

Denktankdag Antwerpen 14/9/2013 - een persoonlijke terugblik

Verkorte versie

Van: Mike Béréños

Voor: bekendmaking

dd: 15/9/2013

Over de denktankdag, zie artikeltje in Verkeerskunde, september 2013 “Waarheen beweegt Verkeerskunde?”

Het was een mooi vervolg op het eerste vakdebat over het vak van maart 2013. Daar hadden we het een stukje over het verleden van het vakgebied, van verkeerskunde. En over hoe ver we nu zijn? Met ook drie thema's, namelijk verkeerskunde en onderwijs, verkeerskunde in het maatschappelijk bestel en verkeerskunde in het werkveld. In Antwerpen (www.idlounge.eu) ging het vooral over de toekomst.

Boer&Croon (www.boercroon.nl) heeft gezorgd voor het aandragen van een dialoog-stramien en het modereren van die dag. Dat stramien ging uit van drie thema's:

A. Het leven, wonen, leren, werken, recreëren en zorgen in 2030/40/50

B. De organisatie van de vraag naar mobiliteit en het aanbod van mobiliteitsdiensten en -systemen in 2030/40/50

C. De moderne “verkeerskundige” in de veranderende samenleving.

En telkens per thema de werkopdrachten:

I. het opstellen van inspirerende toekomstbeelden van de samenleving en mobiliteit in de toekomst.

II. het terugvertalen van deze beelden naar de betekenis voor de ontwikkeling van het vakgebied.

III. vanuit een visie bouwen aan een toekomstgericht vakgebied.

In een veranderende maatschappij en samenleving, met ook nog enorme technologisch ontwikkelingen, MOET het vakgebied ook mee veranderen.

Ook mobiliteit verandert daardoor, waardoor de organisatie van de vraag naar en het aanbod van mobiliteitsdiensten verandert.

En natuurlijk betekent dit dat de professional die we tot nog toe verkeerskundige noemen er anders uitziet en wellicht ook anders benoemd moet worden.

Voorlopig, op dit moment alleen nog even over het laatste.

Veranderen heeft, net zoals bij de twee andere thema's consequenties voor onderwijs, onderzoek, overheden en bedrijfsleven.

- we moeten meer naar businessplannen voor mobiliteit. Parkeren is daar een mooi voorbeeld van. Maar waarom ook niet een businessplan voor bereikbaarheid, of voor verkeersveiligheid, of voor verkeerslawaaai etc.

Consequenties dus voor overheden en bedrijfsleven.

- er moet een meta-mobiliteitsplan komen: hoe pakken we op het gebied van mobiliteit de veranderingen op? Met uiteindelijk: welke maatregelen moeten er getroffen worden? Een zaak voor de overheid?

- naar analogie van de wetenschapsagenda (KNAW, 2011) is een mobiliteitsagenda wel op zijn plaats. Welke grote vraagstukken komen op ons af en hoe tackelen we die? Welke kennis is daarvoor nodig? Een onderzoeksdomein.

- en last but not least: hoe organiseren we, vooralsnog even Nederland breed, ons mobiliteitsonderwijs? Als je dingen structureel wilt veranderen moet je op de eerste plaats bij het onderwijs zijn.

Over dat laatste.

In de verre toekomst bestaat de op zich all-round verkeerskunde opleiding er niet meer. Opleidingen als de voormalige Verkeersacademie worden dus stilletjes aan niet meer van deze tijd. En zeker niet 4-jarig.

Ergens moet er wel een kortere, bijvoorbeeld 2-jarige brede opleiding zijn, maar dan als een soort basis voor vervolgopleidingen. Het curriculum van zo'n opleiding beoogt de samenhangen tussen mens-maatschappij-ruimte-techniek bij te brengen.

De vervolgopleidingen kunnen dan op Hbo-niveau opleiden tot wat we nu nog, niet denigrerend bedoeld, de "huis-tuin-en-keuken" (traditionele) verkeerskundige noemen. Deze studenten vinden hun weg naar de praktijk van mobiliteitsproblematieken op het lager schaalniveau of naar Wo-opleidingen voor een specialisatie. Deze specialisaties zijn divers en ontleen hun bestaansrecht ook aan het multidisciplinaire karakter van mobiliteit. Bijvoorbeeld valt te denken aan (en deze opleidingen zijn er nu al, maar er is onvoldoende "multidisciplinaire" organisatie) economische geografie, sociale geografie, stedenbouw, psychologie etc, ieder met een eigen benadering tot mobiliteit. Deze studenten worden werkzaam op het hoger strategisch schaalniveau, denk aan structuurvisies, structuurplannen. Dan hebben we het over mobiliteitsexperts/-deskundigen.

De traditionele verkeerskundige en de gespecialiseerde mobiliteitsexperts/-deskundigen kunnen in teamverband goed met andere disciplines praten, juist omdat er ook een brede basisopleiding is doorlopen.

Eén en ander betekent dat de organisatie van het mobiliteitsonderwijs wel anders moet. Meer en gestructureerdere, op bestuurs-/directieniveau geformaliseerde samenwerkingen tussen Wo-instellingen onderling, tussen Hbo-instellingen onderling, tussen Hbo- en Wo-instellingen en tussen het onderwijs en het werkveld.

Misschien is dit wel de belangrijkste stip op de horizon!!

Mike

Kijk ook voor de eerste sfeerbeelden van de denktankdag op <http://youtu.be/nMc596hR0CE>

----- einde -----