

Mensen verbinden op wat hen

Een duurzaam mobiele toekomst heeft meer nodig dan techniek en geld alleen. Eric Vink, senioradviseur participatie bij Awareness, stelt dat de menselijke factor minstens zo bepalend is. 'Het oplossen van mobiliteitsvraagstukken kan niet zonder de mensen te betrekken om wie het gaat. Dat geldt net zo hard voor visionaire toekomstplannen als voor de praktische problemen van nu.'

GEERT DIJKSTRA

Vink heeft een achtergrond in de communicatie en vindt zijn passie in het thema participatie. 'Wat mij vooral fascineert is de interactie. Het proces om, ondanks vaak uiteenlopende belangen, toch tot een door iedereen geaccepteerde oplossing te komen. Vaak staat in visies, beleid of concrete projecten de technologie voorop en mag 'communicatie' voor het draagvlak zorgen. Zo werkt dat niet', weet Vink uit ervaring. Hij heeft kwalitatief goede plannen zien sneuvelen op een gebrek aan acceptatie. 'Ook wij denken in termen van verbinden. Maar dan niet van locatie A naar locatie B, maar op de A en B van 'acceptatie en begrip'. Daarvoor moet je op zoek naar wat mensen werkelijk beweegt. Waarom kiezen ze voor welke vormen van vervoer. En hoe werken we aan het besef wat duurzame keuzes zijn?'

Serius nemen

'Draagvlak regel je niet, daar moet je van het begin af aan zorgvuldig aan bouwen.' Vanuit dat uitgangspunt benadert Awareness al 25 jaar participatie bij verkeerskundige opgaven en visies op mobiliteit. 'Draagvlak ontstaat pas als mensen, die geraakt worden door de voorstellen, ervaren dat ze serieus genomen worden in hun wensen en zorgen. Dat vraagt goed luisteren en afstemmen van belangen. Dat varieert bij ons van het vroegtijdig met alle partijen met een open vizier onderzoeken van de mogelijkheden tot het onafhankelijk voorzitten van klankbordgroepen. Als het lukt belanghebbenden te bewegen even hun standpunten voor zich te houden en zich oprecht in andermans belang

te verdiepen, blijkt er vaak veel meer mogelijk dan vooraf gedacht.' Dat geldt voor belanghebbende burgers, maar ook voor professionele partijen.

Vink noemt enkele concrete projecten ter onderbouwing. 'De ANWB zag dat met het succes van de (elektrische) fiets snelheidsverschillen in binnensteden een steeds groter probleem worden. Wij hebben een aantal partijen uit de sector geholpen een nieuwe ontwerpaanpak te ontwikkelen voor de stedelijke openbare ruimte, die de oplossing niet alleen verkeerskundig maar integraal insteekt. Ontwerpen op leef- en verblijfskwaliteit in samenhang met de verkeerskundige functie. Je doet het ergens voor: veilig, schoon, prettig leefbaar, economisch stimulerend. Dat zijn de factoren die bepalend moeten zijn voor beleid voor de duurzame mobiliteit van de toekomst.'

Een ander voorbeeld is een OV-marketingstrategie die niet alleen vraag met aanbod verbindt, maar ook rekening houdt met waardenpatronen die mensen aanhangen. 'Studenten stellen heel andere eisen aan openbaar vervoer dan kunstminnende 50+ers. Ook hier ben je effectiever als je insteekt op wat mensen werkelijk beweegt.'

Trends

De trends die Vink desgevraagd signaleert, sluiten hier naadloos op aan. Allereerst constateert hij een toename in de complexiteit van opgaven. Beschikbaarheid van verkeer en vervoer is een vanzelfsprekendheid en de

kwaliteitswens stijgt. De ruimte is schaars in Nederland terwijl de ruimteclaims zich opstapelen. Uiteenlopende belangen op het gebied van mobiliteit, klimaat en economie vechten om voorrang.

Ten tweede wijst hij op de beweging richting een netwerksamenleving, die een enorme invloed gaat hebben op hoe wij ons organiseren en gedragen. Vink: 'Mensen willen meepraten en kennis is voor iedereen via internet beschikbaar. Waar bestuurders en ontwerpers vroeger het nog redden met autoriteit of deskundigheid, vinden we de oplossingen steeds meer door samen te denken en te doen. In steeds wisselende coalities zoeken we naar gelijkgerichte belangen, om deze te verbinden tot betere plannen met meer draagvlak.'

Als derde trend ziet hij dat we van de neurowetenschappen het inzicht leren dat de mens veel minder rationaal denkt en doet dan we lang dachten. 'Mensen reageren emotioneler en onvoorspelbaarder' heet het, maar wat we ontdekken is dat mensen naast beweegredenen ook worden gedreven door 'beweeggevoelens'.

De wereld lijkt minder maakbaar en de mens minder stuurbaar. Vink: 'Toch zal je met elkaar grenzen moeten bepalen en keuzes maken. In een gelijkwaardig proces, waarbij voor iedereen geldt dat er geen rechten zijn zonder gelijktijdig ook de plichten te accepteren. Meepraten betekent ook eigenaarschap voor de oplossing pakken.' Voor de

wérkelijk beweegt

overheid ziet hij vooral de uitdaging dat te organiseren en te faciliteren en aan te sturen op maatschappelijke meerwaarde.

‘Dan moeten we niet te bang zijn voor mogelijke tegenstellingen. Mensen staan ergens voor en willen graag meepraten. Perk je dat uit angst in, dan oogst je weerstand. In een open dialoog bereik je elkaar beter. Iemand zij ooit: ‘Het gaat mij niet om mijn gelijk, maar om de redelijke argumenten van mijn ongelijk’. Dat heb ik goed onthouden. Interesse in elkaars belevingswereld, daar draait het om.’

Proces en inventiviteit

Awareness neemt in projecten vaak een onafhankelijke positie in. Vink licht toe: ‘Dat moet wel, als je wilt dat alle belanghebbenden zich gelijkwaardig kunnen voelen. Zo kunnen we een verkeerskundig bureau uit de wind houden als sommige partijen de kwaliteit van hun onderzoek ondergraven, alleen omdat uitkomsten hen minder bevalen. Maar we kunnen ook burgers helpen om hun belangen richting overheden goed te verwoorden. Het belangrijkste is het ontwerpen van een goed proces én de inventiviteit om bij te sturen waar nodig. Met voldoende ruimte voor emoties, omdat soms eerst de frustratie van soms wel dertig jaar ervaren verkeersellende eruit moet. En met de juiste zakelijkheid, want participatie mag niet veranderen in een Poolse landdag. In een open dialoog mag iedereen inbrengen wat hem of haar beweegt, maar ook anderen aanspreken op het bereiken van een goede en gezamenlijk gedragen oplossing.’

Omgevingswet

Tot slot stippen we de Omgevingswet nog even aan. Want als er één wet is die goed inspeelt op de huidige trends, is het deze wet. Door integrale benadering en vroegtijdige participatie centraal te stellen is deze wet veel meer dan de samenvoeging van de huidige lappendeken aan RO-wet- en regelgeving. Vink: ‘De omgevingswet gaat een

enorme impact hebben op organisaties als gemeenten. Er wordt wel gezegd dat de Omgevingswet 20% inhoud is en 80% culturomslag. Het denken moet om. Dat vraagt om pro-activiteit, om geloof en lef, om experimenten en een nieuwe rol van bestuurders en beleidsmakers. Daarbij mag de overheid

niet afwachten tot de samenleving uitgedaagd is. Ze heeft zelf ook een belang in te brengen, namelijk het algemeen belang.’

Erik Vink, senioradviseur participatie bij Awareness

