



Van: Mike Bérénos

Dd: 08-10-2020

Voor: Verkeerskunde – Nettie Bakker

## Een toekomst voor Mobiliteit

### SAMENVATTING

Er wordt veel over de toekomst van mobiliteit gesproken en geschreven. Zo veel, dat wellicht een bijeenkomst hierover op zijn plaats zou zijn. Het is zonder meer goed het hierover te hebben. Om gezamenlijk de lijnen naar de toekomst van mobiliteit, maar ook voor het vakgebied, wat dat ook moge zijn, uit te zetten. Maar ook om zodoende mobiliteit beter te profileren en te positioneren.

In deze blog geef ik mijn visie op de toekomst van mobiliteit zoals ik dat al geruime tijd zie.

In een toekomst voor mobiliteit en het vakgebied benoem ik drie stippen op de horizon, die te maken hebben met verbinden, verbreden en vernieuwen. Geen kretologie of vage terminologie, want ik maak deze drie begrippen ook concreet cq geef betekenis aan deze begrippen.

### Mobiliteit: Quo Vadis?

*Mobiliteit is zo essentieel voor een samenleving, en toch krijgen we het niet voor elkaar om het een betere plek te geven in de maatschappij.*

Velen hebben het - misschien ook ingegeven door de coronacrisis - over de toekomst van mobiliteit. Dat is een goede zaak. Misschien is een coronacrisis inderdaad nodig om mobiliteit en het vakgebied anders te bezien en opnieuw te hervinden. En vooral (toekomst) stippen op de horizon in beeld te brengen. Eigenlijk is, wat mobiliteit betreft, het meest opvallende aan de coronacrisis, het thuiswerken en thuisleren. Vroeger heette dit telecommunicatie. Ik noem het de digitale mobiliteit, omdat er een visie over communicatie (met maatschappelijke doelen) achter zit. Weliswaar in de coronatijd in extreme mate en opgedrongen.

In 2010 "Naar een nieuwe Verkeerskunde" (2) had ik het al over communicatiebehoefte, communicatie, het communicatief systeem en de fysieke respectievelijk digitale mobiliteit.

En in 2008 schreef ik een verhaal over "Een toekomst voor het mobiliteitsonderwijs" (1).

Het is nu tien, twaalf jaar later. Ondertussen is er enorm veel veranderd. In 2014 schreef het Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, op basis van een gedegen enquête, nog over aanwezige lethargie binnen het vakgebied, niet pro-actief zijn en versnippering van kennis en kennissen (3). Zie ook bijlage 1. Alleen de versnippering is er nog steeds. Dat krijgen we moeilijk weg, ook vanwege de breedheid van het vakgebied. Mobiliteit raakt ook aan techniek, mens, maatschappij, samenleving en onze aarde.

Als je het hebt over een toekomst voor mobiliteit, dan ontkomt je er dus ook niet aan om mobiliteit te definiëren. Daartoe verwijs ik naar mijn blog van 2016 (4).

Het belangrijkste daarbij is de andere kijk op mobiliteit. Namelijk vanuit de communicatie behoefte van mensen. En dus het gegeven dat er twee mobiliteiten zijn: fysieke en digitale (virtuele) mobiliteit.

Communiceren met elkaar kan door fysiek van A naar B te gaan, maar ook, door op A te blijven en via digitale middelen te communiceren met elkaar.

Vanuit de historie zou je zeggen dat mobiliteit het terrein van de wegbeheerders is. Dus ook van het ministerie van I&W. Infrastructuur, modaliteiten en techniek. Echter, vanuit de communicatie behoefte gezien is duidelijk dat mobiliteit een sterke sociale dimensie heeft. Het kunnen participeren aan maatschappelijke activiteiten, zeker in het bijzonder de werkgelegenheid. Dus staat het ministerie van SZ&W ook aan de lat.

En ook als het om infrastructuur gaat is niet alleen de fysieke Infrastructuur (verkeers-/vervoerssysteem) van belang, maar ook de digitale infrastructuur (digitaal communicatie systeem). Dus ook ministerie van EZ&K. Dit ministerie zelf in tweeërlei opzicht: het digitaal communicatie systeem en het klimaat.

Kortom, in een toekomst voor mobiliteit liggen de bemoeienissen, verantwoordelijkheden en het primaat voor mobiliteit niet alleen bij het wegbeheer, bij onder andere I&W, maar ook voor een zeer groot deel bij SZ&W en EZ&K. Dat vraagt om een andere organisatie rondom mobiliteit. Ook het verkeers-/mobiliteitsonderwijs moet anders georganiseerd worden!

Dat zover over de organisatie van het vakgebied.

In mijn blog "Verkeerskunde op weg naar volwassenheid" (5) laat ik een bouwtekening zien, hoe het vakgebied er qua inhoud uit zou moeten/kunnen zien. Zie ook bijlage 2.

In dit document staan volgens mij dan ook ingrediënten voor een toekomst voor mobiliteit.

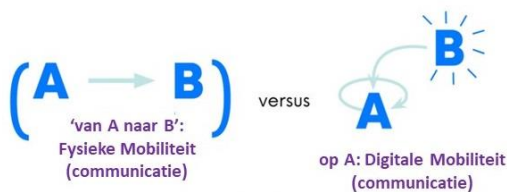
Samengevat:

\* ieder toekomst heeft een verleden. Voor een beschouwing over het verleden van mobiliteit verwijs ik naar mijn blog "Verkeerskunde op weg naar volwassenheid" (5).

\* de oorsprong van mobiliteit ligt bij de communicatie behoefte van mensen. Dat is een essentiële behoefte, want wat is een samenleving waar mensen niet of heel slecht met elkaar kunnen communiceren.

Ondenikbaar.

En deze behoefte bevrediging uit zich in fysiek en/of virtueel op pad gaan. Zie figuur 1.



*Figuur 1: Fysieke en digitale mobiliteit; ontstaat vanuit de communicatie behoefte*

\* object van studie is dus het communicatief systeem (CS), bestaande uit het fysieke verkeers-/vervoerssysteem (VVS) en het digitaal communicatie systeem (DCS).

\* de digitale mobiliteit moet een prominentere plek krijgen. Immers, in het DCS liggen heel veel mogelijk om te sturen in het VVS en naar een duurzame vitale mobiele samenleving, people- en planetproof.

\* helaas is tot nu toe het DCS een ondergeschoven kindje; het heeft eigenlijk ook geen eigenaar...en dat is niet goed.

\* van verkeer, naar vervoer, naar verplaatsingspatronen en naar activiteiten gerichte benadering, en nu een etage dieper graven naar communicatiepatronen binnen het communicatief systeem. Om het systeem beter te kunnen begrijpen, ten einde de maatschappelijke, omgevings- en klimaatdoelen te halen, effectief en efficiënt.

Zie verder ook bijlage 3: "Seven pillars of Mobility Wisdom".

**Kenmerk** Een toekomst voor Mobiliteit?

**Datum** 8 oktober 2020

**Pagina** 2 van 5



## Mobiliteit: Waarom zo breed?

Je zou je ook kunnen afvragen, waarom mobiliteit zo breed aanvliegen? Welnu, breder gezien wordt er dan meer rekening houden met samenhangen, ook buiten het vakgebied, en is er dus sprake van meer interventieruimte. Want vaak liggen de betere interventies en maatregelen juist in de aanpalende disciplines. Hèt voorbeeld is de ruimtelijke ordening. Als voorzieningen dichtbij de woning liggen dan ziet het mobiliteitspatroon er heel anders uit dan wanneer voorzieningen veraf gelegen zijn.

Een ander voorbeeld is het begin van schooltijden, Daar veranderingen in brengen heeft consequenties voor het onderwijs mobiliteitspatroon en de verkeersveiligheid.

Er zijn dus buiten het pure domein van de mobiliteit, het verkeer, ook buiten dit domein maatregelen die van invloed zijn op de mobiliteitspatronen, of beter, op de communicatiepatronen.

Een en ander betekent wel een enorme beroep doen op samenwerken. Misschien beginnen op ministerieel niveau. I&W verantwoordelijk voor de fysieke infrastructuur en alle (schadelijke) neveneffecten van het verkeers-/vervoerssysteem, o.a. verkeersonveiligheid, emissies. SZ&W voor een inclusieve participatie maatschappij, en EZ&K voor het digitaal communicatie systeem en ook voor het klimaat.

Dat is dus een toekomst voor mobiliteit, een *eerste stip op de horizon*, met drie ministeries aan de lat voor mobiliteit. Over VERBINDEN gesproken.

Een toekomst voor mobiliteit staat of valt dus met samenwerken. Dat is een hele uitdaging. Maar zonder dit samenwerken is er geen toekomst voor mobiliteit!

Dat houdt meteen een *tweede stip op de horizon* in. Naar de basis van mobiliteit: de communicatiebehoefte van mensen, en dus object van studie het communicatief systeem, met de twee soorten mobiliteit en hun systemen VVS en DCS. Dan komen communicatief systeem, ruimtelijk systeem en maatschappelijk systeem ook bij elkaar. Over VERNIEUWEN en VERBREDEN gesproken.

Dat brengt me bij een *derde en laatste stip op de horizon* dat met de beide andere twee stippen te maken heeft. Een verbonden vakgebied, zowel intern binnen het eigen domein van verkeer en mobiliteit, alsook verbondenheid met de nodige aanpalende disciplines. Over VERBINDEN van kennis en kennissen gesproken.

Een toekomst van mobiliteit ligt dus in dit verbinden, verbreden en vernieuwen! Geen kretologie, maar zoals hierboven beschreven.

Rest een laatste vraag: hoe krijgen we dit voor elkaar? Eerder heb ik al gepleit voor een Denktank Verkeer&Mobiliteit, slim en uitgekiend samengesteld, met bereidheid tot samenwerken en met een concreet te toetsen opdracht. Want we hebben ook regisseurs nodig, er moet gestuurd worden, in de richting van de toekomst en dus de stippen op de horizon voor verkeer, mobiliteit en het vakgebied.



## Bronnen

1. Bérénos, 2008, “Een toekomst voor het mobiliteitsonderwijs”  
<https://www.verkeerskunde.nl/blog/een-toekomst-voor-het-mobiliteitsonderwijs>
2. Bérénos, 2010, “Naar een nieuwe Verkeerskunde”  
<https://www.verkeerskunde.nl/blog/naar-een-nieuwe-verkeerskunde>
3. Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, 2014, “Resultaten en interpretatie enquête Verkeer en Mobiliteit”  
<https://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2014/7/Presentatie-enquete-etc-voor-24juni2014-Nettie.pdf>
- 4a. Bérénos, 2016, “Paper on New Mobility” (vertaald van “De rol van en een juiste plek voor mobiliteit in de samenleving”)  
<https://www.nmtm.eu/publicaties>
- 4b. Bérénos, 2016, “De rol van en een juiste plek voor mobiliteit in de samenleving”  
<https://www.verkeerskunde.nl/blog/de-rol-van-en-juiste-plek-voor-mobiliteit-in-de-samenleving>
5. Bérénos, 2019, “Verkeerskunde op weg naar volwassenheid”  
Paper voor NVC-2019

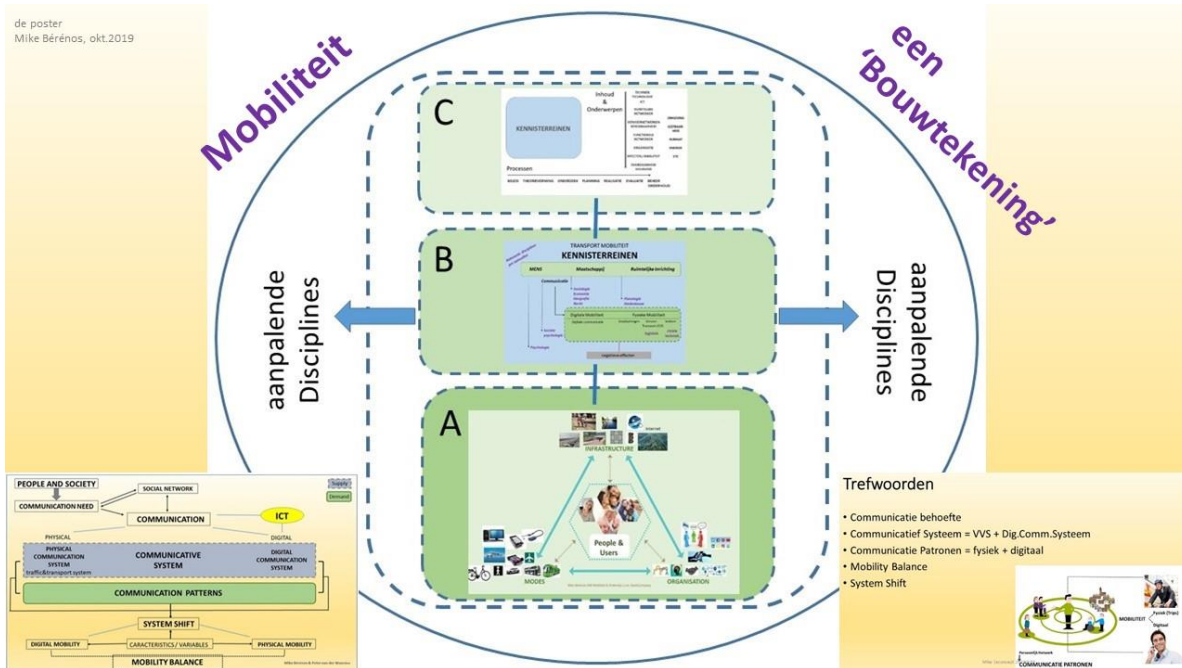
## Bijlagen

### Belangrijkste bevindingen Vakenquête 2014:

- versnipperd vakgebied, niet goed georganiseerd (vond ca 75% van de respondenten)
- een weinig pro-actief vakgebied
- onderwijs scoort slecht, bv aansluiting HBO-WO; maar ook vindt meer dan de helft van de respondenten dat afgestudeerde HBO-ers niet goed geëquipeerd zijn!
- politiek bepaalt de agenda
- 75% van de respondenten vindt dat een beroepsvereniging nodig is
- 75% van de respondenten vindt dat er weinig coördinatie in de ontwikkeling van de vakexpertise is

### Bijlage 1: Headlines enquête 2014, Transitieteam Verkeer&Mobiliteit

de poster  
Mike Bérénos, okt.2019



Bijlage 2: Een 'bouwtekening' voor mobiliteit



### Seven Pillars of Mobility Wisdom

#### MOBILITY:

- \* it's more than physical infrastructure, #modes and #technique
- \* has a powerful social dimension. Think about participating in social activities - with so-called 'eco-consciousness' -, proximity to amenities from home, mobility happiness, health
- \* means input from adjacent disciplines such as urban&spatial planning, social and human sciences
- \* it's more than physically moving 'from A to B'. The basis is that people want to communicate with each other.  
So it is about the Communicative System, consisting of the Physical Communication System (known as the traffic and transportation system) and the so-called Digital Communication System
- \* thus, has more than just a physical dimension; there is also something like #digital mobility: moving virtually 'from A tot B'; so, communicating, but staying at A
- \* it's more than people, vehicles and infrastructure (roads). It's about people, modes&means, infrastructure and how to organize things, including taking into account services
- \* so ICT is more than an adjacent discipline! And ICT is not only connecting data and things, but also connecting people and places (communication). So it is Smart Mobility on different levels.

Bijlage 3: Zeven fundamenteën voor mobiliteit