

De petten van Jan Klinkenberg

Ik ben het oliemannetje

[tekst]

Karin Broer, Nettie Bakker, Verkeerskunde

Jan Klinkenberg, spin in het web van tal van kennisinitiatieven op het gebied van mobiliteit en ruimte. Hij is de man achter Transumo, het programma dat Spitsmijden voortbracht en nu timmert hij aan de weg met VerDuS. 'Ik ben een verbinder, laat anderen maar scoren.'

'Ik ben hier bijna nooit', zegt Jan Klinkenberg (55). We hebben afgesproken op de Laan van Nieuw-Oost Indië 300, nu nog een van de vier locaties van Platform 31, de nieuwe fusieorganisatie op het gebied van ruimte, wonen en stedelijke vernieuwing (31 verwijst naar de internationale telefooncode voor Nederland). Straks gaat deze combinatie van de kennisinstellingen Nicis, Nirov, Kei, en SEV naar een kantoorpand boven station Den Haag Centraal.

Klinkenberg: 'Ik was al van Het Nieuwe Werken voordat de term bestond. Toen mijn zoons, nu 19 en 21, geboren werden, ben ik zoveel mogelijk thuis gaan werken. Simpel, als je niet ergens heen moet voor een vergadering of een afspraak, dan werk je thuis. Of je spreekt af bij bijvoorbeeld Seats2Meet'.

Klinkenberg heeft momenteel twee functies: programmamanager mobiliteit bij Platform31 en netwerkmanager VerDuS (verbinden van duurzame steden, een onderzoeksinitiatief van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek NWO en Nicis); een spin in het web van onderzoek, samenwerking en innovatie.

Wat is de waarde van deze samenwerkingsverbanden?

'Er is heel veel kennis beschikbaar over het gebied van ruimte en mobiliteit, maar deze kennis is vrij versnipperd. Er is de urgentie die kennis bijeen te brengen, te bundelen en te ontsluiten. Dat is waar ik mee bezig ben. Zo ben ik bezig met het opzetten van een Kennisportal Mobiliteit en Transport. Dat is ontstaan door vragen uit het veld, onder andere van Jan Ploeger, voorzitter van de KIVI NIRIA-ingenieurs voor verkeer en vervoer. Samen met het KIVI NIRIA zetten we dit op. Het ontsluit kennis en maakt het beschikbaar voor de mobiliteitssector.'

Op tal van onderwerpen bestaan al goede kennisbanken, neem de kennisbank van het Fietsberaad.

'Ons doel is alle kennis samen te brengen en via een portal snel toegankelijk te maken. Het gaat er om dat informatie slim vindbaar is. Van slim zoeken, naar slim vinden. We willen gevalideerde informatie bijeenbrengen, informatie dat het stempel heeft 'ja dat klopt'. We zijn daarover in overleg met organisaties als het Planbureau voor de Leefomgeving en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het Fietsberaad – 'heeft inderdaad een fantastische website' – is onderdeel van KpVV/CROW, dat zich met name richt op decentrale overheden. Maar er zijn meer partijen die geïnteresseerd zijn in goede informatie over de fiets, zoals ProRail, de fietsindustrie, maar ook stedenbouwkundigen.

Het leuke is nu dat er in het kader van het NWO-programma Duurzame Bereikbaarheid van de Randstad, dat onder VerDuS valt, twee onderzoeken van start gaan op het gebied van fiets. Het ene door de Universiteit van Amsterdam, en het andere door de Rijksuniversiteit Groningen. Het betreft wetenschappelijk onderzoek dat direct toepasbaar en maatschappelijk relevant is. Vanaf het allereerste begin wordt samengewerkt met partners uit de praktijk. De gemeente Amersfoort bijvoorbeeld wil graag een schaa sprong voor de

fiets realiseren en doet daarom mee aan het Groningse onderzoek dat zich vooral richt op de fiets in de mobiliteitsketen. Het voordeel van de samenwerking is dat er direct in de praktijk van de gemeente Amersfoort kan worden geëxperimenteerd en dat de gemeente tussenresultaten meteen kan gebruiken voor haar mobiliteitsbeleid. En die kennis kan het Fietsberaad weer volop verspreiden naar andere gemeenten.'

En wat is uw rol?

'Mijn rol is een soort kennismakelaar, ervoor zorgen dat de onderzoekers permanent gevoed worden door de praktijk. VerDuS, Transumo en enkele praktijkpartners hebben voor dit doel bijvoorbeeld kennisnetwerken opgericht (Communities of Research en Practice, CORPs). De eerste voor het onderwerp Gebiedsontwikkeling rond mobiliteitsknooppunten (GO Spoor) is nu een half jaar bezig. Een tweede community volgt voor de kennis rond de fiets. Ik verken de haalbaarheid, zoek het gemeenschappelijk belang, breng partijen bij elkaar en probeer communities financieel mogelijk te maken enzovoort.'

Is dit uw manier van werken?

'Ik ben een verbinder. Ik heb niet zo'n groot ego, laat de partijen waarmee ik samenwerk maar scoren, prima. Ik ben meer het oliemannetje dat zorgt dat alles soepel loopt. Het draait er altijd om de gemeenschappelijke belangen te vinden, waar zitten de urgenties, en wat is er dan mogelijk? Zo heb ik dat ook bij Transumo gedaan. Hoe Spitsmijden (het bekendste Transumo-project, red.) is ontstaan en in Nederland is uitgerold, daar ben ik best trots op. Er was een gemeenschappelijk belang. Eerdere initiatieven op het vlak van (auto)prijsbeleid waren gestrand, en bij het bedrijfsleven heerste iets van: wij willen laten zien dat er wel iets mogelijk is. De overheid bood daarvoor de ruimte. Zo hadden we de middelen om experimenten te starten. Spitsmijden werd interessant als instrument in Slim Werken Slim Reizen en Beter Benutten.

Met GO Spoor, ben ik ook begonnen met de vraag: wie zouden hetzelfde belang kunnen hebben? Knooppuntontwikkeling was onderwerp van een Madurodamsessie (innovatiediscussie, red.) van het ministerie van IenM. De teneur was: 'we krijgen het niet van de grond en de problemen hebben te maken met *finance* en *governance*'. Op dat vlak moeten er innovaties plaatsvinden. Een stationsomgeving is heel complex: het zijn knooppunten, er is vastgoed en het primaire proces van het openbaar vervoer vindt daar plaats. Er zijn verschillende grondeigenaren, verschillende belanghebbenden, enzovoort. Uiteindelijk hebben we *finance* en *governance* in drie wetenschappelijke projecten geadresseerd en is de community opgezet om de kennis die aan het ontstaan is te verrijken met praktijkervaringen.'

Levert dat wat op?

'We zijn nog maar goed een half jaar bezig, maar het moet zeker gaan leiden tot concrete innovaties met een plan van aanpak. Het mag niet vrijblijvend zijn. Jaap Modder, medetrekker van GO Spoor, heeft het Innovatieberaad van het ministerie IenM beloofd om met innovaties in het ruimtedomein te komen. En ik heb vanuit VerDuS de opdracht de onderzoeksprojecten praktijkgericht te maken. Dus van beide kanten, top-down en bottom-up, is er een belang om van GO Spoor een succes te maken.

Op 12 november 2013 bij de volgende Innovatie Estafette moeten de contouren er staan van hoe we met *finance* en *governance* in knooppuntontwikkeling moeten omgaan. Dan moeten we iets kunnen zeggen als 'het Franse model kan in Nederland onder die en die condities werken', dan wel moet er een schets liggen van de innovaties. En die moet concreet zijn. Het gaat erom ruimtelijke ontwikkelingen rond het spoor daadwerkelijk te verduurzamen, betere condities voor het ov te realiseren en de noodzaak van het gebruik van de auto kleiner te maken. Het gaat ook om *governance*: niet alleen wat er moet gebeuren, maar ook wie nu aan zet is. Ik kan me voorstellen dat er bijvoorbeeld iets wordt opgenomen in ov-concessies. In een concessie kunnen partijen gedwongen worden samen te werken aan ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld afspraken om zorg te dragen over de kwaliteit van de

fietsvoorzieningen. Het gaat er om de stap van kennis naar innovaties te maken. Zo'n community is niet een jaar koffiedrinken.'

Wat is de Taskforce Mobiliteit en Ruimte die eind vorig jaar is opgericht?

Met GO Spoor bleken we deels in dezelfde vijver te vissen als de Vereniging Deltametropool, met Bestnet en praktijkinitiatieven als Stedenbaan. Dat is lastig voor de markt, die snapt dat niet meer. GO Spoor en Bestnet trekken nu samen op als Taskforce Mobiliteit en Ruimte. Een taskforce straalt uit 'dat je iets gaat doen voor'. Dat past goed. We werken aan een gezamenlijke databank en kennisbasis (legenda) en vormen een breed netwerk met deskundigen. Het idee achter de taskforce is eigenlijk zoveel mogelijk kennis en instrumentarium bij elkaar te brengen voor gemeenten, gebiedsontwikkelaars en andere partijen die op dit terrein kennis en expertise nodig hebben.

Met welke pet op praat u nu?

'Ik heb twee petten. Mijn eerste pet is Transumo Footprint. Toen het grote programma Transumo (60 miljoen budget, red.) in 2010 was afgerond, hebben we gezegd, de projecten zelf zijn klaar, veel kennis zit in de hoofden van mensen, maar eigenlijk willen we die kennis nog verder uitventen. Dus kwam er een soort vervolg, Transumo Footprint: kennisverspreiding en borging van resultaten. Mijn andere pet, is VerDuS, een initiatief van NWO, Nicis en 3 ministeries.

Soms kan ik petten goed combineren. Begin 2012 sprak ik met Jaap Modder over GO Spoor, onze conclusie was toen: we moeten er mee aan de slag, de tijd lijkt nu rijp. Het Innovatieberaad vond het een goed idee, het paste in VerDuS, NWO wilde meefinancieren en we konden de begroting sluitend maken met wat geld van Transumo Footprint. Transumo Footprint wilde een community voor de interactie tussen praktijk en wetenschap op het terrein van ruimte en mobiliteit. Een jaar geleden zou het niet zijn gelukt.

De communities zijn opgehangen aan VerDuS. De administratie is bij NWO ondergebracht. We willen de kennis voor de kenniswereld én de praktijk ter beschikking stellen en maken daarom gebruik van de communicatie-instrumenten van VerDuS.

Samenwerken, verbinden is voor een maatschappelijke thema als stedelijke ontwikkeling heel belangrijk. In bijvoorbeeld de topsector logistiek is ook sprake van verbinding daar gebeurt van alles op het gebied van kennis en praktijk, maar binnen de eigen zuil. Logistieke processen worden efficiënter gemaakt, de productieketen verbetert, maar de maatschappelijke kant sneeuwt wat onder. Dat is dan iets voor de overheid. Terwijl er allerlei maatschappelijke aspecten aan logistiek verbonden zijn, zoals venstertijden, milieuzonering en ruimteclaims.

Op termijn gaat het bij duurzaamheid om maatschappelijke waardecreatie, en het is mijn overtuiging dat je daarvoor netwerken moet smeden waarin partijen samen duurzaam innoveren, gericht op een betere maatschappij en niet alleen op efficiëntere (interne) processen en nieuwe producten. De kunst is om dat met de drie bloedgroepen, bedrijven, overheden en kennisinstellingen voor elkaar te krijgen.

Jan Klinkenberg over:

Zijn passie

'Als ik moet kiezen ligt mijn hart vooral bij toepassing van innovaties, verbinding maken met zaken die relevant zijn, en iets minder bij kennisontwikkeling.'

Grote sectorale kennisprogramma's

'De tijd van de grote sectorale kennisprogramma's zoals Transumo is voorbij. Dat soort programma's zullen niet meer terugkomen, ook de bakken met geld niet. Dat is niet erg, het

dwingt je om breder te kijken. Het is goed om steeds verbinding te zoeken in het brede domein van ruimte, water en mobiliteit.'

Hoogleraar ov

'Dat er geen hoogleraar ov meer is, is niet erg, je kunt kennis ook uit het buitenland halen, een hoogleraar is met videoconferenties naar Nederland te halen.'

Almere

'Ik woon sinds 1985 in Almere Haven. Ik ben in Bussum geboren, ik heb in Delft Civiele techniek gestudeerd. Toen wilde ik weer terug naar Bussum maar daar lukte het me niet om woonruimte te vinden. In Almere Haven had ik binnen twee weken een flat met uitzicht op het Gooimeer. Ik ben daar blijven hangen, ik heb er mijn vrouw ontmoet. Binnen Almere fiets ik veel, je kunt er volledig door het groen naar het centrum van Almere Stad fietsen.'

De topsectoren-aanpak

'Die topsectoren zijn wat mij betreft prima, maar niet het ei van Columbus om duurzaamheid te creëren. Ik denk dat het gevolg is dat je te veel met oplossingen voor het bedrijfsleven bezig houdt. Gekozen oplossingen kunnen best efficiënter vervoer opleveren of efficiënter gekoelde vrachtwagens. Maar in sommige gevallen is de beste maatschappelijke oplossing misschien wel dat je zegt: we hebben geen vervoer nodig.'

P+R Plus

'Anderhalf jaar geleden heb ik het met de ANWB over P+R Plus gehad, over de vraag hoe krijg je dat van de grond. Het zou bijvoorbeeld mooi zijn als je op het kruispunt van A20 en A12 kunt overstappen op hoogwaardig ov verder de Randstad in. Ik probeer dit soort initiatieven met kennisontwikkeling in GO Spoor te verbinden.'

CURnet

'We hebben Transumo Footprint destijds ondergebracht bij CURnet. Deze organisatie, van oudsher gericht op de bouwsector, wilde verbreden naar het ruimtelijke domein. Er was een fusie aangekondigd met CROW. Voor Transumo was dat een interessante optie, maar uiteindelijk is het anders gelopen. Die fusie ging niet door en de beoogde scopeverbreding van CURnet idem dito. Uitvoering van Transumo Footprint bij CURnet had daardoor minder toegevoegde waarde voor beide partijen. We hebben daarna bij Platform31 de plek gevonden waar we naar zochten, dicht bij VerDuS.'