

Verduurzaming van mobiliteit: Hoe maak je schurende verhalen zichtbaar?

Jan Korff de Gidts – Kracht van Utrecht-initiatief – contactenkvu@gmail.com

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2015, Antwerpen

Samenvatting

Het werkterrein van de vervoersplanologie is omvattend en complex. Een gangbare benadering is dat voor een probleem een oplossing gezocht wordt, waarbij varianten in de loop van het proces om verschillende redenen kunnen afvallen. Ook komt het voor dat een veel gebruikte (technische) oplossing wordt voorgesteld zonder dat het probleem voldoende is geanalyseerd.

Een nieuwe benadering gaat uit van resilience¹, van veerkracht van actoren waarin de focus ligt op het systeem en de variaties in het systeem en aandacht gegeven wordt aan zelfmanagement en sturing in een meer dynamisch evenwicht.

Vanuit het Kracht van Utrecht-initiatief signaleer ik dat deze twee benaderingen voor verduurzaming van mobiliteit soms tot zgn *schurende* verhalen leiden, die niet zo makkelijk in beelden zijn te vangen. Tezelfdertijd blijkt er - ook bij ons initiatief - een grote behoefte te bestaan om bij schurende verhalen beelden en / of videoclips te zoeken, die een schurend verhaal inzichtelijker, voelbaar en zichtbaar kunnen maken.

Voor de CVS-kampvuursessie stel ik voor mijn eigen en door andere aangereikte teksten van schurende verhalen te bespreken en te beoordelen welke beelden daar bij passen.

Ik nodig deelnemers aan het CVS-colloquium uit om mij in de komende maanden schurende verhalen aan te reiken, en die met een beeld of video-clip te illustreren.

Ps: Voor het begrip verduurzaming van mobiliteit sluit ik aan op de volgende omschrijving van duurzame ontwikkeling.

Duurzame ontwikkeling: Ontwikkeling die aansluit op de behoeften van de huidige generatie zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen (Burton, 1987).

Het proces van verduurzaming van mobiliteit draait voor mij om de behoeften aan mobiliteit in en binnen Nederland.

¹ Resilience is "the ability [of a system] to cope with change" <https://en.wikipedia.org/wiki/Resilience>
geraadpleegd 13 sept 2015

Toelichting

Als (onbezoldigd) projectleider van het Kracht van Utrecht-initiatief² ben ik een visualisatie-project gestart met als werktitel: Visualisatie van kernopgaven, oplossingsrichtingen en allianties voor een omslag in denken over verduurzaming van ruimtegebruik en mobiliteit in de Utrechtse stadsregio.

Dit idee komt voort uit mijn deelname aan het inspirerende CVS-congres van 2014 in Eindhoven, uit onderzoek en gesprekken die ik over deze benadering voer. Deze bijdrage aan het CVS in Antwerpen zie ik als een verslag van een nog niet voltooide reis.

Het Kracht van Utrecht-initiatief is een burgerinitiatief van Utrechtse bewoners en experts, die een omslag in denken willen bewerkstelligen in de verduurzaming van ruimtegebruik en mobiliteit. In 2009 lanceerden we in de Kracht van Utrecht 1.0 een eerste praktische toepassing van de ladder van Verdaas, waarin we nieuwe concepten voor fiets- en OV-netwerken op stadregionaal niveau opnamen en nut/noodzaak van de verbreding van de A27 door Amelisweerd ter discussie stelden. In de Kracht van Utrecht 2.0 stelden we in 2010 samen met experts van bedrijven een werkdocument op, waarin we ons duurzame alternatief voor de stadsregio uitwerkten en we een eerste vergelijking uitvoerden van de maatschappelijke kosten en baten (MKBA) van de beschikbare alternatieven uit de Planstudie A27-Ring Utrecht en het duurzame alternatief. Met financiële steun van de overheid lieten we de ruimtelijk-economische effecten van het duurzame alternatief doorrekenen. In 2013 werden MKBA's van de verbreding van de A27 door Amelisweerd tot 2x7 rijstroken door TU Delft, Rijkswaterstaat met toetsing door het CPB uitgevoerd.

Voor het landelijke niveau ontwikkelden we in 2014 het concept van de Dubbele Schaalsprong in het Fiets- en OV-rail-netwerk (fiets en OV-rail als gouden tandem).

Onze inzichten leggen we voor aan bewoners, bestuurders, bedrijven en politici. We signaleren vergelijkbare initiatieven die versterken wat goed gaat. We prefereren in dit overleg de dialoog. We vormen een interdisciplinair team van onafhankelijke deskundigen, zonder partij-, bedrijfs- of ambtelijke belangen. We maken gebruik van een netwerk van bewoners en experts in binnen- en buitenland. Aan docenten en studenten leggen wij onderzoeksvragen voor.

In navolging van Frans Soeterbroek, Utrechtse Ruimtemaker geven wij in ons initiatief meer en meer aandacht aan *storytelling* en *schurende* verhalen. We proberen daarin de kracht van 'storytelling' te benutten en voorstellen voor gemeentelijk beleid te bouwen rond de verhalen van mensen van vlees en bloed; en samen werken aan nieuwe verhalen, die nooit af zijn maar wel de kracht van besmettelijk optimisme kennen. Soeterbroek noemt dit "het verhaal van de stad als estafette organiseren". Belangrijk is om dan geen gladde maar 'schurende' verhalen te maken waarin de chaos en strijd in de ontwikkeling van de stad voelbaar wordt. Zo voorkom je dat de verhalen die het bestuur communiceert los groeien van de verhalen die in de stad rondzingen en maak je weerbarstigheid voelbaar en tot gedeeld probleem³.

Voor de CVS-labsessie stel ik voor om voorbeelden van schurende verhalen te verzamelen en te bespreken welke beelden erbij passen om het verhaal voelbaar en zichtbaar te maken met een aanvullend beeld of met een video-clip.

Een voorbeeld.

"Wie gaat er over het vervoerssysteem binnen stadsgewesten?"⁴

Voor een goede bereikbaarheid binnen de stad zijn auto, fiets en "mass transit" alle drie nodig. Een samenhangende aanpak van alle vervoersmogelijkheden gekoppeld aan gebiedontwikkeling dient te leiden tot de ontwikkeling van een "dally urban system". Nu

² Meer over ons initiatief: zie <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/wie-we-zijn> Voor rapporten en presentaties zie ook <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/downloads>

³ <http://deruimtemaker.nl/publicaties/besturen-in-de-spontane-stad-2/>

⁴ Arie Bleijenbergh in zijn essay Nieuwe mobiliteit, Einde van het autotijdperk, 2015, p 66:

is er teveel versnippering. Het Rijk richt zich expliciet op de hoofdinfrastructuur om en tussen de grote steden, terwijl deze grotendeels voor de stadsgewesten functioneert. Ringwegen horen wat betreft hun feitelijk gebruik bij het stedelijk vervoerssysteem, terwijl ze onder verantwoordelijkheid van het Rijk vallen, dat met een nationale blik naar deze wegen kijkt. De Ns geeft prioriteit aan de intercitytreinen, terwijl de stoptreinen belangrijker zijn voor de economie. Maar liefst 85 % van alle verplaatsingen is korter dan 20 km; deze overschrijden de grenzen van het stadsgewest niet.

Is dit een herkenbaar verhaal voor deelnemers aan het CVS-lab? Klopt het? Kan het worden onderbouwd? Welke ervaringen hebben we hierbij, welke beeld / videoclip past hier bij?

Ik beschouw dit verhaal als een schurend verhaal: hoe koppel je dit aan een beeld; hoe maak je dit verhaal zichtbaar?

Mijn kernvraag voor het CVS-lab luidt dan ook:

Hoe zouden we dit type verhalen met beeldmateriaal, infographics en videoclips kunnen verbinden en het delen van inzichten en perspectieven kunnen bevorderen?

Uw reactie en suggestie kunt u zenden naar Jan Korff de Gidts, contactenkvu@gmail.com