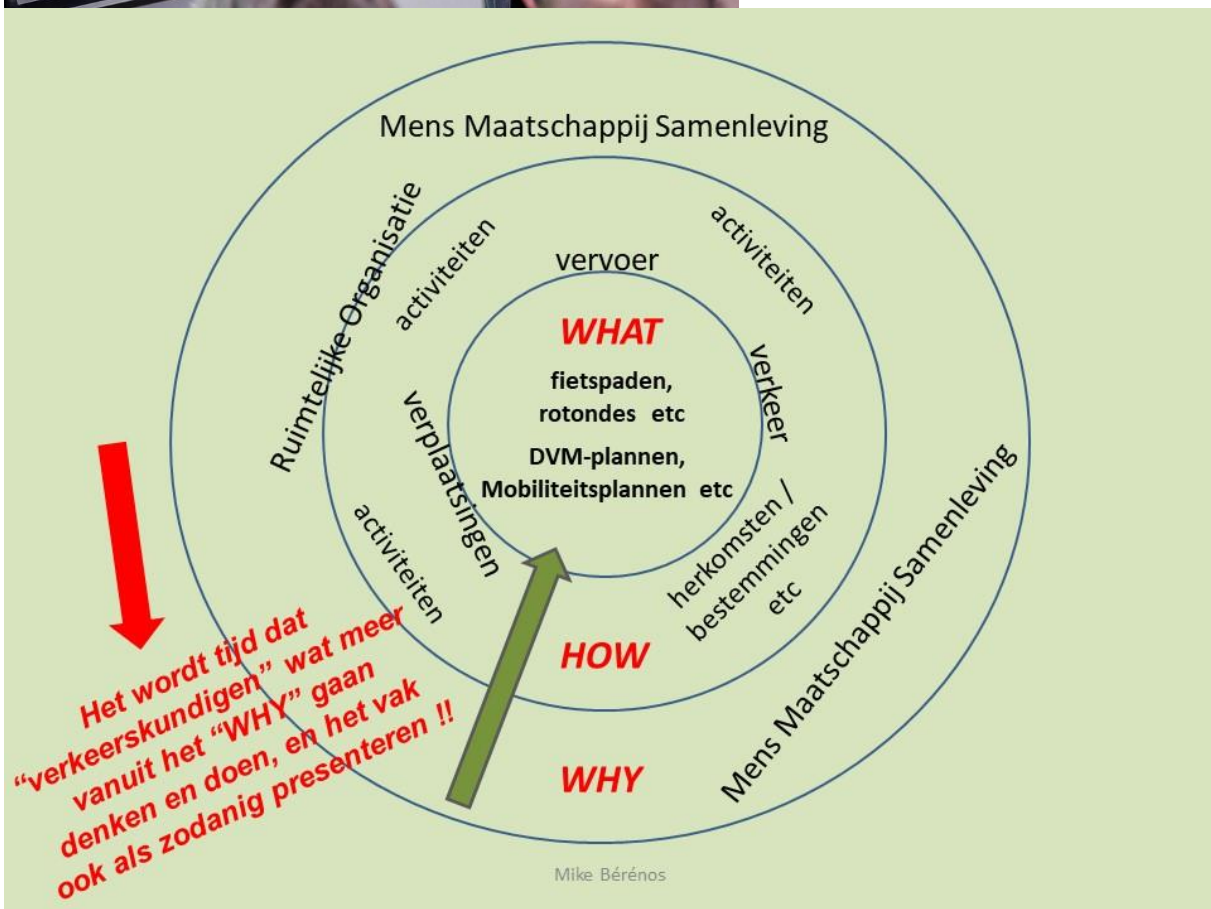
We mogen wel zeggen dat het vakgebied dat zich bezig houdt met verkeer, vervoer, transport, mobiliteit anno 2018 al zo'n vijf jaar bezig is met de transitie. Immers het eerste vakdebat hierover was in maart 2013. Toen heb ik een pleidooi gehouden om wat meer het WHY erbij te betrekken, naar analogie van Simon Sinek's Golden Circle, om onder andere tot een betere profilering en positionering van het vakgebied te komen.

In datzelfde jaar is een denktankdag gehouden in Antwerpen en is het Transitieteam Verkeer en Mobiliteit opgericht dat vier jaar later uitmondde in de idealistische stichting NMTM New Movements in Transport and Mobility, NMTM. Deze stichting heeft 'beter verbinden', 'verbreden' en 'vernieuwen' hoog in het vaandel. Overigens alles 'voor God en het vaderland' en in de vrije tijd van een aantal bevlogen mensen met toch een stukje hun organisatie daarachter.

Er zit wel degelijk groei in de transitie. Zoals alles, als het goed gaat, een gezonde groei vertoond. Dat geldt ook voor twee recent verschenen RLI-rapporten. Over één ervan "Van B naar Anders" van de Raad voor leefbaarheid en Infrastructuur wil ik betogen dat ook hier een groeigedachte achter zou kunnen zitten. Het rapport gaat over hoe je met een omslag in het denken over mobiliteit, beter zou kunnen investeren in infrastructuur, maar houdt zich toch hoofdzakelijk bezig met infrastructuur en aanbod. Het gaat vooralsnog minder over investeren in mobiliteit integraal en in de (potentiële) gebruiker, alsook erover dat we het uiteindelijk doen om mobiliteit te laten bijdragen aan een betere samenleving, voor mens en natuur, ja over het WHY. Toch proef ik dat de Raad zich terdege van deze inperking bewust is, maar dit nog te zuinigjes ventileert. Ik geef hier op persoonlijke titel wat verdere mogelijke aanzetten toe en laat zien dat een vervolg, juist omdat mobiliteit bij de bewoners, de woning begint, zou kunnen gaan over "Van A naar Anders".

1. Over het WHY

Al weer een poosje geleden hield ik een pleidooi om ook binnen ons vakgebied (verkeer, vervoer, transport, mobiliteit) wat meer naar het WHY te kijken. Dat was tijdens het eerste vakdebat over het vak [verkeerskunde](#) in maart 2013. Het WHY, baseerde ik op de ideeën van Simon Sinek. Met het WHAT en HOW zit het denk ik vrij goed binnen ons vakgebied. Ik ben daar in ieder geval nog steeds gerust op.



Figuur 1: Een variatie op de Golden Circle van Simon Sinek. Bron: presentatie bij Vakdebat 12 maart 2013

Zo gauw er ontwikkelingen zijn in mens, maatschappij en samenleving is het zaak ook opnieuw naar het WHY van het fenomeen mobiliteit te kijken, en er zo nodig anders over te denken.

2. Transitie Verkeer en Mobiliteit in de afgelopen 5 jaar - kort

Het doet me deugd dat we met dat 'anders kijken en denken' volop bezig zijn als gevolg van ontwikkelingen in de samenleving, alsook in de technologie. Het gebeurt al op veel plekken. Zelfs met een beetje wildgroei hier en daar misschien, maar dat geeft niet in deze fase van de huidige, veelal disruptieve veranderingen .

Ik refereer aan (slechts) twee mooie voorbeelden van deze dynamiek: "Anders denken over reistijd", RWS, in Lichtkogel, maart 2018, en het op 23 mei 2018 verschenen rapport "Van B naar Anders", van

de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur Rli. Ik vind het beide passende voorbeelden van bezig zijn met het WHY. Tegelijkertijd zie ik het als voorbeelden van een noodzakelijke transitie in het vakgebied. Een transitie die ik, los hiervan, samen met het Transitieteam Verkeer&Mobiliteit <http://verkeerskunde.nl/Uploads/2014/3/Pamflet.1.pdf> sinds het eerste vakdebat mee gestalte wil geven. Na vier jaar 'lobbyen' door het Transitieteam, met steun en support van de zogenoemde Coalition of Willing en vele Sympathisanten, is een deel van het Transitieteam sinds begin 2017 opgegaan in de stichting NMTM, New Movements in Transport and Mobility, site in groei <http://www.nmtm.eu/>.

Ook deze, nog zeer jonge community focust op verandering, op het beter verbinden, verbreden en fundamenteel vernieuwen van het vakgebied. Dit wil en moet zij ook samen doen met anderen. NMTM is daar stapje voor stapje mee bezig, want het gebeurt, net als in de tijd van het Transitieteam, in de vrije tijd van een aantal bevlogen mensen. NMTM groeit zogezegd, maar moet tot wasdom komen, om te zorgen voor een positie en profilering van het vakgebied die volledig recht doet aan de visie op WHY, WHAT en HOW. De visie hierachter is gebaseerd op de overtuiging dat mobiliteit serieus bijdraagt aan een vitale samenleving; een samenleving die leefbaar, veilig en bereikbaar is. En eveneens op termijn: klimaat- en energieneutraal, duurzaam, sociaal en 'gezond' is.

Terug naar genoemde rapporten. Ik ga graag wat dieper in op het meest recente rapport 'Van B naar Anders'.

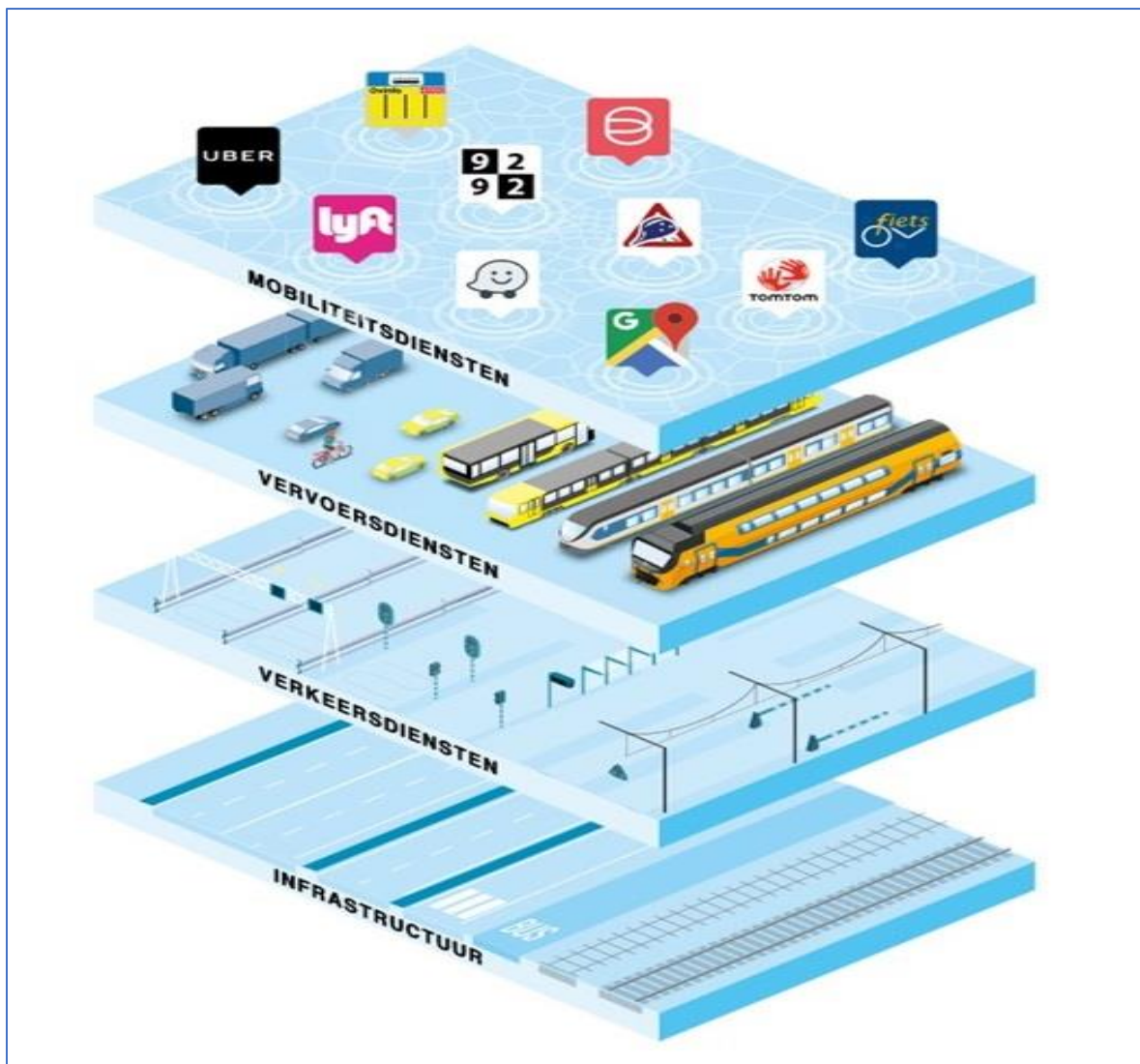
3. "Van B naar Anders"

Dit rapport zet in ieder geval aan tot anders denken over investeringen in infrastructuur. Dat is een belangrijke stap. Wat dat betreft doet de Raad de i in de afkorting Rli niets te kort.

Dat is al wat minder het geval voor de L in Rli. Wellicht ook omdat hier een begin gemaakt wordt met het anders denken over investeringen in infrastructuur. Maar daar zit natuurlijk een WHY achter. Dat heeft de Raad denk ik goed door, want zij noemt - misschien een beetje zuinig – meerdere redenen voor investeren dan alleen in doorstroming en capaciteit. Ik proef iets van 'verder' dan de traditioneel gehanteerde definitie van bereikbaarheid (van economisch belangrijke bestemmingen), namelijk ook iets van 'nabijheid van voorzieningen voor mensen'. En zie hierin ook een koppeling met het andere RLi-rapport "Dichterbij en sneller" (2016) over nabijheid van voorzieningen en het comfortabel kunnen deelnemen aan maatschappelijke activiteiten. De term comfortabel duidt op een operationalisatie van bereikbaarheid, vergelijkbaar met de bereikbaarheid van informatie voor potentiële verkeersdeelnemers thuis en verkeersdeelnemers onderweg.

Maar toch, het rapport pleit weliswaar voor een omslag en een andere blik op spelers, maar wel met infrastructuur en de aanbodkant van het systeem als basis, en laat, naar mijn idee, het WHY -de mens en gebruiker- te weinig zien. Zie figuur 2 hieronder. Infrastructuur staat hierin letterlijk aan de basis; de i in Rli.

Maar er is ook een basis voor de leefomgeving, een basis voor wat de rol en betekenis van mobiliteit moet zijn voor mens en natuur, evenals de rol en plek die de mens daarin speelt en inneemt. Er is dus, naast een omslag in het denken over investeringen in infrastructuur (WHAT en HOW), ook nodig dat WHY in beeld te brengen. We doen het immers uiteindelijk allemaal voor een duurzame en vitale mobiele samenleving, en dus voor de mens en maatschappij.



Figuur 2: Het mobiliteitssysteem in lagen. Bron: Rli, 2018

Zo'n omslag van infrastructuurgericht naar mens- en gebruikersgericht is naar mijn idee hard nodig en vraagt denk ik niet alleen om oplossingen voor problemen op rijkswegen naar regio's door te schuiven of om andere (organisatorische) op infrastructuur gerichte concepten (verkeers-, vervoers-, mobiliteitsdiensten). Het vraagt vooral om een andere mindset (is ander woord voor anders denken) bij alle spelers en zeker ook bij de (potentiële) gebruikers van het systeem. Wat deze laatste 'spelers' betreft moet je dus, gericht op een veranderende mindset, ook bij die bewoners zijn, en een bewustwordingsproces in gang brengen. Dat gebeurt bij voorkeur niet op de traditionele manier. Ook deze beweging kan door breder naar mobiliteit te kijken en tegemoet te komen aan de communicatiebehoefte van mensen. En door goed te kijken hoe de individuele 'balans' tussen de daaruit voortkomende digitale en fysieke mobiliteit er uit ziet en hoe je met deze inzichten de fysieke mobiliteit in een gewenste richting kunt sturen.

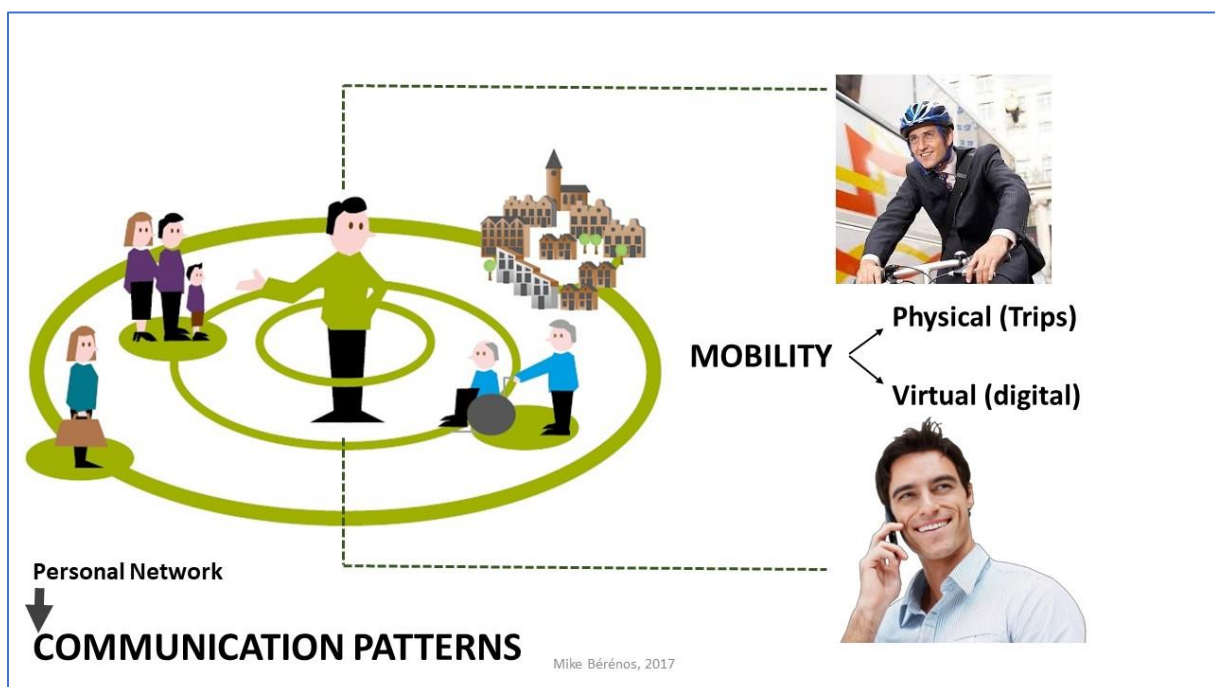
Dan weet je ook welke investeringen, breed gezien -dus niet alleen gericht op de (fysieke) infrastructuur- daarvoor dan nodig zijn.

Dus niet alleen rijk > regio/gemeente, maar ook rijk > regio > gemeenten > bewoners. Er wordt weliswaar al heel wat richting bewoners gedaan, maar nog niet in de context van een andere kijk op mobiliteit en een gewenste veranderende mindset voor mobiliteit en simultaan ook voor natuur en leefomgeving.

Alleen denken in termen van oplossingen, zoals de vakwereld gewend is te doen, is onvoldoende. In een turbulent veranderende samenleving is eerst denken in termen van wat we willen met deze samenleving een must. Dan komen we ook in de buurt van het WHY. Dus, vision driven in plaats van alleen problem driven. Dan praten we ook eerder over kansen en uitdagingen die dan tot oplossingen moeten leiden.

Echt 'anders denken' is vanuit een visie waarin niet het fysieke verkeers-/vervoerssysteem het vertrekpunt is maar een communicatief systeem, waar het fysieke verkeers-/vervoerssysteem samen met het digitale communicatief systeem onderdeel van uitmaakt.

In 2016 schreef ik al een blog over communicatiepatronen als startpunt voor het denken over mobiliteit. <http://www.verkeerskunde.nl/blog/blog/de-rol-van-en-juiste-plek-voor-mobiliteit-in-de.43855.lynkx>



Figuur 3: Over communicatiepatronen

Het WHY gaat dus kort gezegd over mens/maatschappij - ruimte - communicatiebehoefte - communicatiepatronen - activiteiten digitaal/ fysiek -> verplaatsingen - vervoer - verkeer. Daar zit goederenvervoer in verweven. En technologie speelt hierbij tegenwoordig en zeker in de toekomst een giga rol.

4. Slot en een mogelijk vervolg

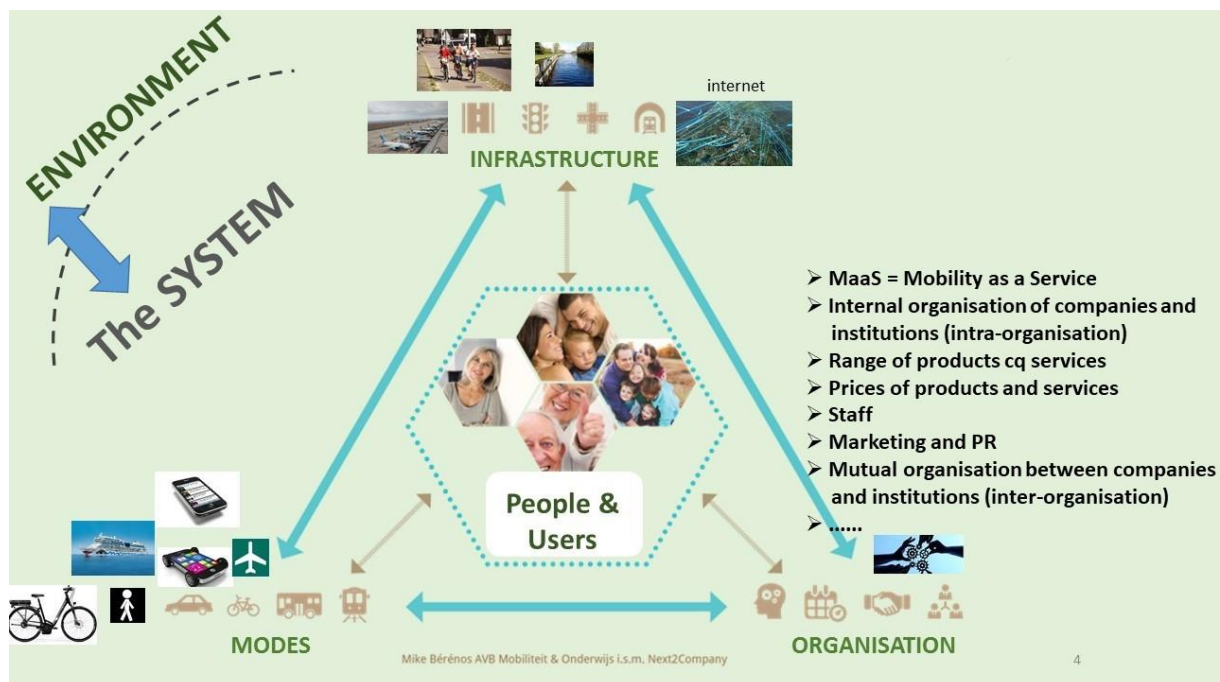
Kortom, Het Rli-advies is een hogelijk te waarderen rapport, met het predicaat 'goed op weg'. 'Op weg', omdat het nog te veel uit gaat van infrastructuur en aanbod.

Ik denk dat het in een vervolg ook moet gaan over investeringen in:

a) MOBILITEIT. Wat dat betreft is de ondertitel van het rapport misschien wat te vroeg. Immers mobiliteit is meer dan de focus op infrastructuur. Terecht dat een mobiliteitsfonds er aan komt, maar dan wel met een inhoud die efficiënt en effectief is en een juiste implementatie afdwingt en uiteindelijk recht doet aan het WHY.

b) de (potentiële) GEBRUIKER (mens centraal, niet infrastructuur en modi). Dat betekent breed, dus in ieder geval over de voor transport en mobiliteit eigen domeingrenzen heen kijken. Drie belangrijke

'aanpalende' disciplines zijn -al een tijdje- planologie en de sociaal-economische wetenschappen en nu (op)nieuw: ICT. Naast mens-modi-infrastructuur (mens-voertuig-weg), moet het vooral ook over 'organisatie' gaan. Zie figuur 4 hieronder.



Figuur 4: Het systeem inclusief 'organisatie'

MaaS is bijvoorbeeld een van de organisatie-elementen. MaaS gaat immers over het 'omdraaien' van het aanbod naar de vraag naar mobiliteit. Maar ook het anders organiseren van organisaties, met name onderling, hoort daar bij. Dan hebben we het over h_oe samenwerken (HOW)! Ook daar liggen enorme kansen en uitdagingen en dus oplossingen. Hoewel niet de meest makkelijke!

Alles bij elkaar een goed rapport, met het aureool 'op weg naar'. Ik denk dat hier dan ook openingen liggen om anders te investeren en om te gaan met de tientallen miljarden euro's die in de komende jaren zijn weggelegd voor infrastructuur en vooral voor mobiliteit integraal.

Misschien alvast 'voer' voor een vervolg? Voor een synthese van infrastructuur én leefomgeving? Een nieuwe Bereikbaarheidswet past hier uitstekend in, als we tenminste bereikbaarheid breder en meerdimensionaal benaderen. Juist omdat mobiliteit begint bij de bewoners, bij de woning, zou een vervolg kunnen gaan over "Van A naar Anders".

Mike Bérénos, op persoonlijk titel.

Oud-docent Verkeersacademie Tilburg, NHTV Breda en Universiteit Hasselt/België.

Dd: 27mei/juni 2018 -11juni2018