

Domeinoverstijgend omdenken

Het is een dynamische wereld waarin we leven. Vanuit allerlei ontwikkelingen om ons heen verandert er veel in ons leven en in onze leefomgeving. Voor alle veranderprocessen hebben we elkaar nodig, moeten we samenwerken en elkaar meenemen voor draagvlak en voor een duurzame gedragsverandering.

Geen weerstand creëren, maar inspelen op de drijfveren van de mensen. Of het nu gaat om klimaat en energie of over gezondheidszorg of nieuwe wetgeving. We kunnen dit niet als afzonderlijke vraagstukken aanpakken, ze beïnvloeden elkaar en zijn als het ware domeinoverstijgende vraagstukken.

Door de gebruiker, de burger, de mens centraal te stellen kan dit domeinoverstijgend omdenken vorm krijgen. Maar het vraagt veel van organisaties, de overheid en de processen van planvorming. Het is van groot belang om daarbij beschikbare tools in te

zetten die inzicht geven en kennis verbreden. In de wereld van de ruimtelijke planvorming gaat het dan over het ontsluiten van data, visies verbeelden en ontwerpen visualiseren, bijvoorbeeld met behulp van GIS en 3-D technieken.

Positief gesproken is het dus een interessante tijd, met kansen, uitdagingen, innovaties en technologische ontwikkelingen. Dat geldt zeker voor de wereld van de mobiliteit en de daaraan gerelateerde domeinen.

Maar het vraagt ook aanpassingsvermogen en flexibiliteit bij beleidsmakers en ontwerpers; met een duur woord: adaptief beleid. Daarin werk je vanuit een visie en gedragen ambities, waaraan je nieuwe kansen en ontwikkelingen toetst. Je haalt die toets dan los van principes en normen die de adaptieve kant van het beleid juist kunnen remmen, maar zet veel meer in op communicatie, participatie en op het meebewegen met trends en ontwikkelingen.



Gasthoofdredacteur Jan Willem Boots, algemeen directeur Kragten.

Een werkwijze die ook geheel in lijn is met het gedachtegoed van de omgevingswet. Op naar de toekomst!

INHOUD DOSSIER ↓

Boven

24 HAROLD SOFFNER, PROGRAMMAREGISSEUR OPENBARE RUIMTE GEMEENTE BERNHEZE
Van tekentafelgeleerdheid naar gebruikerskennis

26 PETER VAN WIJLICK, COÖRDINATOR RMO NOORD-LIMBURG
Projecten wegen op hun bijdrage aan ons toekomstbeeld

28 GERARD OKHUIJSEN, PROGRAMMAMANAGER ROERMOND BEREIKBAAR
"Meebewegen met wat er buiten gebeurt"

30 TOMMY VAN DEN DUNGEN, ADVISEUR BIJ KRAGTEN
Verdieping en verbinding vanuit de gebruiker

Onder

24 JAN WAALLEN, ADVISEUR MOBILITEIT BIJ KRAGTEN
"Ieder jaar je ambities evalueren met de gemeenteraad"

26 WOUTER DE VALK, DIRECTEUR LIVEMOBILITY
Smeed coalities voor veranderingsprocessen

28 DIRKJE VAN DER VEN, ADVISEUR GEDRAGSBEÏNVLOEDING
"Kijk wat je doet"

30 LAURA NUGTEREN, BLAUW RESEARCH
ANWB-leden denken mee over adaptief beleid

Adaptief beleid in Bernheze: van tekentafelgeleerdheid naar gebruikerskennis

Harold Soffner is 'Programmaregisseur Openbare ruimte' in het Brabantse Bernheze. Hier is geen sprake meer van sectorale tekentafelgeleerdheid als uitgangspunt voor beleid, maar de ervaring van de burger, de eindgebruiker van het totaalplaatje 'leefomgeving'. Deze gebruikerskennis en -ervaringen bottom-up terugvertalen in besluitvormingsprocessen voor het bestuur: dat is wat Soffner faciliteert en regisseert. "Deze aanpak geeft absoluut meerwaarde aan het werken voor de publieke sector."

NETTIE BAKKER

Hoe het zo kwam in Bernheze? "We hadden een wethouder die zei: 'Ik wil dat onze mensen persoonlijk worden gehoord en worden beantwoord. Daarmee daagde hij ons uit om op een andere manier te gaan werken. Wij zijn dat gaan doen en dat gaat steeds beter," zegt Soffner. Hij wil het adaptief beleid noemen, in relatie tot 'to adept', wat staat voor: afstemmen, inpassen en aanpassen aan de omstandigheden.

Puzzelstukjes

"Als programmaregisseur openbare ruimte staan de ambities van het bestuursakkoord voor mij weliswaar centraal, maar in de realisatie ervan draagt iedereen zijn verantwoordelijkheid, tot aan de eindgebruiker. Ik kijk als regisseur of in dit proces alle 'puzzel-

stukjes', alle kwesties die spelen binnen het brede terrein van de leefomgeving, goed in elkaar passen. Wringt er ergens iets, missen er stukjes? In alle gevallen bekijken we het proces in samenhang en van onderop."

In grote lijnen wordt een vraagstuk in Bernheze met zoveel mogelijk mensen besproken. Dit zijn naast de wijkbewoners, afhankelijk van het onderwerp, bijvoorbeeld ook vertegenwoordigers van het IPG, het Intergemeentelijk Platform voor Gehandicapten, de ouderenbonden - "in Brabant natuurlijk vooral de KBO's, de Katholieke ouderenbonden" en het OOB - maar ook vaak de landbouworganisaties Cumula en ZLTO, de koepelorganisatie van de loonwerkers en de zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie. "Wij zijn een agro-gemeente, dus deze partijen hebben hier grote belangen. Breng je alle groepen bijeen, dan

merk je vaak dat bij iedere groep wel iets gemeenschappelijks hoog op de agenda staat, bijvoorbeeld verkeersveiligheid. Zo'n overeenkomst brengt begrip voor elkaar." Soffner noemt het inventariseren en analyseren van alle visies en oplossingen van eindgebruikers 'ons huiswerk' om het bestuur zo goed mogelijk in positie te brengen voor besluitvorming. "Slechte besluiten bestaan niet, slechte voorstellen wel."

'Hoe dan?'

Soffner herinnert zich nog wel het 'traditionele beleid' met 'een bijzonder hoog tekenta-

'Breng je alle groepen bijeen, dan blijken ze vaak iets gemeenschappelijks hoog op de agenda te hebben staan. Zo ontstaat begrip voor elkaar'



Jan Waalen, adviseur mobiliteit bij Kragten.

'Ieder jaar je ambities evalueren met de gemeenteraad'

"Een aantal jaren geleden werkte ik als beleidsambtenaar bij de gemeente Roermond. We pasten toen adaptief beleid toe in de aanloop naar een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan. Vanuit die positieve ervaring kijk ik nu met name naar het proces tussen ambtenaren en het bestuur. Een adaptief mobiliteitsplan begint met een gesprek over ambities van de stad waarin je de gemeenteraad en burgers en ondernemers meeneemt. Hier moet je echt in investeren, want verderop in de uitvoeringsprocessen, stuit je beslist op nieuwe kansen en ontwikkelingen.

Heb je een traditioneel uitgeschreven uitvoe-

ringsplan, dan wordt het bestuurlijk een heel gedoe om er wijzigingen in aan te brengen. Maar zijn je visie en ambities duidelijk en gedragen, dan toets je nieuwe kansen aan die ambities en kom je eenvoudiger tot aanpassingen. Voorbeeld van zo'n ambitie is 'gezondheid stimuleren'. Een stapje verder kom je dan op 'fietsen stimuleren'. Daar kun je een uitvoeringsprogramma op loslaten, maar ook dat timmer je niet dicht. Gaandeweg kan immers blijken dat (ook) een investering in lopen of sporten kan bijdragen aan het stimuleren van gezondheid. Een goede methode is om ieder jaar in gesprek te gaan met de gemeenteraad over de begro-

felgehalte, vaak met verre toekomstbeelden. "Bijvoorbeeld over smart mobility of route-prioriteringen voor fiets, landbouwverkeer of ander verkeer, die dan in de praktijk veelal over dezelfde wegen moesten gaan. Logisch dat de beheerder dan zei: 'Hoe dan?'" Daar ligt voor Soffner overigens wel een aandachtspunt. Veel verkeersplannen bieden onvoldoende handvatten voor uitvoering en beheer. "Ik begrijp wel hoe het gaat, je wilt consensus in de raad en dat vind je makkelijker op een hoger abstractieniveau dan in de details. Toch vind ik dit een ommissie, kijk dus bij beleid wel naar het handelingsperspectief."

Infra-knelpunten

Een ander kritisch punt vindt Soffner de aanpak van infra-knelpunten die er ook in Bernheze liggen. "Ook voor zo'n aanpak moet je een integrale afweging en beleidskeuze maken. Immers, veelal is het gebruik, - het actuele verkeer - niet in overeenstemming met de ruimtelijke inrichting, of de vormgeving van zo'n knelpunt. Dan moet je dus verschillende oplossingsscenario's onderzoeken en aanbieden aan het college. Ook daarvoor maken we goede krachtenveldanalyses van degenen die een probleem hebben met het knelpunt. Daarna kijken we met een breder groepje naar de netwerkeffecten van oplossingsrichtingen nu en in relatie tot toekomstige ontwikkelingen."

ting en het uitvoeringsplan en samen te kijken of er nieuwe inzichten zijn en of alle lopende projecten nog steeds bijdragen aan de doelen. Wat me opvalt aan een traditioneel verkeers- en vervoerbeleid is dat je het vaak afzet tegen de principes en normen van Duurzaam Veilig. De uitkomst kan dan zo'n hoge investering zijn dat de gemeenteraad besluit om niets te doen. Bij adaptief beleid kun je tot heel andere investeringen komen. Stel je wilt een deel van het buitengebied toeristisch-recreatief ontwikkelen en de agrarische sector gaat hierin mee door in te zetten op mini-campings, B&B's etc. Dat vraagt dan om een andere weginrichting dan wanneer de agrarische sector inzet op groot-schalige landbouw. Je toetst de wegen dan



Programmaregisseur Openbare Ruimte Harold Soffner (rechts) in Bernheze met Bert Ceelen, beheerder Wegen en Kunstwerken. "Onze adaptieve werkwijze brengt wegbeheer en beleid dichter bij elkaar".

Samenvattend, staat adaptief beleid in Bernheze voor 'de gebruiker centraal en niet de infra'. "De openbare ruimte is één systeem waar de mens gebruik van maakt. Een monofocus daarbinnen kan dus nooit goed zijn. In feite zoek je steeds met alle middelen naar een optimum in de totale openbare ruimte. Zo kan en moet een maatregel in verkeer ook ten gunste zijn van het klimaat of sociale cohesie. Je hebt alles nodig om alle opgaven het hoofd te bieden. De openbare ruimte is beperkt, en kent vele opgaven, maar als je een speelveld creëert met alle spelers kun je tot maatwerk komen.

Blijde wegbeheerder

Ook de wegbeheerder is blij met deze manier

alsnog, maar op basis van andere ambities. In Roermond namen we naast concrete maatregelen ook ambities op waarvoor nog geen financiële dekking was. Misschien is er bij de start nog geen geld voor een volledige fiets-snelweg, maar wel voor een haalbaarheidsstudie, op basis waarvan je vervolgens gericht subsidie kunt aanvragen of onderhoud naar voren kunt halen. Durf die verwachte investeringen te indiceren. Dan weet je in ieder geval wat je ooit gaat doen. Het jaarlijks sturen op de ambities in plaats van het afvinken van uitvoeringsplannen, geeft ook een nieuwe dynamiek in het gemeentelijk bestuur. Raadsleden zitten zo echt aan het stuur en krijgen ruimte voor nieuwe inbreng. Zo

van werken, ervaart Soffner. "De beheerder heeft het idee dat hij zijn programma kan delen met de organisatie, dat er beter gedragen plannen komen, dat er betere gesprekken zijn met de bestuurder en het vakmanschap ten volle wordt benut." En zelfs verrijkt, ervaart Soffner, doordat je van burgers meer invalshoeken en signalen hoort. "Ik zie zo ook dat uitvoering, beheer en beleid naar elkaar toegroeien."

De regisseur eindigt met een lofzang op de gesprekken in de wijken. "Je haalt zoveel informatie op. Niet alleen over het betreffende thema, maar zijdelings ook over andere onderwerpen. Die speel je dan ook weer door. Deze aanpak geeft absoluut meerwaarde aan het werken voor de publieke sector."

'Je hoeft dus niet meer alleen in je eigen koker te kijken'

houd je je beleid ook levend. Ten slotte stimuleert deze aanpak om over de grenzen van het eigen vakdomein te kijken. Kun je voor een aantrekkelijk buitengebied aansluiten bij de doelen en budgetten van toerisme en recreatie? Je hoeft dus niet meer alleen in je eigen koker te kijken."

Projecten wegen op hun bijdrage aan ons toekomstbeeld

Hoe adaptief kun je zijn? Acht gemeenten verenigd in het Regionaal Mobiliteitsoverleg, RMO-Noord-Limburg, hebben vijf maatschappelijke doelen geformuleerd voor 2040 en de weg ernaartoe in handen gegeven van Trendsportal: een min of meer open platform voor 'iedereen, die persoonlijk of professioneel, actief wil bijdragen aan duurzame, veilige en slimme mobiliteit in de regio'. Een gesprek met RMO-coördinator Peter van Wijlick over een adaptief traject, dat op de achtergrond houvast vindt in de SUMP-methode, wat staat voor sustainable urban mobility planning.



Peter van Wijlick, RMO-coördinator Noord-Limburg bij Trendsportal.

NETTIE BAKKER

“Trendsportal is een mobiliteitsbeweging in Noord-Limburg”, legt Van Wijlick uit. Provincie, gemeenten, onderwijs, bedrijven en burgers zijn aangesloten en ontwikkelen samen nieuwe mobiliteitsoplossingen op weg naar vijf gestelde maatschappelijke doelen voor 2040. Dit zijn: het verhogen van de kwaliteit van leven, het verbeteren van de ruimtelijk economische bereikbaarheid, het ondersteunen van de milieu- en energietransitie, het verbeteren van de verkeersveiligheid en een aantrekkelijk mobiliteitssysteem.

Blanco begin

“We zijn in 2017 met een blanco vel begonnen”, zegt Van Wijlick. “Met een breed samengestelde groep van zo'n 70 mensen - bestuur-

ders, experts en burgers - sloten we ons twee dagen op in een kasteel en schetsten onze doelen. Het blanco vel zorgde ervoor dat we loskwamen van het denken in knelpunten en vrijkonden denken aan doelen en kansen. Vanuit die 'ideale' toekomst denken we vervolgens steeds terug naar het nu. Een voorbeeld: de gemeenteraad van Venlo besluit dat er nu een parkeergarage nodig is. De vraag is dan: is die ook nodig in de toekomst als duurzame mobiliteit een feit moet zijn? Zo kom je tot een oplossing dat je niet een parkeergarage voor 50 jaar bouwt, maar bijvoorbeeld kiest voor een demontabel en modulair systeem voor 10 of 20 jaar. Ander voorbeeld is het volledig uitgewerkte sloopbestek dat al bij de bouw van het nieuwe stadhuis van Venlo is opgesteld. Alle

gebruikte materialen zullen later worden hergebruikt. In die zin wordt hier vormgegeven aan circulariteit.”

Over een jaar koploper

“Op het gebied van deelmobiliteit, lopen we als regio nu nog wat achter, maar met onze visie en inzet op deelmobiliteit, verwachten we over een paar jaar koploper te zijn. Onder de naam Mobie verbinden we concrete duurzame deelmobiliteitsdiensten in een app op

‘Het bestuur geeft ons de vrijheid om met passie op onze plaat te gaan’



Wouter de Valk, directeur Livemobility.

Smeed coalities voor veranderingsprocessen

“Klimaat is voor ons allang geen ecologisch knuffelonderwerp meer, maar bittere noodzaak tot gedragsverandering, waarbij het individu centraal staat. Daarvoor smeden we brede coalities om menselijke creativiteit te bevorderen, waarin ieder op zijn niveau kan bijdragen. Want van een transitie is immers pas sprake als het individuele gedrag verandert. Maar hoe doe je dat?”

Wij vertalen de urgentie van klimaatverandering in een verandering van individueel gedrag rondom duurzame mobiliteit. Om die individuele gedragingen optimaal te kunnen

beïnvloeden, zoeken we partners die belang hebben bij diezelfde individuele gedragingen. Daarbij kunnen de organisaties waar we voor werken ook prima door andere motivatoren worden gestimuleerd. Het meest expliciete voorbeeld hiervan is een werkgever die in tijden van economische laagconjunctuur zocht naar manieren om geld te besparen. Het lukte ons in deze samenwerking om op basis van gemeenschappelijke doelen een set beleidsregels in te voeren die grenzen stellen aan autogebruik, maar ruimhartig voorzien in alternatieve voorzieningen als de fiets en ov, voor zowel zakelijk als privégebruik.

weg naar het doel." Van Wijlick noemt specifiek 'Deel de zon', een Europees project voor elektrische deelmobiliteit in de wijk, dat recent is gestart. Daarnaast neemt Trendsportal deel aan de landelijke MaaS-pilot Limburg die zich richt op grensoverschrijdende multimodale ketenreizen. MaaS, mobility as a service is een middel dat past in het toekomstbeeld en daarom sorteert Trendsportal er nu op voor.

Terug naar het adaptieve karakter. "Als gaandeweg blijkt dat een project niet werkt, schakelen we over. Zo zullen verschillende MaaS-apps zich van elkaar onderscheiden in verdienmodellen, dat wil zeggen in prijs en kwaliteit van dienstverlening." Hoe meer diensten in een app, hoe meer je ervoor betaalt, zou een uitkomst kunnen zijn, vermoedt Van Wijlick. "Maar voor ons zal het bereiken van de doelen leidend zijn. Daarbij zijn deze doelen geen concrete stip, maar eerder een grote wolk omdat we nu niet kunnen voorspellen hoe de mobiliteitswereld er over pakweg 20 jaar uitziet. Dat geeft veel ruimte om er flexibel naar toe te groeien."

Geen dikke nota's meer

"Adaptief beleid verschilt van traditioneel beleid doordat je niet meer werkt met dikke nota's. Dat kan ook niet meer, want zet je nu iets op papier, is het morgen alweer verouderd." Een consequentie van vrij experimen-



Visual deelfervoer - Trendsportal gemeente Venlo.

teren op weg naar abstract omschreven doelen is wel dat sommige doelen en projecten tegenstrijdig met elkaar kunnen zijn, ervaart Van Wijlick. "Zo is het bijvoorbeeld een vraag of alle inzet op duurzame mobiliteit per saldo meer of minder mobiliteit oplevert, ervan uitgaande dat het delen van mobiliteit tot goedkopere mobiliteit leidt. We weten het nu nog niet, maar verkennen mede daarom verschillende paden mét essentiële steun van het bestuur dat ons de vrijheid geeft om 'met passie op onze plaat te gaan'." Concreet hanteren we een simpele excelsheet waarop onze doelen staan. Hierop 'wegen'

we de verwachte bijdrage van alle projecten. Scoren ze op alle doelen, dan gaan we ervoor. Zijn ze tegenstrijdig aan een of meer van de doelen, dan bekijken we het project opnieuw. Het gaat er steeds om: hoe kan het nu bijdragen aan het toekomstbeeld."

i Op www.verkeerskunde.nl/dossiers vindt u deze tekst met links naar: de vijf doelen van RMO Noord-Limburg, SUMP (<https://sump.nl/>) de 'eindplaat', een visual deelfervoer en een filmpje. Zie ook: www.trendsportal.nl

Werkgevers zijn in de context van individuele gedragsverandering een voor de hand liggende belangengroep. Toch vraagt ook hun wens tot gedragsverandering soms om een bredere coalitie dan een intern-organisatorische. Ook maatschappelijke organisaties als overheden spelen een bepalende rol. Helaas blijft die rol vaak nog beperkt tot belonen en bestraffen. Wij zijn allerm minst tegen belonen en ook voor bestraffen is soms geen alternatief, maar wij staan vooral voor het gebruik van de ruimte tussen deze extremen. Werkvelden als Change-management, Marketing en Gamification laten zien dat er in dit gebied nog indrukwekkende resultaten behaald kunnen worden door doelstellingen te delen, deelnemers te betrek-

ken bij het bereiken van doelstellingen, feedback over voortgang te delen en inspanningen en resultaten te belonen. Met zo'n aanpak behalen we bijvoorbeeld in bestaande vrachtauto's 15 tot 20 procent brandstofbesparing. Maar hierbij vragen we dan ook iets van de vrachtwagenchauffeur waar hij of zij zelf belang bij heeft. Segmenteren en differentiëren dus.

Bij verandering is het belangrijk niet zelf weerstand te creëren. Te veel initiatieven gaan in hun aanpak te veel voorbij aan de doelgroep waarop ze gericht zijn. Als mensen iets 'moeten', is dit vaak bij voorbaat al reden om sceptisch te zijn, of het levert zelfs een negatieve

creativiteit op, om onder het 'moeten' uit te komen. Wij staan daarom vooraf stil bij de vraag: what's in it for me? Dat doen we voor iedere doelgroep en voor alle stakeholders: werkgevers, vastgoedspelers, bewoners, winkeliers, horeca, aanbieders van commerciële oplossingen, overheden, certificerende instanties, NGO's, brancheorganisaties, noem maar op.

De uitgebreidere ontwerpcriteria die dit oplevert, maakt de uitvoerbaarheid wel complexer, maar verhoogt de creativiteit en verbetert de levensvatbaarheid van de uitkomst. Bovendien bieden de gemeenschappelijke belangen van de stakeholders tezamen stabiliteit voor de doelgroep én de toekomst."

‘Adaptief? Meebewegen met wat er buiten gebeurt’

Adaptief beleid betekent ruimte maken om mee te bewegen met ontwikkelingen in de tijd, zegt Gerard Okhuijsen, programmamanager Roermond Bereikbaar. “Bij adaptief beleid worden doelen bepaald en vervolgens bekijken de partners hoe we die doelen samen gaan behalen. Gezamenlijk bepalen we welke maatregelen op welk moment worden ingezet. Gaandeweg kunnen ook nieuwe spelers worden aangehaakt.”

NETTIE BAKKER

Gerard Okhuijsen leidt ‘adaptief’ Roermond Bereikbaar, een programma van de gemeente Roermond, Provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Het doel is

helder: Roermond bereikbaar houden, ook nu de N280 onder handen genomen wordt, de belangrijkste toevoerweg naar de grootste niet-toeristische bezoekersattractie van

Nederland in Roermond: het Designer Outlet Center met 8,5 miljoen bezoekers per jaar.

Een forse uitdaging voor het programma Roermond Bereikbaar, want de stad ligt aan de Maas en de N280 vormt de enige Maaskruising tussen en de A2 en de A73. Okhuijsen: “De opgave is dus om bereikbaarheid te garanderen en anders dan alleen met infrastructurele maatregelen. We zullen het moe-



Gerard Okhuijsen,
programmamanager
Roermond Bereikbaar.



Bij het bereikbaar houden van Roermond speelt actief fietsbeleid een grote rol, zoals in de campagne ‘Heel Roermond fietst!’.

‘Niet alleen een verhuizing, maar ook verkeershinder is een kansrijk moment voor gedragsverandering’



Dirkje van der Ven, spreker en adviseur gedragsbeïnvloeding. dirkjevanderven@gmail.com.

Kijk wat je doet

“Adaptief beleid omschrijf ik als beleid dat de drijfveren van mensen raakt. Om die drijfveren te raken kan het goed zijn om een gedragswetenschapper in te schakelen, niet alleen voor gedragsanalyses, maar ook voor het toetsen van bewezen instrumenten. Let wel, ook de succesvolle BOB-campagne kan op een gegeven moment verouderd raken voor de doelgroep. Mobiliteit is een vakgebied dat zo sterk in ontwikkeling is, dat ook de context en de oorspronkelijke uitgangspunten veranderen. De mens moet daarin mee, maar dat gaat meestal

niet vanzelf. Dus moet je continu kijken: ‘hoe reageert de mens op deze ontwikkelingen?’. Hier past een adaptieve houding op basis van monitoring beter dan een traditionele manier van handelen op basis van aannames. Nu wordt bijvoorbeeld multimodaal reizen gestimuleerd, vanuit de aanname dat dit positieve effecten oplevert. Dat kan best zijn, maar dan moet de ervaring van reizigers goed zijn voor alle aspecten van een ketenreis. Alle deeltrajecten moet je dus monitoren, je moet om feedback vragen en finetunen. Stel, je pakt de

ten hebben van een hoge mate van gedragsverandering in de komende tijd."

Gedragsverandering

Okhuijsen noemt 'adaptief' ook wel synoniem aan 'gedragsverandering'. "Als adaptief staat voor 'meebewegen met wat er buiten gebeurt', dan betekent dit in de praktijk het aanpassen van gedrag, ook op de weg. We vliegen deze opgave onder meer aan via de grotere werkgevers. Wij nodigen hen uit om deel te nemen aan de projectorganisatie. Zij zijn belangrijke spelers, want kunnen alternatieve mobiliteitsdiensten voor hun medewerkers aanbieden en stimuleren. Maar ook voor hen geldt: Hoe krijg je een weggebruiker die al jaren met de auto dezelfde route naar het werk rijdt, uit de auto?"

"Het antwoord: Wachten op het juiste moment. Bekend is dat een verhuizing een goed moment is om je mobiliteitspatronen te herzien en met de juiste stimulans misschien voor de fiets of het ov te kiezen. We zien dat ook verkeershinder een goed moment is om alternatieven aan te bieden. Daarbij verwachten we overigens niet dat iedere werknemer direct een e-bike koopt bij de eerste hinder, daarom brengen we werknemers nu laagdrempelig in contact met alternatieven en belonen het gebruik."

Breed aanbod van mogelijkheden

Deze aanpak reikt dus veel verder dan een traditionele overheidsmaatregel, benadrukt Okhuijsen. Het gaat hier veel meer om een aanpak via de communicatieve kant en het

bus in plaats van de auto en de bus is te laat, je weet al dat er geen wif in de bus is en je staat te wachten in de kou. Daar word je natuurlijk chagrijnig van. Dat moet je wel weten als verkeerskundige. Ik zie dat er nu veel pilots op specifieke locaties en voor specifieke doelgroepen worden gehouden. Dat noem ik adaptief beleid: constant leren wat wel en niet werkt. Monitoren moet je trouwens blijvend doen, want als iets werkt op locatie A, kan het in een iets ander context op locatie B weer heel anders werken. Dat geldt ook voor het opschalen van pilots. Een grotere groep kan andere drijfveren hebben dan een pilotgroep.

Een van de hobbels bij adaptief beleid is dat er



De Maasbrug in Roermond, de enige oost-westkruising over de rivier vanuit de stad. "We zullen het moeten hebben van een hoge mate van gedragsverandering de komende tijd."

samen een platform vormen op weg naar het uiteindelijke doel. Waarbij de wegen ernaartoe variabel zijn. Je zorgt, zonder met hagel te schieten, voor een breed aanbod van mogelijkheden die ieder voor zich een bijdrage leveren aan het doel. Adaptief beleid geldt in dit programma ook voor technologie. Omdat de route niet is vastgelegd, ook niet voor de toepassing van technologie, wordt het programma technologisch gezien één grote pilotomgeving. Natuurlijk maak je een effectiviteitsafweging, maar ook die richt zich met name op de vraag: kan het bijdragen aan het doel? Als typisch voorbeeld van traditioneel beleid noemt Okhuijsen het fenomeen carpoolen. "Daar is jaren geleden volop op ingezet, maar het kwam nooit van de grond. Nu regelen mensen het zelf."

nog te veel van uit wordt gegaan dat mensen rationele beslissingen nemen. Bijvoorbeeld: 'Als we mensen vertellen hoe gevaarlijk lachgas in het verkeer is, zullen ze het niet gebruiken'. Dat doen mensen dus wel. Team Alert waarschuwt ervoor, en start in 2020 een campagne waarvoor ze nu een drijfverenonderzoek doen. Ook de MONO-campagne – met één ding bezig zijn – is goed onderbouwd. Het richt zich op de 'joy of missing out'. Het gevaar van afleiding door sociale media in het verkeer wordt omgedraaid naar een plezier om even ongestoord onderweg te zijn; zo raak je drijfveren. Mijn tip: Kijk goed naar wat je doet. Hoeveel daarvan is gebaseerd op aannames en in hoe-

Spannend is het wel, erkent Okhuijsen. "Je weet vooraf niet wie de spelers zullen zijn. Zo betrekken we ook de logistieke spelers bij het vraagstuk en kijken daarbij samen naar mogelijkheden van aan- en afvoer via de Maas."

Een laatste tip? "Bouw een netwerk en verdien een rol als regisseur. Neem de tijd om een goede samenwerking op te bouwen."

i Op www.verkeerskunde.nl/dossiers vindt u deze tekst met een link naar een visualisatie van de huidige en van de beoogde N280.

'Een adaptieve houding op basis van monitoring is beter dan handelen op basis van aannames'

verre zijn die aannames nog terecht? Misschien is de uitgangssituatie wel veranderd. En, durf toe te geven dat iets niet werkt en stap dan over op een ander plan."

i Op www.verkeerskunde.nl/dossiers vindt u deze bijdrage en een filmpje over een gedragsoplossing met behulp van ducttape.

Verdieping en verbinding vanuit de gebruiker

Jarenlang werd onze buitenruimte vanuit afzonderlijke vraagstukken aangevlogen: het verkeersbelang vanuit 'verkeer' of het sportbelang vanuit 'sport'. Dat kan samen komen als je verdieping zoekt vanuit de gebruiker, weet Tommy van den Dungen, adviseur vitale leefomgeving. "Bovendien ontstaan er vanuit de gebruiker nieuwe vraagstukken én oplossingen, waar je zelf misschien nog niet aan dacht."

NETTIE BAKKER

"Iedere gebruiker is anders en heeft andere behoeften, want voor werknemer, sporter of bewoner verschillen immers de vraagstukken", zegt Van den Dungen. Daarbovenop komen nog wijk- of gebiedsgerelateerde factoren op basis van demografie, gezondheid of mate van sociale cohesie. "Allemaal zaken die onder andere via een passende en uitnodigende buitenruimte kunnen worden beïnvloed. Dat pak je het beste samen aan en daarvoor begin je bij de gebruiker."

Dat start met data. "We weten al veel van gezondheid, leeftijd, leefstijl en ook van mobiliteitspatronen in wijken en gebieden. Bijvoorbeeld: hoe en waar bewegen mensen? En, net zo belangrijk: waar lopen ze niet? Het

is overigens wel zaak dat je de juiste data-analyses weet te maken. Ook die uitkomsten zullen in Breda heus anders zijn dan in een Brabants kerkdorp of in Amsterdam. Met deze analyses kun je grofweg de belangrijkste groepen definiëren. En dan ga je samen in gesprek: wat willen we in dit gebied en wat kunnen we? Het klinkt simpel en volgens mijn moeder gebeurde het vroeger niet anders dan op deze manier. Wat we dus eigenlijk doen, is op zoek gaan naar de dingen die we vroeger vanzelfsprekend vonden." Door de ontwikkeling van de technologie zijn we de 'gewone' dialoog uit het oog verloren.

Lifestyleproblemen

Over vroeger gesproken. Van den Dungen

legt uit dat kinderen samen buiten speelden en zelf activiteiten ontdekten waardoor ze motorisch sterker ontwikkeld zijn dan de huidige generatie kinderen. "Wat je nu ziet is dat 20-jarigen al lifestyleproblemen hebben die passend zijn voor 65-jarigen. We moeten daarom onze omgeving weer uitdagend en aantrekkelijk maken en daarnaast oog hebben voor programmeringen en arrange-

'Uiteindelijk zijn we op zoek naar de dingen die we vroeger vanzelfsprekend vonden'



Tommy van den Dungen, adviseur vitale leefomgeving en SkillsGarden, bij Kragten.



Laura Nugteren, Blauw Research, namens 'Denk mee met de ANWB'.

ANWB-leden denken mee over adaptief beleid

We hebben ANWB-leden gevraagd wat voor hen de toegevoegde waarde is om mee te denken over mobiliteitsbeleid en welke verwachting zij hebben hoe gebruikers in de toekomst betrokken zullen worden bij de bepaling van overheidsbeleid.

Inzicht geven in het perspectief van de gebruiker

ANWB-leden delen graag hun persoonlijke mening, voornamelijk om zo het standpunt van de gebruiker goed te vertegenwoordigen. Men hoopt dat het uiten van je mening, van invloed

kan zijn op de uiteindelijke besluitvorming. Naast het uiten van de eigen mening heeft men ook interesse in de opinie van anderen en krijgt men hierdoor andere gezichtspunten. Ook denkt men graag mee over onderwerpen die het algemeen belang raken, om zodoende een steentje bij te kunnen dragen aan de maatschappij.

Citaat: "Door 'mee te denken met de ANWB' krijg je reacties van mensen uit de praktijk. Zelf heb ik het gevoel dat ik door mee te doen 'iets doe' voor de maatschappij."

menten die mensen uitnodigen om weer in beweging te komen en elkaar te ontmoeten. Niet alleen om mensen naar buiten te krijgen, maar ook om ze op goede manieren te laten bewegen. Dit zal niet meer lukken met traditioneel beleid omdat dat sectoraal gericht is en de gebruiker in dat proces vaak nog geen rol speelt."

Omdenken bij gemeenten

Deze manier van denken vergt wel omdenken bij gemeenten, benadrukt Van den Dungen. "Gelukkig", zegt hij, zet de Omgevingsvisie ambtenaren al aan om zich samen over vraagstukken te buigen. Maar het omdenken moet ook plaatsvinden tussen gemeenten en bijvoorbeeld ingenieursbureaus. "Binnen een opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie, moet je samen een team willen vormen en kijken wie in de uitvoeringsprocessen het beste is op onderdelen. Dat noemen we overheidsparticipatie. Ook deze verdeling van taken kan per project verschillen en ook hier geldt dat de werkwijze en uitkomst van één project niet per se geldt voor een volgend project." Weliswaar ontstaat een zekere voorspelbaarheid in grote lijnen, erkent Van den Dungen, "maar het blijft maatwerk".

"Eigenlijk komt alles terug in die verdieping. Met de data die je hebt, kun je zelfs al voor een deel in de toekomst kijken. Is de gemiddelde leeftijd in een wijk nu 55 jaar, dan zou die over 10 jaar gemiddeld 65 jaar kunnen



"We moeten onze leefomgeving weer uitdagend en aantrekkelijk maken; niet alleen om mensen naar buiten te krijgen, maar ook om ze op goede manieren te laten bewegen."

zijn, en kun je je afvragen: zijn de maatregelen die ik nu neem, dan ook nog relevant?"

Concrete stappen

Nog even het proces in concrete stappen? "Goed overleg met de opdrachtgever (het waarom achterhalen), een omgevingsanalyse van het gebied (voor wie?), stakeholderanalyse en vervolgens snel met elkaar aan tafel (individueel en/of in groepsverband). Visualisaties kunnen hierbij ondersteuning bieden. Vervolgens ontwikkel je samen een visie en doel op basis van een gezamenlijk perspectief. Ontwerpsessies, inloopavonden, de wijk in gaan en enquêtes zijn voorbeelden om informatie te delen en op te halen gedurende het proces. Het komt voor dat dan blijkt dat je met bestaande mid-

delen al veel kunt oplossen. Pas in de laatste fase komen 'de stenen'."

"Kern is dat we aan de voorkant niet weten waar de behoefte in een gebied ligt en of en hoe hoog de bereidheid tot investeren is. We zijn vaak tevreden als er iets concreets uitkomt, maar met deze aanpak is het proces zelf vaak al een oplossing, bijvoorbeeld voor sociale cohesie, of het anders activeren van bestaande middelen." Het valt Van den Dungen ten slotte op dat iedereen met passie en enthousiasme betrokken is bij het ontwikkelen van de buitenruimte op deze manier. Tips? "Ik zou zeggen: Durf je ook kwetsbaar op te stellen. Durf te zeggen: 'Ik weet het ook niet precies'. Zo geef je de ander ruimte om met ideeën te komen. Samen kunnen we heel veel vraagstukken oplossen."

Toekomst van het bepalen van overheidsbeleid

ANWB-leden zouden graag willen zien dat in de toekomst gebruikers meer betrokken worden bij de bepaling van het mobiliteitsbeleid. Of dit ook daadwerkelijk in de toekomst gaat gebeuren, daar is men verdeeld over. Enerzijds verwacht men dat dit in de toekomst meer nodig zal zijn om zo meer draagkracht bij de bevolking te bewerkstelligen. Daarnaast verwacht men dat beleidsvoerders meer en meer zullen inzien dat burgerparticipatie essentieel zal worden bij het uitzetten van overheidsbeleid. Anderzijds is men van mening dat de manieren waarop het toekomstige beleid bepaald wordt hetzelfde blijft, of zelfs zal verslechteren. De

gedachte heerst dat de politiek en beleidsvoerders hun eigen agenda en belangen hebben en ze uiteindelijk toch de keuzes maken die hen het beste uitkomen. Deze leden hebben het gevoel niet gehoord of erkend te worden door de overheid. Als het gaat om betrekkingmogelijkheden in de toekomst denkt men vooral aan het inzetten van bijvoorbeeld 'meer persoonlijke ontmoetingsmomenten' tussen de overheid en de burger en (burger)panels. Deze panels bestaan uit mensen die regelmatig hun mening delen in onder andere (online) onderzoeken. Daarnaast verwacht men dat big data meer gebruikt zal worden om gedragsanalyses te maken van gebruikers om zo voorspellingen te doen.

Citaat: "In 2025 zal het mobiliteitsbeleid nog steeds een belangenafweging zijn. Overheidsfinanciën, infrastructuur en kosten daarvan en gedrag van gebruikers. Voor dat laatste zullen behalve (digitale) enquêtes ook big data worden gebruikt om analyses te maken. Als men wil weten hoe gedrag te beïnvloeden is, kan naast de enquêtes ook worden gewerkt met pilots die door gebruikers worden uitgevoerd."

i Op www.verkeerskunde.nl/dossiers leest u de integrale bijdrage.