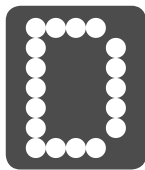




DENKEND AAN V

Op 15 oktober 2014 is een position paper, een schets van het vakgebied verkeerskunde opgesteld door een aantal vakgenoten dat zich bezint op de toekomst van het vakgebied: is het goed georganiseerd? Weten vakgenoten elkaar goed te vinden? Stroomt nieuwe vakkennis ongeremd door tot in de haarvaten of hoopt kennis zich hier en daar op en vloeit het op andere plekken weg? Is het mogelijk om vakbreed te discussiëren of gebeurt het steeds hier en daar? En weten we eigenlijk hoe groot, breed of smal het vakgebied is en wat het zou moeten betekenen voor de samenleving, nu en in de toekomst?



eze 'position paper', is geplaatst op www.verkeerskunde.nl/vakdebatvak en op de LinkedIn-groep TransitieTEAM Verkeer en mobiliteit. In de aanloop naar dit vertrekpunt voor een herbezinning op het vakgebied heeft een aantal vakmensen op het concept gereageerd. In deze aflevering persoonlijke visies van: Hendrik Goudappel en Bo Boormans.

Hendrik Goudappel, oprichter van Goudappel Coffeng:

'De voor mij cruciale vraag is: 'Wat is (omvat) nu eigenlijk 'verkeerskunde'? Niet in het minst omdat deze vraag eind 50er jaren al speelde als reactie op Vollmuller, die de vader van die 'kunde' wenste te zijn, terwijl het 'verkeer' in ieder geval in de TH-sfeer nog gedomineerd werd vanuit de (civiel)technische probleemstellingen; zeg maar 'wegen' met wat franje. Ik heb het toentertijd geprobeerd met 'verkeersordening' en wat later mijn bureau ook zo genoemd. Kuysten van de ANWB – door mij zeer gewaardeerd! - ging mee in de stroom, door over te gaan van (Tijdschrift voor) Verkeers techniek naar Verkeerskunde. Kortom, we moeten de vraag 'wat is of omvat verkeerskunde' fundamenteel onder ogen zien, alvorens het huidige veld grondig te verkennen.

Dit leidt mij tot het volgende: ik meen dat het allereerst nodig is om het landschap van de 'menselijke mobiliteit', inclusief communicatie en uitwisseling, nauwkeurig in kaart te gaan brengen. Dus alle in het geding zijnde verschijnselen en activiteiten te benoemen en ze dan een plaats te geven. Anders gezegd: alles wat te maken heeft met de zich verplaatsende en interacterende mens en de door hem/haar gemobiliseerde stromen van materialen, goederen, ja zelfs ideeën en gedachten. Ook de vanouds afgescheiden gebieden zoals de verkeers- en

'Je zou kunnen denken aan een ruilverkaveling in het mobiliteitslandschap'

vervoerseconomie, de vergunningenwereld of de vorming van het overheidsbeleid met betrekking tot verkeer en vervoer of milieu-implicaties, moeten allemaal in dit 'mobiliteitslandschap' verschijnen. Daarna kunnen we op deze kaart de grenzen gaan bepalen van een aantal 'domeinen' die eigen (vak-)karakteristieken vertonen om zo tot een afgewogen verkaveling te komen, die zowel in het onderwijs als in de

vakbeoefening kan worden onderscheiden. Voor die domeinen moeten misschien wel nieuwe namen of uitdrukkingen worden gevonden, om van de door een chaotisch verleden, vertekende begrippen af te komen. In een verwante ruimtelijke metafoor zou je kunnen denken aan een ruilverkaveling, die opnieuw voorwaarden moet scheppen om een gebied weer bruikbaar te maken voor een cultuur die is geënt op de huidige en komende wijzen van exploitatie.

Ik mis eigenlijk zo'n instelling om echt schoon schip te maken en naar een zuivere opstelling van het zeer gecompliceerde geheel te komen. Toch zal hier de eerste stap (fase) moeten liggen.

Op zeer bescheiden schaal heb ik indertijd, voor een deel in overleg met Cuperus, geprobeerd om het activiteitenveld van de Tilburgse verkeersacademie te bepalen. We waren volledig vastgezet door het moeten hanteren van allerlei bestaande (naar mijn mening toen al achterhaalde) begrippen, om überhaupt de ministeries (V&W en Onderwijs) tot overleg te krijgen. Je doet dat dan wel, maar later krijg je een rekening gepresenteerd!



ILLUSTRATIE HESSELBES

VERKEERSKUNDE . . .

Zo lees ik al in de eerste zin van het Position Paper het onbruikbare begrip 'vakgebied verkeerskunde'. Dit zal bij ieder een van elkaar sterk verschillende betekenis oproepen. Waarom benoemen we niet als eerste ons probleemveld vanuit een nieuw begrip, waarin in ieder geval het integrerende karakter van de benadering van de problematiek tot uitdrukking wordt gebracht. Immers, het gaat in de meest brede zin om het faciliteren van de (oer-)menselijke behoefte aan (en noodzaak tot) communicatie en uitwisseling als (over-)levensvoorwaarde.

Op zichzelf bezien kan dit eindeloos worden ingevuld en juist daarom is het noodzakelijk om dit analytisch in kaart te brengen (te verkavelen) om werkbaar te blijven. Met behoud van het integrale perspectief om de valkuil van welke 'kunde' dan ook te kunnen ontlopen.

Daar is veel voor nodig! In de ontwikkeling van de natuurwetenschap kwam het bijvoorbeeld tot uitdrukking toen gevestigde denk- en taalkaders (zoals die van de euclidische meetkunde) doorbroken moesten worden om verder te kunnen. Daarbij bleek dat het onder meer moest gaan om het leren spreken in andere (nieuwe) taalstructuren. Deze ontwikkelingen legden de weg open naar een kwantummechanica of een relativiteitsleer.

Ook wordt in het position paper enkele malen gewezen op de onvolmaaktheden in de professionele ontwikkeling in Nederland en Vlaanderen. Geen zorg: dit is een universeel probleem. Er is (nog) geen plekje op aarde waar men 'het juiste antwoord' al heeft gevonden. Begin dus maar gewoon opnieuw te denken. Ook de

gedachte dat de wereldjes van de architect, advocaat of accountant, wel 'helder en voor één uitleg vatbaar' zouden zijn moeten we maar gauw vergeten. Dat 'strategische posities meer en meer worden ingenomen door niet-verkeers(des-)kundigen', is een juiste verzuchting, maar ook dat komt overal voor; zelfs in mijn bejaardenhuis!

Bo Boormans, DTV Consultants en NOVI-Verkeersacademie:

'Ik zou graag de volgende aspecten aan de discussie of zoektocht willen toevoegen:

- De stelling dat wij een mooi vakgebied hebben is even waar als onzinnig. De enige relevante vraag met betrekking tot de toekomst is: wat is onze toegevoegde waarde als auto's op termijn (zonder bestuurder) revolutionair veel veiliger, autonomer, efficiënter, zuiniger, schoner en 'onzichtbaarder' worden? We hebben inderdaad behoefte aan een nieuwe visie: daarvoor moeten we een beroep doen op visionaire mensen, en die zijn dun gezaaid;
- Voor mij is 'verkeerskunde' een vak van de afgelopen vier decennia, dat (initieel) beoogde het autosysteem in onze maatschappij 'in te passen'. Langzaam maar zeker zijn we ons steeds meer op 'mobiliteit' gaan richten. In Nederland hebben verkeerskundigen traditioneel een technisch georiënteerde achtergrond, in Vlaanderen worden mobiliteitsambtenaren bewust veelal sociaal-wetenschappelijk gevormd;
- Ik betwijfel sterk of de schakel tussen de vier O's (overheid, ondernemers, onderwijs en onderzoek) zwakker wordt. Wel verschuift de balans met een sterkere rol voor ondernemen (mobiliteit is big business) en onderzoek (denk

aan het enorme potentieel van big data), en een bescheidener rol voor overheid en onderwijs;

- Volgens mij is 'het onderwijs' momenteel (nog) niet aan zet: eerst zullen wij (vakgenoten) een nieuwe toekomstvisie of missie moeten

'Dat we een mooi vakgebied hebben is even waar als onzinnig'

opstellen. Pas daarna kunnen opleidingsinstellingen die gaan vertalen naar nieuwe beroepscompetenties en curricula;

- Het zou goed zijn om daarbij rekening te houden met functionarissen op hbo-niveau en op wo-niveau en daarvoor twee aparte benamingen te kiezen. Het algemene gebruik van de huidige term 'verkeerskundige' maskeert te veel de grote diversiteit aan werkzaamheden en in het bijzonder de sterk uiteenlopende abstractieniveaus waarop zij opereren. Een onderscheid tussen 'mobiliteitskundige' (bachelor) en 'mobiliteitsarchitect' (master) zou de discussie aanmerkelijk vereenvoudigen.'



U vindt het position paper op www.verkeerskunde.nl/vakdebat/vak. Wilt u uw visie delen? Stuur uw reactie naar info@verkeerskunde.nl of naar de LinkedIn-groep TransitieTEAM Verkeer en Mobiliteit