

Addio Vakgenoten

Afscheid van het vakgebied – KORTE VERSIE

Mike, Bérénos, oud-docent VAT en Universiteit Hasselt, AVB, Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, NMTM

Addio vakgenoten

Verkeerstechiek, Verkeerskunde, Mobiliteitskunde, Mobiliteitswetenschappen

Bijna 15 jaar na mijn pensioen stop ik nu echt en wil via deze blog afscheid nemen van een prachtig en maatschappelijk zeer relevant vakgebied. Dat doe ik door terug te blikken op hoe ik de vakontwikkelingen de afgelopen jaren heb ervaren. Zo sta ik stil bij wat ik samen met het Transitieteam Verkeer&Mobiliteit en met de stichting NMTM, New Movements in Transport and Mobility, heb gedaan en geprobeerd in gang te zetten.

Ik memoreer het [eerste nationaal vakdebat in 2013](#) [*] en [de bevindingen](#) [*] van een gedegen vak-enquête die werd ingevuld door een representatief aantal vakprofessionals in 2014. Ook wat we daarvan geleerd hebben, of nog moeten leren. Met name de oprichting en activiteiten van het Transitieteam Verkeer&Mobiliteit en NMTM zijn voor mij herinneringen van belang. Juist omdat ik denk dat ik daarmee een essentiële bijdrage heb geleverd aan de toekomst van het vakgebied.

Op basis van deze ervaringen doe ik nog een laatste voorstel voor wat, naar mijn indruk, nog steeds nodig is om het vakgebied de nodige status en aanzien te geven. In Vlaanderen noemen ze het een 'deftig' vakgebied hebben.

En last but not least, sluit ik af met een pleidooi voor een structureel periodiek vakdebat en beargumenteer het opnieuw leven inblazen van een KMT, Kennisportaal Mobiliteit en Transport. Omdat KMT het overkoepelend verbinden van kennis en kennissen voor ogen heeft, en we iets overkoepelend moeten hebben voor dit vakgebied.

Ik spreek zogezegd over een prachtig en nog jong vakgebied dat bezig is zichzelf te ontdekken. Prachtig én relevant omdat het met mens, maatschappij, samenleving en met onze aarde te maken heeft. Ik heb het 'Shaping Society' genoemd. Dit 'why' van het vakgebied treedt eigenlijk veel te weinig op de voorgrond, want waar doen vakprofessionals het nu uiteindelijk voor? Dit 'why' is al die jaren mijn drijfveer geweest en heb ik tot aan mijn pensioen aan studenten in Nederland en België/Vlaanderen nadrukkelijk meegegeven. Dat je daarnaast ook nog moet weten wát je doet en hòe, komt op het tweede plan, maar is natuurlijk ook zeer belangrijk.

In mijn blog '[Verkeerskunde op weg naar een volwassen vakgebied?](#)' [*] deed ik in 2019 een poging om het vakgebied en de ontwikkeling daarvan te beschrijven. De roots liggen bij de weg- en waterbouwkunde, maar daarmee is niet alles gezegd. Het is niet alleen infrastructuur en techniek. Het is veel meer, er zit veel meer achter en rondom het fenomeen mobiliteit.

Opvolgers gevraagd

Nu, na 55 jaren stop ik er dus mee. Ik heb mij altijd met veel enthousiasme ingezet om het 'why', het gedachtegoed, vast te leggen in een aantal blogs en publicaties. Maar ook in het 'Transitieteam Verkeer&Mobiliteit', dat eigenlijk nooit is opgeheven, maar voor een stukje werd voortgezet in de stichting [New Movements in Transport and Mobility](#). Opvolgers gevraagd! Het is voor mij mooi geweest. Addio, Verkeerstechiek, Verkeerskunde, Mobiliteitskunde, Mobiliteitswetenschappen.

Addie Vakgenoten

Afscheid van het vakgebied – LANGE VERSIE

Mike, Bérénos, oud-docent VAT en Universiteit Hasselt, AVB, Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, NMTM

Addio vakgenoten

Verkeerstechniek, Verkeerskunde, Mobiliteitskunde, Mobiliteitswetenschappen.

Na 55 jaar en bijna 15 jaar na mijn pensioen neem ik via deze blog afscheid van een prachtig en maatschappelijk zeer relevant vakgebied. Dat doe ik door terug te kijken op hoe ik ontwikkelingen in het vakgebied de afgelopen jaren heb ervaren, en hoe volgens mij verder gegaan moet worden.

Er zijn veel doorklik links, wat te maken heeft dat er circa vanaf 2010 heel veel gedaan is richting transitie. Maak maar een keuze welke sites via deze links voor jou interessant lijken.

Inleiding

Ik ben trots, maar tegelijkertijd teleurgesteld in het vakgebied dat naar bovengenoemde namen luistert; hoe ambivalent. Teleurgesteld, omdat noodzakelijke veranderingen zo verschrikkelijk langzaam gaan en dan ook nog een beetje chaotisch. Hopelijk is deze chaos een voorteken voor een echte transitie. Want, veranderingen zijn er, hoewel langzaam, zeer langzaam.

Trots ben ik daarentegen omdat jarenlang een aantal dingen echt goed gaan cq zijn gegaan. Ik noem er drie: DVM, dynamisch verkeersmanagement, zaken rondom de fiets en toch ook verkeersveiligheid. Trots ook, omdat in een in 2014 gehouden [representatieve vak-enquete](#) door het door mij geïnitieerde 'Transitieteam Verkeer&Mobiliteit' wat mankementen van het vakgebied zijn geventileerd, waarvan enkele nu niet meer aan de orde zijn. Met name het toen vastgestelde niet pro-actief zijn van het vakgebied. Hier zit weer een enorme beweging in. Teleurgesteld daarentegen ook omdat er nog te weinig is gedaan met de [bevindingen](#) van deze enquête en er nog te veel van de mankementen zijn gebleven. Zie afbeelding 1. Genoeg werk aan de winkel! Misschien dat een nieuw onderzoek deze mankementen opnieuw aan het licht of onder de aandacht kan brengen.

Enkele resultaten uit de Enquete van mei 2014

%-ages zijn inclusief "geen mening"

- Het vakgebied moet van een nieuwe impuls worden voorzien, vindt **74%**
- Vakexperts moeten zich herorienteren op toekomstige ontwikkelingen, vindt **83%**
- De verkeerstechnische expertise blijft een belangrijk terrein van de vakprofessional, vindt **78%**
- Er is een beroepsvereniging nodig, vindt **73%**; in Vlaanderen vindt **89%** dit
- De sector verkeer&mobiliteit is niet goed georganiseerd, vindt 58%
- 32% vindt dat de aansluiting tussen HBO en WO niet goed is. Alleen gerelateerd aan degenen die een mening gegeven hebben (ca 150 respondenten) is dit 68%
- 33% vindt dat de afgestudeerde HBO-er niet goed functioneert, 40% vindt van wel
- 40% is van mening dat de toekomstige uitdaging van het vakgebied is het zo veel mogelijk de transportfunctie en het economisch belang veilig stellen. 60% vindt dat dit is de nadelige effecten van de mobiliteit zo veel mogelijk beperken
- 49% is van mening dat de huidige kennis- en onderzoeksinstituten op het vlak van verkeer en mobiliteit onvoldoende zorg dragen voor vernieuwing in het vakgebied, 40% vindt dit voldoende.

Maar eerst een stukje historie. Dan geef ik ook enkele tips en ideeën hoe verder en sluit ik deze blog af.

Historie

In 2012 startte ik mijn missie voor een beter functionerend vakgebied met een artikel in het blad Verkeerskunde: '[Samen kleur geven aan Verkeerskunde](#)'. Op een rijtje gezet zijn achtereenvolgens de volgende activiteiten in gang gezet:

- * een [eerste vakdebat in maart 2013](#) wat leidde tot
- * de oprichting van het 'Transitieteam Verkeer&Mobiliteit' (TT) in 2014. Daaruit zijn weer ontstaan:
- * een [Denktankdag](#) in Antwerpen (de 'Scheldegroep', met o.a. een 30-tal oud-studenten van de toenmalige Verkeersakademie Tilburg),
- * een [pamflet](#) en
- * een Coalition of Willing - toch ca 150 personen - ontstaan vanuit [een tweetal LEF-sessies](#), waarna op 15 oktober 2014 [een position paper](#) werd besproken en een aantal [werkgroepen](#) op deelonderwerpen aan de slag ging. Zij gaven [een tussenstand](#) begin 2015 in aanloop naar
- * weer [een gezamenlijke bijeenkomst](#) bij de toenmalige NHTV in Breda op 28 april 2015.

Eén van de werkgroepen 'Netwerk en Omgevingsanalyse', waar ik deel vanuit maakte, startte met het in beeld brengen van allerlei organisaties die met dit vakdomein van doen hebben. Dat was toch interessant. We kwamen tot een overzicht van zo'n 150 organisaties. Daar is helaas geen follow-up aan gegeven. Toch geen interesse? Het zou een startpunt voor een verkenning kunnen zijn om te komen tot een brancheorganisatie, voor een overkoepelend orgaan voor dit vakgebied. Een organisatie of platform dat zorgt voor samenhang en samenwerking en 'verkeer en mobiliteit' integraal een steeds stevige positie in de samenleving te geven.

Naast de, in de vakenquête, vastgestelde 'versnippering binnen het vakgebied' is er - mede als gevolg daarvan? - een tweede min of meer ernstig teleurstellende 'eigenschap' van het vakgebied te noemen: een te laag lerend vermogen. Daarover sprak met name [Jan Ploeger op 15 februari 2017](#) ter gelegenheid van het toenmalige samengaan van de Opleiding verkeerskunde van het CROW en NOVI-academie.

Jan Ploeger was destijds, samen met Jan Klinkenberg (Transumo), ook de geestelijke vader van het KMT, het Kennisportaal Mobiliteit en Transport, een overkoepelende databank met als doel het verbinden van kennis en kennissen. Helaas, na wat aarzelende pogingen en bijeenkomsten, blijkt er geen brede interesse te zijn in het opstarten van een Kennisportaal Mobiliteit en Transport 2.0 (KMT). Om klein en meer overzichtelijk te beginnen is er een voorstel gedaan voor regionale KMT's. Ook hier werd geen gehoor aan gegeven. Ook niet eens tijd gevonden om te onderzoeken wat er gezien dit idee wellicht al ligt in Nederland? Jammer ook dat verdere samenwerking tussen het TransitieTeam en KMT geen wortel schoot. Er zijn wel twee, toen, hoopvolle [bijeenkomsten hierover geweest](#).

Beide eigenschappen - versnippering en laag lerend vermogen - beïnvloeden elkaar natuurlijk. De hamvragen zijn dan:

- a) willen we serieus betere verbindingen, en zo ja
- b) hoe zorgen we daarvoor?

Wat mij betreft zit daar dus het doel achter van een prestigieus en gezaghebbend vakgebied. En natuurlijk dito gezaghebbende vakprofessionals. Want daar hebben we er grosso modo gesproken te weinig van.

En toch willen we het kennelijk wel, want nog steeds worden er pogingen in deze richting ondernomen. Ook het NVC (Nationaal verkeerskundecongres) noemt in haar doelstellingen 'het stimuleren en activeren van een vakbeweging en ruimt hiervoor ieder jaar [een plenair programmaonderdeel in](#). De congresorganisatie zoekt nog naar een constructieve en structurele vorm hiervoor.

Resumerend, overal viel de laatste twintig jaren wel het woord 'transitie'. De laatste tien jaren zelfs veelvuldiger. Wetenschappelijk wordt er op dit vlak ook veel werk verzet, onder andere door DRIFT. Maar nogmaals, dit vakgebied is toch nog te fragmentarisch qua organisatie, er is geen overall leiding en geen adequate regie.

Ook ik, en met mij NMTM, heb er hard aan gewerkt. Ik denk aan onze startbijeenkomst tijdens een 'mobiliteitsfestival' om mobiliteit te promoten, op 18 mei 2016 in Roermond. Dankzij een gedreven en enthousiaste wethouder mobiliteit werd een geslaagde '[Mobility and Transport Innovation Challenge](#)' gehouden. Zie ook [de startbijeenkomst](#). Met de bedoeling om als een soort karavaan, mobiliteitsfestivals door het land op te zetten. Dat laatste is niet gelukt. Het bleek moeilijk enthousiaste en gedreven politici hiervoor te vinden.

Dan een reeks 'Mobility meets'. Begonnen met 'Mobility meets ICT', een schoorvoetend begin om ICT niet alleen voor operationele data-doeleinden en dynamisch verkeersmanagement te gebruiken. Maar ook voor zaken die te maken hebben met het Digitaal Communicatief Systeem en de digitale mobiliteit.

En momenteel loopt 'Mobility meets Philosophy'. Gestart 22 november 2019 met een daverende opening, een meeting bij het KIVI in Den Haag: vijf filosofen die een 120-tal vakprofessionals op het pad van anders kijken naar, denken over en omgaan met mobiliteit proberen te zetten. Dat is toch ook een vorm van transitie, misschien wel een basale.

Zo hebben we met het Transitieteam Verkeer&Mobiliteit en NMTM getracht het 'werk aan de winkel' handen en voeten te geven. Steeds onder het motto: verbinden, verbreden, vernieuwen, maar wel met een eigen filosofie daarachter.

Hoe verder?

Ik eindig met wat tips en ideeën.

1. In de dagelijkse praktijk:

Bottum up in buurten laten zien wat de rol, betekenis en functie is van mobiliteit. Immers, in buurten begint mobiliteit, daar moet je dus primair zijn. Hier profiteert niet alleen de gemeente als wegbeheerder van, maar ook de provincies en het rijk. En dan: mobiliteit in de planning en probleemaanpak integreren met andere thema's als zorg, werkgelegenheid, onderwijs. Tip: formuleer eerst een gedegen aanpak/strategie.

2. Meer strategisch:

Tip 1: revival van het KMT (Kennisportal Mobiliteit en Transport). Daar moet dus een budget voor komen. Hoe krijgen we dat voor elkaar?

Tip 2: hanteer het juiste uitgangspunt: Mobiliteit, fysiek en digitaal (virtueel) ontstaat door de communicatie behoefte van mensen. Er is dus sprake van een communicatief systeem bestaande uit het fysieke Verkeers-/VervoersSysteem (VVS) en het Digitaal Communicatie Systeem (DCS). [Zie Van Der Waerden, Berenos, Wets.](#)

Ga daarom niet uit van het fysieke verkeers- en vervoersysteem, maar van het communicatief systeem als aanjager van mobiliteit.

Tip 3: Leg de sociale kant van mobiliteit bij het ministerie van SZW. Zo zal nabijheid, in termen van voorzieningen, een zorg moeten zijn voor dit ministerie. Uiteraard in samenwerking met I&W.

Tip 4: Het Digitaal Communicatie Systeem DCS is voor een ministerie die digitalisering in haar portefeuille heeft. Uiteraard weer in samenwerking met I&W.

Tip 5: Er moet (weer) een ministerie van ruimtelijke ordening komen.

Tip 6: Er moet een Interministeriële Raad komen die leidend en stimulerend is voor een visie, die bewaakt, adviseert en regie voert ten aanzien van mobiliteit en samenhangende thema's! Een IRM(mobiliteit).

Interessante tips? Dan nog is het de grote vraag wie een en ander opneemt. Wie voelt zich eigenaar voor het een of het andere en zet het in gang? Ik ben bang dat het antwoord op deze vraag moeilijk is. Wijlen Peter van Gorp (eerste directeur Verkeersakademie Tilburg, directeur Directie Verkeersveiligheid bij het ministerie) zei het altijd tegen mij: "Mike, je hebt geen brievenbus".

Maar toch.....als eenheid, samenhang, verbinden, verbreden en vernieuwen in dit vakgebied niet gebeurt, blijven we een minder betekenisvolle rol spelen in de samenleving en bij de politiek.

Afrondend

Veel dingen in dit vakgebied worden momenteel echt goed gedaan. Zoals ik hiervoor al noemde, geniet het vak op het gebied van Verkeersmanagement wereldwijd veel aanzien. En natuurlijk, als het over het fenomeen fiets gaat, komt de wereld naar Nederland. En met de verkeersveiligheid is het terugblikkend grosso modo ook iets om trots op te zijn. Echter, vaak zijn het de operationele, korte termijn zaken die de aandacht hebben en aan de orde komen. Ook blijft het te vaak 'eilanden'-werk in plaats van een archipel te zijn; een versnipperd vakgebied. Dat werd zeven jaar geleden ook samen met een 60-tal vakprofessionals uitgesproken bij het eerste vakdebat in 2013. Ook werd het een weinig pro-actief vakgebied genoemd. Welnu, dit laatste wordt gelogenstraft. Anno 2021 zijn er volop activiteiten, pro-activiteit genoeg, maar helaas over het algemeen weinig gericht. Er zijn bijvoorbeeld geen stippen op de horizon, geen gezamenlijk gedragen visie op het fenomeen mobiliteit en op de rol, betekenis en de plek hiervan in onze samenleving. En vooral, er is geen gerichte regie. Zo bleek het eerste geslaagde vakdebat in 2013 vooralsnog een ééndagsvlug te zijn.

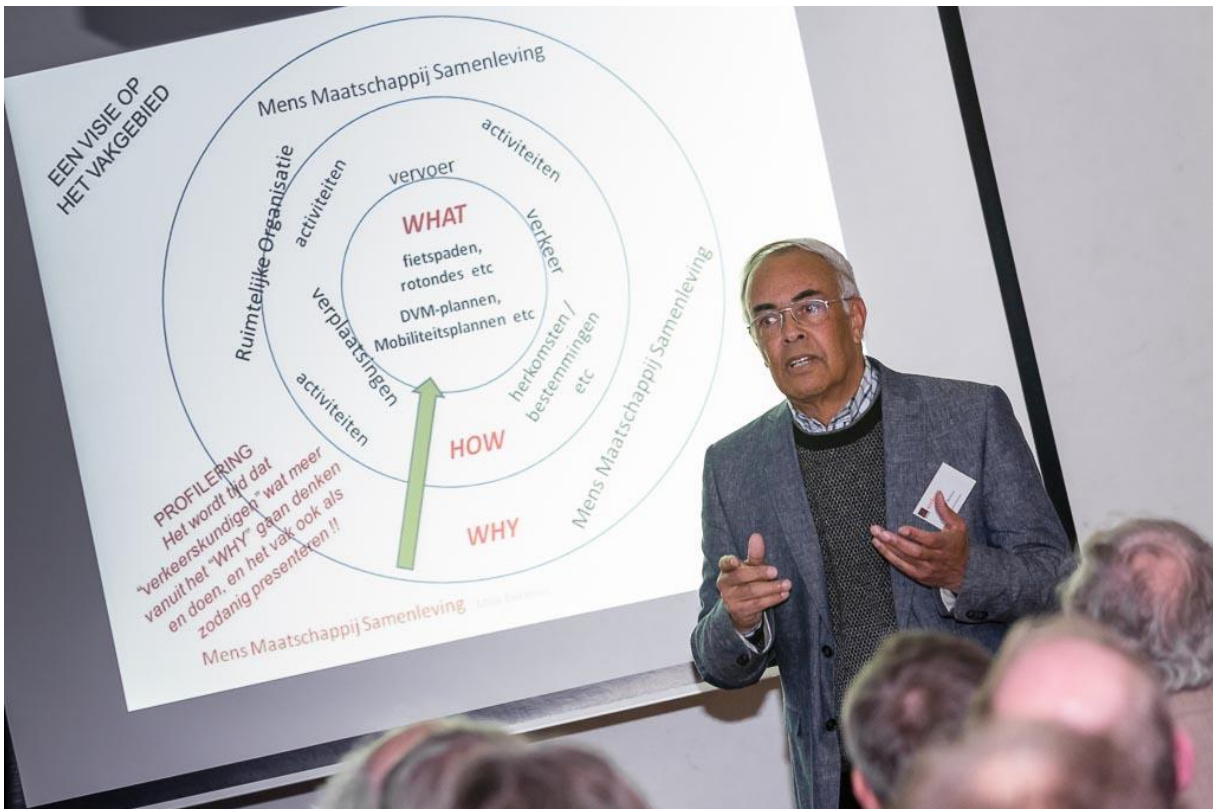
Onmisbaar

Zoals ieder vakgebied van zichzelf zegt: "We zijn onmisbaar voor de samenleving", geldt dat dus ook voor mobiliteit. Een samenleving waarin mensen niet met elkaar kunnen 'verkeren', of breder gezien, kunnen communiceren is ondenkbaar. Dan hoort mobiliteit dus op de politieke agenda, en niet alleen wanneer het over problemen gaat. Maar ook als het gaat om dingen op te bouwen. Helaas is dit nog niet het geval. Deels komt dit door een door het vakgebied zelf veroorzaakte, onderwaardering in de politiek en in de samenleving.

Dit is volgens mij de kern: mobiliteit en het vakgebied kunnen beter functioneren voor mens, samenleving en onze aarde. Maar niet zolang het vakgebied niet goed georganiseerd is. En dat is ook weer terug te voeren op de historie van deze discipline: fysieke mobiliteit is voortgekomen uit de wereld van de wegbeheerders en blijft daar ook een beetje 'hangen'. Terwijl mobiliteit dus veel verder gaat dan comfortabel en snel, fysiek 'van A naar B'. Lees gerust nog eens mijn '[Seven pillars of Mobility Wisdom](#)', of in mijn blog in Verkeerskunde: [een brede kijk op mobiliteit](#).

Kortom

Ik sprak een werkzaam leven lang over een prachtig en maatschappelijk zeer relevant vakgebied. Een jong vakgebied ook dat zichzelf nog moet ontdekken. Wie zijn wij? In '[Verkeerskunde op weg naar volwassen vakgebied](#)' deed ik drie jaar geleden een poging een antwoord te vinden op deze vraag. De roots liggen bij de weg- en waterbouwkunde, maar daarmee is niet alles gezegd. Het is niet alleen infrastructuur en techniek, het is veel meer, er zit veel meer achter en omheen het fenomeen mobiliteit. Het heeft immers met mens, maatschappij, samenleving en met onze aarde te maken. Ik heb het 'Shaping Society' genoemd, waarbij helaas dit 'why' van het vakgebied, eigenlijk te weinig op de voorgrond treedt. Waar doen deze vakprofessionals het uiteindelijk voor? Zie afbeelding 2.



Afbeelding 2: People don't buy what you do or how you do it, people buy why you do it (naar Simon Sinek, 2009). Vakdebat 2013.

Dit kernpunt heb ik alle jaren als mijn drijfveer meegenomen en aan studenten in Nederland en België/Vlaanderen meegegeven. Inderdaad, dat je ook moet weten wat je doet en hoe, komt op het tweede plan, maar is natuurlijk ook zeer belangrijk.

Nu, na 55 jaren stop ik ermee, bijna vijftien jaar na het begin van mijn pensioen. Ik heb het altijd met veel enthousiasme gedaan. Heb geprobeerd het gedachtegoed vast te leggen in een aantal blogs en publicaties. En geprobeerd te 'activeren' met het Transitieteam Verkeer&Mobiliteit, dat eigenlijk nooit is opgeheven, maar voor een stukje is voortgezet in de stichting NMTM, New Movements in Transport and Mobility. Opvolgers gevraagd!

Voor mij is het mooi geweest. Addio Verkeerswetenschap, Verkeerskunde, Mobiliteitskunde, Mobiliteitswetenschappen....
