

## Ook mobiliteit is aan kantelen toe

Mike Bérésos, voorzitter Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, Directeur AVB  
Mobiliteit&Onderwijs  
02jan2015

Wij leven volgens Jan Rotmans (Rotmans, "Verandering van tijdperk, Nederland kantelt", 2014) in een verandering van tijdperk, let wel, niet in een tijdperk van veranderingen. Immers, op allerlei terreinen zijn vandaag de dag heuse veranderingen aan de gang. Energie, water, zorg, onderwijs, om er maar een paar te noemen. Heuse veranderingen, omdat het tegelijkertijd gaat over fundamenteel anders denken over vrijwel alle essentiële thema's van het leven, en daardoor ook hoe deze thema's georganiseerd, gestructureerd en gestuurd worden. Zo staan niet langer systemen, organisaties of producten centraal, maar de mens, en wordt er veel meer bottom up gewerkt, horizontaal in plaats van verticaal gedacht. Dat moet bij uitstek ook zo zijn voor mobiliteit. In dit essay wil ik dit toelichten.

Enkele jaren terug heb ik Jan Rotmans' hoofdstuk over transitie van mobiliteit gelezen (Rotmans, "Transitieagenda voor Nederland", 2010). Nu lees ik "Verandering van tijdperk". Dat boek leest als een spannende roman. Spannend vanwege over wat met onze samenleving allemaal gebeurt en gaat gebeuren. Wat dus ook consequenties heeft voor mobiliteit en het betreffende vakgebied.

Ook heb ik natuurlijk het interview met hem in de laatste Verkeerskunde 7, 2014 gelezen. Laat ik maar dit laatste oppakken, om mijn verhaal over het moeten kantelen van mobiliteit te doen. Daaruit zal blijken hoe ik al geruime tijd tegen ons vakgebied aankijk (Bérésos, "Naar een nieuwe verkeerskunde", in Verkeerskunde 3, 2010), en waar ik me toch grotendeels geruggesteund weet door de ideeën van Jan Rotmans.

Jan Rotmans zegt in dat interview mobiliteit te rekenen tot ruimte. Dat is een beetje te kort door de bocht. Immers, er zijn drie systemen die voor "verkeerskundigen" 3.0 uitgangspunt zijn en die we in samenhang moeten zien omdat die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. "Verkeerskundigen" zet ik tussen aanhalingstekens, omdat ik in een verandering van tijdperk nog niet goed weet wat dat voor mensen zijn. Maar vooral ook omdat we met zijn allen nog niet goed omschreven hebben wat dit vakgebied inhoudt cq moet inhouden. Er zijn verschillende opvattingen hierover, die mijns inziens niet bepaald gedeeld worden. Deze discussie moet dus wel snel (weer) en goed opgestart worden.

Drie systemen, te weten Mobiliteit (zal ik verderop uitleggen wat dit met systeem te maken heeft), Mens/Maatschappij en Ruimte. Met de relatie mobiliteit en ruimte worstelen we al een hele tijd, ik denk met redelijk succes. Aan de relatie mobiliteit en mens/maatschappij zijn we amper begonnen. Toch is ook die relatie zeer relevant en beslist ook aanwezig. Dat wil zeggen als je er een bepaalde visie van mens, maatschappij en mobiliteit op na houdt. In een dergelijke visie (Bérésos, "Een visie op verkeerskunde en de consequenties voor het mobiliteitsonderwijs", NVC, 2013) en het denken over de rol en betekenis van mobiliteit voor de samenleving ligt een heuse kanteling.

Over welke kanteling heb ik het nu? In het (oude) denken zien we in mobiliteit uiteindelijk alleen en hoofdzakelijk infrastructuur, en nog wel fysieke infrastructuur. Dat

is een beetje te eng. Dat is verkeerskunde 1.0. Het past dan ook niet om mobiliteit te eendimensionaal te gebruiken om de rol van wegbeheerder te benadrukken. Sommige overheden doen dat nog steeds heel sterk. Mobiliteit is meer dan infrastructuur en bebouwde omgeving.

Ik zeg het ook al geruime tijd dat wij als “verkeerskundigen” ook met het ministerie van Sociale Zaken en Welzijn te maken hebben. Want bij mobiliteit gaat het niet alleen om bereikbaarheid van bestemmingen, maar ook over ontplooiingskansen/-mogelijkheden van mensen vanuit hun woning. Beiden dragen ontegenzeggelijk bij aan welvaart en welzijn. Zie mijn laatste blog in Verkeerskunde 5, 2014 “Duurzame containerbegrippen laden”, die ik als subtitel had meegegeven “People, profit en planet: graag een beetje meer people”.

Dat brengt me op de echte kanteling van mobiliteit, in denken, structuren/organisaties en sturen zoals Rotmans dat aangeeft (Rotmans, 2014). Henk Goudappel verwoordt het heel mooi in zijn “Denkend aan verkeerskunde” (Verkeerskunde 6, 2014). Ik citeer hem: “Immers, het gaat in de meest brede zin om het faciliteren van de (oer)menselijke behoefte aan (en noodzaak tot) communicatie en uitwisseling als (over)levensvoorwaarde”.

Dat is ook al enige tijd mijn vertrek- en aankomstpunt. Ik noem het “shaping society”. “Verkeerskundigen” 3.0 faciliteren de oerbehoefte van de mens tot communiceren. Al vaker heb ik in dit verband Aristoteles erbij gehaald. Zijn citaat uit 400 voor Christus: “de mens is een communicatief dier; hij is niet gemaakt om alleen te zijn”. Mensen willen inderdaad contacten, ontmoetingen, communiceren met elkaar. Het aan de basis denken in termen van verkeer, vervoer, verplaatsingen en aan verkeers- en vervoerssysteem is te eng. Het is het communicatief systeem dat de “verkeerskunde” 3.0 als object van studie moet hebben. Dus aan de basis de mens met zijn behoefte tot communiceren, en het communicatief systeem met daarin het centrale woord mobiliteit en de samenhang met mens/maatschappij en ruimte. Dat ook hier technologie/techniek een belangrijke rol speelt (denk aan bijvoorbeeld voertuigtechnologie en ict), maakt het allemaal goed vergelijkbaar met de vorige verandering van tijdperk in Nederland (Rotmans, 2014) eind 19<sup>e</sup> eeuw. Ook mobiliteit moet kantelen, nu voor het eerst, met het communicatief systeem als basis cq begin cq vertrekpunt, juist omdat het uiteindelijk om de mens draait.

Let wel, we hebben het dan niet over de communicatie(wetenschappen, -kunde) zoals die nu aan onderwijsinstellingen wordt gegeven. Daar gaat het over de communicatie met bedrijfsdoelen in het vizier. Hoe wordt gezorgd voor een betere communicatie binnen het personeel van een organisatie of bedrijf (bedrijfsorganisatie) of hoe zorg je dat de producten van een bedrijf beter aan de man komen (bedrijfsmarketing). Nee, hier gaat het over communicatie met maatschappelijke doelen in het vizier: welvaart en welzijn van alle individuen. Waarom claimen wij “verkeerskundigen” 3.0 dit terrein niet, gegeven het uitgangspunt van de drie systemen? Op zijn minst kunnen we toch bekijken of en hoe interessant en belangrijk dit is voor het nieuwe vakgebied 3.0 en dus voor de samenleving.

Ook duurzaamheid speelt een belangrijke rol bij deze transitie. Duurzame mobiliteit betekent voor mij dan ook maatschappelijk verantwoord (oude zakken, maar wel nieuwe wijn) omgaan met èn fysieke en digitale infrastructuur, èn met modi (dus ook digitale modi) èn met het organiseren van de vraag naar mobiliteit en het aanbod aan

mobilitieitsproducten en -diensten. Met natuurlijk de mens centraal, nu niet alleen als kreet, maar ook inhoudelijk zin- en betekenisvol. Met alle kennisconsequenties van dien.

Bovenstaand is voor mij, in alle bescheidenheid, reden voor een echte transitie; een kanteling in denken over en organiseren en sturen van mobiliteit. Alle andere denkwijzen en veranderingen rieken mij te veel naar aanpassingen van oude systemen: verkeerskunde 2.0.

Een en ander laat ook zien dat mijn kijk op het vakgebied heel breed is, juist omdat mobiliteit heel breed is, met veel dingen van doen heeft, en heel wat disciplines zich op de een of andere manier met mobiliteit bezig houden. Dat het ooit, liefst op niet al te lange termijn, tot een verkaveling (Goudappel, 2014) moet komen is ook voor mij evident. Een verkaveling qua inhoud, qua onderwijs en dus ook qua werkniveau en werkgebieden. Dan komen denk ik vanzelf de passende (deel)namen, werkgebieden en definities binnen het totale vakgebied naar boven. Dan krijgen we ook zicht op wat de termen “verkeerskunde” en “verkeerskundigen” allemaal inhouden. Dan zal het denk ik ook blijken dat traditionele vaktechnische kennis (“rekenen”, ontwerpen e.d.), de beleidsmatige aspecten (de bijdrage van mobiliteit aan sociaal-economische vraagstukken) en het werken in multidisciplinaire teams erg belangrijk blijven, maar dan in een ander perspectief.

Ik zou zeggen, opstarten respectievelijk doorgaan met de discussie over de plek en de toekomst van dit mooie, interessante, relevante, brede en dus toch complexe vakgebied. Het transitieteam Verkeer&Mobiliteit

(<http://verkeerskunde.nl/vakdebat/vakverkeerskunde>) heeft samen met de Coalition of Willing deze discussie al aangezwengeld. We moeten er echt wat aan doen. Bijvoorbeeld in de vorm van het organiseren van een denktankdag à la Antwerpen 2013, zie <http://verkeerskunde.nl/Uploads/2013/11/NVC2013-Artikel-Verslag-denktankdag-14sept2013-in-Antwerpen-def.1.pdf>, maar dan voor een ander, breder gezelschap.

---

#### Literatuur

- Bérénois, M. “Naar een nieuwe verkeerskunde”, Verkeerskunde 3, 2010  
Bérénois, M. “Een visie op verkeerskunde en de consequenties voor het mobiliteitsonderwijs”, NVC 2013  
Bérénois, M. “Duurzame containerbegrippen laden”, Verkeerskunde 5, 2014  
Goudappel, H, “Denkend aan verkeerskunde”, Verkeerskunde 6, 2014  
Rotmans, J. “Transitieagenda voor Nederland”, 2010  
Rotmans, J. “Verandering van tijdperk, Nederland kantelt”, 2014