

Filosofie zet in beweging

Een serie gesprekken van IenW-ers met filosofen

Waarom 'Filosofie zet in beweging'?

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in ons dagelijks leven en is een essentiële voorwaarde voor het functioneren van de maatschappij. We reizen op de fiets, met de auto of het ov heen en weer naar school of naar ons werk. We bezoeken vrienden, familie of de sportschool. De ambulance rijdt van de plek van een ongeluk naar het ziekenhuis. Goederen vinden hun weg van de fabriek, via het distributiecentrum naar de winkel. Zonder mobiliteit en vervoer van goederen staat alles letterlijk stil.

Veel complexe opgaven

Prognoses laten zien dat de mobiliteit de komende jaren verder zal toenemen. Dat komt door de groei van de bevolking en de economische groei. Tegelijkertijd staan we voor veel complexe opgaven die direct of indirect samenhangen met onze mobiliteit. Er moeten heel veel woningen bijgebouwd worden, de klimaatverandering dwingt ons de CO₂-uitstoot sterk te verminderen, we hebben te maken een stikstofcrisis en meer recent: stijgende brandstofprijzen. Verder zorgen innovaties, met name op het gebied van (mobiele) informatietechnologie, voor een verandering van ons mobiliteitsgedrag. Het mag duidelijk zijn dat nog meer infrastructuur aanleggen niet de manier is om de groei van de mobiliteit op te vangen. Wat nodig is, is een transitie naar duurzame (schone) en slimme mobiliteit, met minimale impact op onze leefomgeving. Maar hoe doen we dat? En hoe zorgen we dat we loskomen van allerlei oude ingesleten gewoontes bij het reizen van A naar B?

Anders denken over mobiliteit

Misschien moeten we wel heel anders gaan kijken naar mobiliteit om een transitie naar duurzame en slimme mobiliteit stevig in het zadel te krijgen. Misschien is dat zelfs de basis voor een transitie. Transitie, wat is daar nu voor nodig? Welke andere inzichten, welke wijsheden? Misschien moeten we ook andere disciplines hierbij betrekken, zoals de filosofie. Immers, filosofie is de discipline die houdt van wijsheid ('filo' is 'houden van' en 'sophia' is 'wijsheid'). Filosofen brengen geen oplossingen, maar inspiratie en andere gedachten, vaak onverwachte invalshoeken. Daardoor ontstaat er ruimte voor nieuwe oplossingen voor de mobiliteitsopgaven van vandaag en morgen.

Vijf filosofen

Een paar jaar geleden sloegen de organisaties New Movements in Transport & Mobility (NMTM), CROW, RWS, de provincie Noord-Holland, WOW en Platform31 de handen ineen en nodigden zij vijf filosofen (Jan Hendrik Bakker, Henk Oosterling, Daan Roovers, Naomi Jacobs en Coen Simon) uit om een essay te schrijven over hun visie op mobiliteit. Dit resulteerde in 2020 in de bundel 'Mobiliteit ontmoet Filosofie'.

Filosofie zet in beweging

Vervolgens vond onder de noemer 'Filosofie zet in beweging' in de periode mei – november 2021 een serie ontmoetingen plaats tussen de filosofen en IenW-ers. Doel: het laten opborrelen van nieuwe of andere gedachten over mobiliteit, mens en samenleving en bereikbaarheid. De nadruk in deze gesprekken lag op de betekenis van verhalen van de filosofen voor de deelnemers persoonlijk. Voor de mens achter de ambtenaar. De bijeenkomsten werden beurtelings georganiseerd door de Directie Algemeen Strategisch Advies (ASA), Programmadirectie Duurzame

Mobiliteit, Programma Duurzaam IenW, Programma Kompas en de Directie Wegen en Verkeersveiligheid.

Dit boekje is bedoeld voor alle IenW-ers die mobiliteit een warm hart toedragen. Het bevat per sessie een samenvatting van het verhaal van de filosoof en enkele markante uitspraken van de deelnemers, gevat in quotes (anoniem).

Gesprekken bij het koffieapparaat

We hopen dat dit boekje stof tot nadenken biedt en inspiratie voor een bredere discussie over de toekomst van mobiliteit binnen IenW, dwars door alle lagen van de organisatie heen. En dat daarbij ieders stem gehoord mag worden en elk idee, hoe ongewoon misschien ook, welkom is. Om de discussie met collega's bij het koffieapparaat of thuis aan de keukentafel voort te zetten, hebben we ter inspiratie een aantal vragen geformuleerd. Deze tref je achter in dit boekje aan.

Mike Béréños (NMTM)

Esther Blaauw (Directie Participatie)

Katinka Regtien (Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit)

Quotes van de organisatoren:

“We zijn bij IenW vooral gefocust op cijfers en kwantiteit. Filosofie is een manier om ook de kwalitatieve aspecten onder het voetlicht te brengen. Onze eigen beperkte blik moet echt opgerekt worden om de complexe opgaven van deze tijd aan te pakken.”

“Naast lezen en schrijven is een goed filosofisch gesprek een aangename vorm van ideeën uitwisselen, kennis verbreden en inzichten opdoen.”

Het verhaal van Jan-Hendrik Bakker

Jan Hendrik Bakker pleit voor een verbreding van het begrip mobiliteit met een ruimtelijke dimensie. Liever spreekt hij daarom over 'verplaatsing' in plaats van 'mobiliteit'. Met het woord 'plaats' als centraal begrip. Het gaat om meer dan de snelle verbinding tussen A en B. Er is altijd een waarlangs, waarheen en waarvandaan. Verplaatsing is niet alleen van de ene plaats naar de andere gaan, de beweging zelf impliceert ook een vorm van plaatselijkheid. Je komt ergens langs en je bent zelfs ergens even. Voor de wandelaar geldt Goethes beroemde spreuk 'Nur wo du zu Fuss warst bist du wirklich gewesen', maar zeker ook voor de fietser, roeier, zeiler en kanoër, de scootmobielist en de skater. Een zekere traagheid brengt daardoor de 'plaats' en dus de omgeving dichterbij.

Traditioneel was de vraag naar de menselijke identiteit: *wie* ben ik, wie is de mens? In de hedendaagse filosofie is daar een andere naast gekomen: *waar* ben ik, waar is de mens? Hierdoor is het begrip 'plaats' een sleutelrol gaan spelen in de menselijke identiteit.

Jan-Hendrik Bakker vindt dat het huidige denken over mobiliteit te veel in het teken staat van snelheid, efficiëntie en infrastructuur. "Snelheid is een doel an sich geworden, vaak met het verlies van lokale werelden, gemeenschappen, stilte en een schoon milieu, en misschien wel verlies van elkaar. De mens wil altijd sneller. Misschien moeten we daarmee ophouden."

De filosoof pleit voor herwaardering van plaats en nabijheid in ons begrip van mobiliteit, met meer focus op zachte en trage vormen van verplaatsing, zoals lopen en fietsen. Deze laten de beleving van de ruimte beter tot haar recht komen. Een mooi voorbeeld is de 15-minutenstad, waarin de bewoners op 15 minuten lopen of fietsen alle essentiële functies kunnen vinden, zoals winkels, kantoren, scholen, gezondheidszorg, sport, cultuur en ontspanning.

Bereikbaarheid van plaats A is niet hetzelfde als nabijheid van plaats A. Het laatste heeft met een persoonlijke en intieme betrekking van mensen met een omgeving te maken, het eerste alleen met ergens snel kunnen komen. Daarom pleit Jan Hendrik Bakker voor het naast elkaar bestaan van twee snelheden: de hoge snelheid van het lange afstandsverkeer en de traagheid van het nabije.

Meer lezen?

Essay: *Wonen in hypermobile tijden*, opgenomen in '[Mobiliteit ontmoet filosofie](#)', 2020.

[PM ander werk van Jan-Hendrik Bakker]

Quotes

"Ik denk dat wij toch het departement van de snelheid zijn. Bij ons is verplaatsing verloren tijd, iedere minuut is er een teveel. Zo zitten onze modellen in elkaar. Ik vind dat best zorgelijk."

"Als ministerie moeten we ons ook verantwoordelijk voelen voor traagheid. We hebben de neiging om dat weg te schuiven naar andere departementen. Leefomgeving is toch BZK en gezondheid is toch VWS? Ik voel wel een opgave om hier iets mee te doen."

"Er zijn binnen IenW veel mensen die alleen functioneel lopen belangrijk vinden. Wandelen hoort bij een ander departement. Daarom heb ik het liever over lopen dan wandelen."

“In een verdichte stad, waar woon- en werklocaties en voorzieningen dicht bij elkaar liggen, kom je lopend veel sneller mensen tegen die je nodig hebt. Nabijheid is dus ook een vorm van snelheid, zonder dat je je ook snel moet verplaatsen.”

“De hiërarchie in vervoermiddelen is altijd geweest: auto – ov – fiets – lopen. Misschien moeten we deze hiërarchie wel omdraaien en veel meer investeren in lopen en fiets. Dan kom je al heel snel ook buiten de core business van IenW en is samenwerken met andere ministeries broodnodig.”

Het verhaal van Henk Oosterling

Henk Oosterling beschouwt mobiliteit in een ecologisch kader. Hij ziet een beweging van ego-emancipatie naar eco-emancipatie. Waar in de moderne tijd de nadruk lag op de emancipatie van het individu en zijn automobilititeit, gaan we naar een periode waarin de complexe relaties tussen onderwerpen centraal staan. Van multimobilititeit (meer van hetzelfde) naar co-mobilititeit (mobiliteit in relatie tot fysieke, mentale en sociale gezondheid). Van lineaire, piramidale structuren naar circulaire netwerkstructuren, waarin informatie en expertise door alle lagen heen wordt uitgewisseld.

Technologische middelen, zoals de auto en de smartphone, beheersen ons levensritme. We leven op de maat van onze middelen: middelmatig. We consumeren wat er gemaakt wordt en vergeten onze doelen. We zijn onkritisch over ons eigen mobiliteitsgedrag en wat het effect daarvan is op onze aarde en het klimaat. Vrijheid staat gelijk aan bewegingsvrijheid en autonomie aan de (eigen) auto. Het zijn ook eco-panische tijden. Voorbeelden zijn de covid-19 pandemie en de overstromingen in Limburg in 2021.

Volgens Oosterling moet het radicaal anders. Onze comfortabele levensstijl moet onder het mes. Na de operatie liggen de twee kostbaarste organen van wilsbekwame individuen op de snijtafel: autonomie en vrijheid.

Henk Oosterling laat zien hoe mobiliteit in zichzelf is vast gelopen. De huidige vraagstukken zijn het gevolg van onze huidige manier van denken. Meer infrastructuur aanleggen om files te voorkomen is niet de oplossing. Als we uit deze impasse willen komen, moeten we de uitdagingen anders gaan bekijken, nieuwe begrippen gebruiken en met nieuwe voorbeelden komen. Dit betekent ook dat we mobiliteit meer integraal moeten gaan benaderen.

De verandering moet plaatsvinden op verschillende schaalniveaus. De grootste schaal is de geopolitieke schaal, bijvoorbeeld het klimaat. Dan volgt de macropolitieke schaal, bijvoorbeeld de stikstofcrisis, die volgens Oosterling onvoldoende integraal wordt aangevlogen. De volgende schaal is de mesopolitieke schaal, het maatschappelijk middenveld, met als voorbeeld de coronacrisis. De micropolitieke schaal heeft betrekking op het individu. Bijvoorbeeld als het gaat om eten en bewegen.

Wat we nodig hebben is samenhang tussen deze schalen, verbinding. Met andere woorden: een integraal, comobiel bestaan.

Meer lezen?

Essay: *Bewegen in het antropoceen - Op weg naar een comobiel bestaan*, opgenomen in ['Mobiliteit ontmoet filosofie', 2020.](#)

[PM ander werk van Henk Oosterling]

Quotes:

"Het bezitten van een auto is volstrekt achterhaald. De complexiteit en de snelheid van de wereld laat niet meer toe dat wij dingen bezitten. Hoe faciliteer je mobiliteit? Dat is de hamvraag."

"Hoe kun je als individu zo'n verandering in gang brengen? Aan elke beslissing die je neemt, hoe klein die ook is, zitten gevolgen die doorwerken. Je moet altijd dingen proberen, ook al weet je

niet precies hoe ze zullen uitpakken. De groepen waarin je zit zijn de dragers van het proces om dingen verder te brengen.”

“Een aantal principes zijn wel te organiseren. Je kunt bijvoorbeeld in het bedrijfsrestaurant standaard vegetarische menu’s aanbieden, waardoor de vleeseter moet nadenken wat hij of zij kiest.”

“Hoe doorbreek je de piramidestructuur binnen het ministerie? Medewerkers moeten meer professionele autonomie krijgen. En er moeten overlegstructuren komen dwars door de lagen van de organisatie heen, zodat mensen door elkaar gehoord kunnen worden en ideeën kunnen circuleren.”

“Mobiliteit is niet alleen techniek en asfalt, maar heeft sterk met mens en maatschappij te maken. Daarom moet IenW veel meer samenwerken met bijvoorbeeld SZW.”

Het verhaal van Naomi Jacobs

Naomi Jacobs plaatst mobiliteit in de context van het leven, de onbegrijpelijkheid en complexiteit ervan. De filosoof is van kleins af aan gefascineerd door het verkeersongeval. Ze voelt ook steeds een drang om de brokstukken te willen zien. Ze is lang niet de enige. Zie bijvoorbeeld ramptoerisme en kijkersfiles.

Hoe kunnen we de fascinatie voor het ongeluk en zijn aantrekkingskracht verklaren? Volgens de Franse filosoof en architect Paul Virilio komt het doordat we de realiteit van de dood uit ons dagelijks leven hebben verwijderd. Kijk bijvoorbeeld naar hoe we verkeersongevallen bespreken in de media. Journalist Thalia Verkade en hoogleraar Urban Mobility Futures Marco te Brömmelstroet onderzochten voor de Correspondent hedendaagse ongevallenberichtgeving. Wat viel op? Het lijken wel weerberichten. De mensen en emoties zijn compleet buiten beeld. Mensen verliezen de macht over het stuur <> vandaag is het overwegend bewolkt. Een fietser is onderschept <> er zijn forse windstoten. "Eigenlijk is het verkeersongeval een wonderlijk verschijnsel. En toch reduceren we het tot kale emotieloze cijfers en statistieken," aldus Jacobs.

Ze stelt voor om een ruimte in te richten waar we alle facetten van het mysterie van het ongeluk kunnen doorvoelen en waar de eindeloos verschillende belevingen die mensen hebben van het ongeluk een plek krijgen. Een 'museum voor het ongeluk'. Zo'n museum kan bijvoorbeeld beelden van ongelukken bevatten, of een plek zijn waar slachtoffers en andere betrokkenen hun verhaal vertellen. Je kunt van alles verzinnen.

Het is interessant om na te denken over de vraag wat voor effect zo'n museum kan hebben op de verkeersveiligheid. Leidt het tot inzicht in het ongeluk? Meer bewustwording over verkeersveiligheid? Geeft het openingen naar innovatie op het gebied van verkeersveiligheid? Naomi Jacobs: "Het zou best kunnen zijn dat communiceren over verkeersveiligheid met meer inbreng van informatie over emoties uiteindelijk ook meer verkeersveiligheid oplevert."

Meer lezen?

Essay: *Een museum voor het ongeluk*, opgenomen in '[Mobiliteit ontmoet filosofie](#)', 2020.
[PM ander werk van Naomi Jacobs]

Quotes

"Niemand gaat 's morgens de deur uit met het idee om bij een ongeluk betrokken te raken. Ook de veroorzaker van een ongeluk heeft een verhaal. Dat is vaak even traumatisch als dat van het slachtoffer."

"Moeten we ook niet aandacht hebben voor de andere emotie bij het (bijna-) ongeluk, namelijk het opwindende, thrill-seeking aspect, zoals 150 rijden op de motor?"

"We denken allemaal dat een ongeluk ons niet zal overkomen. We voelen ons onsterfelijk. Ook als we wel eens (te) hard rijden."

"Ik hoop dat we van een museum voor het ongeluk kunnen leren hoe we veel ongelukken kunnen voorkomen."

"Wij doen als IenW ontzettend veel aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. We voeren campagnes, plaatsen allerlei borden met waarschuwingen langs de weg. En toch gebeuren er

ongelukken. Wat gebeurt daartussen? Wat speelt er bij mensen in het hoofd? Dat lijkt me interessant voor zo'n museum."

"In de jaren '70 hadden we zo'n 3500 verkeersslachtoffers per jaar. Op een gegeven moment werd het dragen van een autogordel verplicht. Je hoorde toen veel geluiden als: "Dat is toch gevaarlijk, dan raak je ingeklemd bij een botsing en kun je er niet uit". Volkomen achterhaald inmiddels. Hetzelfde zie je bij het dragen van een helm op de racefiets of bij het skiën. Daarmee liep je eerst voor gek, maar nu is het heel normaal. Of de feestjes van mijn ouders, waarna mensen na het nuttigen van alcohol gewoon achter het stuur kropen. Dat is nu ontzettend not done."

Het verhaal van Daan Roovers

Daan Roovers plaatst mobiliteit in sociaal-psychologisch en politiek perspectief. Staat mobiliteit voor vrijheid en vooruitgang? Daan Roovers schetst drie beelden die bepalend zijn voor hoe we de dingen nu doen. En kunnen we deze beelden inwisselen voor betere?

A. De centrifuge

Dit beeld is ontleend aan het boek 'Het recht van de snelste' van Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet. Het gaat over de middelpuntvliedende kracht die mobiliteit inmiddels is. We gaan steeds sneller, maar raken ook steeds verder van elkaar verwijderd. Het boek 'À la recherche du temps perdu' (Op zoek naar de verloren tijd) van Marcel Proust maakt dat op een mooie manier duidelijk. Het speelt zich af begin 20^{ste} eeuw, toen de auto's net verspreid raakten onder de gegoede burgerij. De hoofdpersoon, Marcel, neemt zijn vriendin Albertine een dagje mee uit. Ze gaan met de auto naar een dorp om iemand te bezoeken. Tegen het middaguur denkt Albertine: nu moeten we opschieten. We hebben nu een auto, dus we kunnen ook nog naar het volgende dorp. Zo wordt Albertine in de literatuur een van de eerste personen met haast. Omdat ze weet dat ze een sneller voertuig heeft en weet dat ze daarmee meer kilometers in dezelfde tijd kan afleggen¹. Roovers geeft daarmee aan dat nadenken over hoe mobiliteit sneller en efficiënter kan, geen enkel probleem gaat oplossen. Het leidt alleen maar tot meer kilometers.

B. De krimpende tijdshorizon

We leven steeds langer, maar onze tijdshorizon wordt steeds korter. Aangezwengeld door economische en technologische ontwikkelingen, heeft het korte termijn denken de overhand gekregen. Een e-mail was al sneller dan een brief, maar een appje is nog sneller. Bestellingen kunnen steeds sneller bezorgd worden. We willen elk moment van de dag in onze auto kunnen stappen, wachttijd beschouwen we als verloren tijd.

C. Druk, druk, druk

We hebben het altijd druk, klagen steen en been dat we geen tijd hebben. Dit is echter ook een kwestie van mentale instelling. Reistijd (in de trein) is voor Roovers zelf vrije ruimte in haar agenda die ze kan vullen met dingen ze graag doet, bijvoorbeeld een goed boek lezen. In de zandbak spelen met haar kinderen vroeger beschouwde ze als tijd die ze 'erbij' kreeg, omdat ze dit soort dingen anders niet zou doen. De verandering van context geeft je de mogelijkheid om je op een nieuwe manier te verhouden tot tijd, waardoor je die wel eens als winst zou kunnen zien. Dit in tegenstelling tot denken in vervoersverliesuren.

Als nieuw beeld zet Daan Roovers hier de 15-minuten stad tegenover. Ze vindt dat we daarom niet over mobiliteit moeten spreken, maar over nabijheid. Zowel voor mensen als voor goederen. Dus stoppen met theelepeltjes bestellen bij Alibaba of sperziebonen uit Kenia halen bij de supermarkt.

De coronaperiode heeft laten zien dat mensen het reizen van A naar B missen. Ze willen er toch op uit, onderweg zijn. Dat kun je niet zomaar negeren. Maar we moeten wel nadenken over nieuwe manieren waarop we zouden kunnen reizen. Roovers: "Ik zou willen, hopen en streven naar een verandering van het idee van reizen - veel minder belastend voor het klimaat - die niet als een

¹ Dit wordt de wet van BREVER genoemd (wet van Behoud van REistijd en VERplaatsingen). Deze wetmatigheid houdt in dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd besteedt aan reizen, nl. zo'n 60 tot 70 minuten per dag.

verlies ervaren wordt, maar als een aantrekkelijk ideaal. De nachttrein in plaats van de auto. De zeilboot in plaats van het vliegtuig. Niet terug naar minder, maar vooruit naar iets wat mooier en aantrekkelijker is.”

Meer lezen?

Essay: *Vrijheid is Benzine*, opgenomen in [‘Mobiliteit ontmoet filosofie’, 2020.](#)

[PM ander werk van Daan Roovers]

Quotes

“Nabijheid is heel goed als je minder mobiliteitsbewegingen wil creëren. Het heeft echter ook gevolgen voor de leefbaarheid, als we met z’n allen dicht op elkaar gaan wonen, met weinig ruimte en weinig groen. Daar wringt het bij mij.”

“Ik vlieg zaterdag naar mijn broer in Spanje. Ik realiseer mij dat hij daar nooit was gaan wonen als je daar niet binnen tweeënhalf uur met het vliegtuig kan komen.”

“Ik denk dat een van de grote problemen van deze tijd is, dat we verleerd zijn om het gesprek te voeren over waarden. We zouden in werkoverleggen veel vaker de vraag moeten stellen: Over welke waarden gaat het hier eigenlijk? Wat is het onderliggende vraagstuk?”

“De mens wil kennelijk ca. één uur onderweg zijn. Maar geldt deze BREVER-wet nog, nu we in de coronatijd hebben ervaren dat we ook veel online contact kunnen hebben?”

“Kun je ook reizen zonder dat het schadelijke effecten heeft op het milieu en het klimaat?”

Het verhaal van Coen Simon

Coen Simon constateert dat informatietechnologie het vraagstuk van de bereikbaarheid heeft veranderd. Mensen kunnen met elkaar communiceren los van tijd en plaats. Bovendien communiceren we bijna altijd met meerdere mensen tegelijk, bijvoorbeeld als we tijdens een bijeenkomst of gesprek onze telefoon checken. Intussen volgen we nog van alles via social media en krijgen we allerlei informatie, waarvan we de bron niet meer kunnen terugvinden. We weten niet of iets actueel is of oud nieuws of voor wie de informatie eigenlijk bedoeld is. Veel van het leven heeft zich op deze wijze verplaatst naar een losgezongen ruimte: een asynchronotoop. Daarom noemt Coen Simon de huidige samenleving asynchronotopia.

Asynchronotopia heeft de afstand die wij tot elkaar hebben veranderd. Niet alleen geografisch (plaats), maar ook chronografisch (tijd) en empathisch (gevoel). De stroom van data, verhalen en emoties in de digitale wereld lijkt de ervaring af te stompen. Doorleven we de emoties die door sociale media opgeroepen worden echt?

Om goed te begrijpen wat we in de huidige samenleving, in asynchronotopia, met mobiliteit kunnen, zouden we moeten herbezinnen op afstand. Wat is afstand? Wat is bereikbaarheid? Wat is nabijheid?

Volgens Coen Simon zou mobiliteit meer dan afstand en snelheid moeten gaan over het *behouden* van afstand, van afstand bewaren, bijvoorbeeld tussen stad en platteland. Dat schept veel meer mogelijkheden voor eigenheid en identiteit. Vaak wordt beweerd dat Groningen vanuit de Randstad gezien slecht bereikbaar is. Dat is echter een eenzijdige manier om de verbinding tussen Randstad en Groningen aan te geven. Het zegt namelijk vooral iets over de behoefte van degene die dit zegt.

Coen Simon, die zelf in Groningen woont, stelt dat de 'slechte bereikbaarheid' van een buitengebied een noodzakelijke eigenschap is van buiten wonen. Niet voor niets vindt hij de quote 'Er gaat niets boven Groningen' zo goed gevonden, omdat het zowel de 'onbereikbare' afstand benadrukt, als de overdaad aan eigen cultuur. Diversiteit op lokaal niveau.

Het opheffen van onbereikbaarheid zou daarom veeleer moeten worden gezocht in het verbeteren van de leefbaarheid en het vergroten van de informatieoverdracht tussen beide gebieden dan in het bereikbaar maken van het buitengebied door middel van asfalt en snelle treinen.

Meer lezen?

Essay: *Afstand bewaren in Asynchronotopia*, opgenomen in ['Mobiliteit ontmoet filosofie', 2020.](#)
[PM ander werk van Coen Simon]

Quotes

"Afstand is relatief. Door alle moderne technieken kun je verbinding hebben als je dicht bij elkaar zit, maar ook als je ver van elkaar zit. Niet de afstand zorgt voor verbinding, maar dat wat je met elkaar deelt. Dat is bereikbaarheid".

"Verbinding hebben met elkaar en je verbonden voelen zijn twee verschillende dingen. In verbinding staan bijvoorbeeld via Webex of Whatsapp zegt niet altijd iets over de kwaliteit van het contact. Het is eigenlijk een soort tussenvorm van in contact staan met elkaar."

“Door technologische ontwikkelingen krijg je gelegenheid om veel te communiceren en heel veel informatie in je op te nemen. Je hebt nauwelijks gelegenheid om informatie te verwerken want dan komt er weer een volgend digitaal communicatiemoment. Zorgen te veel (mobiele) verbindingen er ook niet voor dat de eigenheid van onszelf verloren gaat? Weet je dan eigenlijk nog wel wie je zelf bent?”

Vragen voor bij het koffieapparaat of voor thuis aan de keukentafel

1. Jan-Hendrik Bakker pleit voor een herwaardering van plaats en nabijheid in ons begrip van mobiliteit, met meer focus op zachte en trage vormen van verplaatsing, zoals lopen en fietsen. Een mooi voorbeeld vindt hij de 15-minutenstad, waarin de bewoners op 15 minuten lopen of fietsen alle essentiële functies kunnen vinden.

Zou jij graag in een 15-minutenstad willen wonen? Wat zou er moeten veranderen om van jouw woonplaats een 15-minutenstad te maken?

2. Henk Oosterling is van mening dat het bezitten van dingen, en zeker het bezitten van een auto, niet meer van deze tijd is.

Is een auto delen in plaats van zelf een auto bezitten een verlies van vrijheid? Hoe ziet het dagelijks leven eruit als niemand meer een eigen auto voor de deur heeft staan?

3. Daan Roovers laat zien dat we in de loop der jaren een steeds grotere afstand zijn gaan afleggen binnen dezelfde tijd. We hebben steeds meer haast gekregen. Wachtijd is verloren tijd

Waarom reizen we eigenlijk? Maakt het gelukkig? Wat brengt 'sneller' ons? En: is reistijd wel verloren tijd?

4. Naomi Jacobs stelt voor om een 'museum voor het ongeluk' te creëren, een ruimte waar we alle facetten van het mysterie van het ongeluk kunnen doorvoelen en zo het ongeluk beter kunnen begrijpen.

Hoe zou een museum voor het ongeluk eruit kunnen zien? Wat zijn de 'ontwerp'-eisen? En wat zou een dergelijk museum kunnen opleveren?

5. Coen Simon betoogt dat de techniek, zoals bijvoorbeeld de smartphone, heel sterk bepaalt hoe we in de wereld staan, wat voor soort mens je bent en welke behoefte je hebt

Wat doen nieuwe (mobiele) technologieën met jou? Hoe ervaar jij in die context bereikbaarheid, nabijheid of afstand? En is het in deze moderne tijd eigenlijk nog wel mogelijk om geen smartphone te hebben?

Woord van dank

We willen graag iedereen hartelijk bedanken die hebben meegewerkt aan de sessies 'Filosofie zet in Beweging'. Allereerst de filosofen Jan-Hendrik Bakker, Henk Oosterling, Naomi Jacobs, Daan Roovers en Coen Simon voor hun bijzondere en vaak verrassende verhalen. Jullie hebben, elk op geheel eigen wijze, ons geholpen de mens achter de ambtenaar aan te spreken en daarmee het anders denken over mobiliteit binnen IenW weer een stap verder te brengen.

Vervolgens de gastvrouwen en -heren, Gert-Jan de Maagd (Directie Algemeen Strategisch Advies), Adrie Huissoon (Programma Duurzaam IenW), Inge van der Veen (Directie Wegen en Verkeersveiligheid), Henny de Jong, Richard Hovinga (Programmadirectie Duurzame Mobiliteit) en Willeke Eikmans (Team Kompas) voor het meedenken over de inhoud en, niet in de laatste plaats, het financieel mogelijk maken van deze sessies.

Een speciaal woord van dank aan de begeleiders van de sessies: Sjoerd Hoornstra (Min. JenV), Mireille Groet (Min. BZK), Regien Visser (Directie Participatie), Wouter van Hattem (Rijkswaterstaat) en Martin Walraven (Financiën en Integrale Bedrijfsvoering). Ondanks de beperkingen vanwege corona, waardoor alle sessies online moesten plaatsvinden, hebben jullie deze in goede banen weten te leiden en ervoor gezorgd dat er goede gesprekken tot stand kwamen.

Tot slot willen we alle IenW-ers die hebben deelgenomen aan de sessies bedanken voor hun belangstellende, soms prikkelende vragen en opmerkingen en voor het delen van hun persoonlijke gedachten en ervaringen. Zonder jullie had de ontmoeting tussen filosofie en IenW niet tot stand kunnen komen!

Colofon

Filosofie zet in beweging

uitgave

Ministerie van IenW, Den Haag

tekst

Mike Béréños en Katinka Regtien in samenwerking met de vijf filosofen

projectteam

Mike Béréños, NMTM

Esther Blaauw, Directie Participatie

Katinka Regtien, Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

beeld

illustraties: PM

vormgeving: Vorm Vijf

contact

mikeberenos@gmail.com

esther.blaauw@rijksoverheid.nl

katinka.regtien@minienw.nl

bestellen

Gratis te downloaden als pdf