

Titel: Samenwerken, taken verdelen in de Verkeerskunde; anders gaat het mis

Van: Mike Bérénos

Oud-docent Verkeerskunde/Verkeersonderzoek aan de Verkeersacademie Tilburg, de NHTV Breda en de Universiteit Hasselt/België

Dd: 20 Januari 2012 /17-3-2012

Eye-catcher

In de afgelopen tijd zijn er toch wel wat momenten geweest van bezinning en denken over het vakgebied Verkeerskunde. Een recentelijk uitgevoerd onderzoek naar de naamgeving verkeerskunde brengt toch weer dezelfde en al veel eerder ontdekte manco's in met name het presenteren van het vakgebied naar de buitenwacht. Imago en positionering van het vakgebied zijn zaken die tot nu toe kennelijk onvoldoende fundamenteel en doelgroepengericht zijn bekeken. Dit artikel vertrekt vanuit de optiek onderwijs en draagt wat ideeën aan om nu, na vijftig jaren Verkeerskunde, weer een state-of-the-art te maken en iets te blijven doen aan de toekomst van het vakgebied.

1. Verkeerskunde na circa 50 jaren en toch nog altijd een aantal zorgelijke zaken.

In de afgelopen 10 jaren zijn er enkele markante artikelen en publicaties verschenen over en rondom het bestaan van het vakgebied Verkeerskunde. Dat daarbij het onderwijs een belangrijk doelwit was moge duidelijk zijn. We noemen:

“Dossier Opleidingen”, met gasthoofdredacteur Ben Immers; in Verkeerskunde 3, mei 2010.

“Naar een nieuwe Verkeerskunde”, Mike Bérénos; in Verkeerskunde 3, mei 2010.

“Verkeersmanagement in het onderwijs: instroom, aansluiting op de praktijk, imago”, coverthema NM Magazine 2, 2008.

“Een toekomst voor het mobiliteitsonderwijs”, Mike Bérénos; in Verkeerskunde 3, 2008.

“De verkeerskundige: in het onderwijs en op de arbeidsmarkt”, Special Verkeerskunde 6, 2002.

Dwars door alle publicaties is toch wel een lijn in de conclusies te ontdekken, alles gemiddeld gezien. Het gaat, naast een aantal zaken die wel goed draaien, toch hier en daar niet helemaal goed met Verkeerskunde. Onder meer zijn te noemen, veel te weinig instroom bij onderwijsinstellingen, het aanbod loopt achter bij de vraag naar verkeerskundigen, inhoudelijke afstemming op de praktijk is niet helemaal naar wens, ook het niveau laat hier en daar te wensen over, en er bestaat beslist een slecht imago naar middelbare scholieren (potentiële studenten) toe.

Wat het slechte imago betreft is er nog een belangrijk onderzoek te memoreren, gedaan eind 2010. Drie Hbo-instellingen die onderwijs geven in dit vakgebied (NHTV Internationaal Hoger Onderwijs Breda, Hogeschool Windesheim en de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden) hebben een studie laten doen naar de naamgeving verkeerskunde. Het onderzoek is uitgevoerd door Newcom Research and Consultancy bv, gelieerd aan de Universiteit Twente. Het betrof een representatief onderzoek onder circa 1200 potentiële studenten, gelijkelijk verdeeld over scholieren 4 en 5 Havo met het profiel Natuur & Techniek, Natuur & Gezondheid of Economie & Maatschappij, scholieren 5 en 6 Vwo met het profiel Natuur & Techniek, Natuur & Gezondheid of Economie & Maatschappij en studenten Mbo niveau 4 in de laatste twee jaar van een opleiding op het gebied van Techniek of Economie.

Een paar veelzeggende resultaten over de onderzochte populatie zijn:

1. 70% tot 80% heeft nog nooit van de opleiding(en) gehoord.
2. Er wordt slecht reclame gemaakt voor de opleiding(en) verkeerskunde. Dat gebeurt namelijk zo ongeveer op de manier zoals in figuur 1 versie A is weergegeven.
3. De inhoud van de opleiding is belangrijker dan de naam vindt 60% tot 80%.
4. De interesse in het vakgebied is beduidend hoger bij het lezen van de reclame in de stijl van versie B in figuur 1.
5. Namen die wel “pakkend” en “treffend” zijn, zeker bij het presenteren van versie B, zijn: mobiliteit, gedrag, management. De naam verkeerskunde wordt over het algemeen als niet aantrekkelijk gezien. Mbo-studenten zijn hierbij positiever dan de andere twee subgroepen (bron: Newcom Research and Consultancy).

Reclame maken
Omschrijving Versie A – Traditionele omschrijving
In een gezonde samenleving is de mobiliteit veilig, vlot en schoon. In de opleiding verkeerskunde leer je hoe je daar aan kunt werken. Je verdiept je in verschillende vormen van verkeer: auto, fiets, lopen, openbaar vervoer. Je leert op welke wijze de afzonderlijke verkeerstypen het beste werken. Daarnaast weet je als verkeerskundige hoe je de verschillende vormen van mobiliteit op elkaar kan afstemmen. Dat kan door aantrekkelijke gedragsmogelijkheden te faciliteren of door een slim ontwerp uit te werken. Ook leer je maatschappelijke en politieke vragen te combineren met technische oplossingen. Bovendien weet je hoe je betrokken partijen bij elkaar kunt brengen. Alleen dan kun je bijdragen aan het verbeteren van het mobiliteitssysteem.
Omschrijving Versie B – Wervende omschrijving
Iedere dag reizen overal op de wereld mensen en goederen op allerlei manieren van de ene naar de andere plaats. Vraag jij je ook vaak af waarom mensen bepaald gedrag vertonen in het verkeer? En hoe je dat gedrag kunt beïnvloeden? Of wie eigenlijk de ontwerpen van wegen en knooppunten bedenkt? Wil jij de uitdaging aangaan om die mobiliteit mogelijk te maken en te houden? Dan is de opleiding Verkeerskunde absoluut iets voor jou!

Figuur 1: Twee manieren om reclame te maken voor de opleiding verkeerskunde; bron: Newcom Research and Consultancy

Van de reclamestijl versie B kan gezegd worden dat die wat breder kijkt naar mobiliteit. Meer ook de rol, betekenis en het ontstaan van mobiliteit in de samenleving voorschotelt en zo op de inhoud van wat mobiliteit moet zijn komt. De andere versie steekt meer in vanuit wat het vakgebied is en de oplossingsmogelijkheden voor mobiliteitsproblemen. Misschien mag je wel zeggen dat de ene wat extroverter is en de andere introverter.

Van de onderzoeksresultaten zijn het vooral de eerste twee punten en het moment (anno 2010) waarop dit gesignaleerd wordt die zorgwekkend zijn. Dit is niet iets dat we nu pas weten, dit weten we al een paar decennia! En nog steeds worden we geconfronteerd met dezelfde tamelijk sombere feiten. Gebeurt er nu echt niets essentieels en fundamenteels om dit vakgebied een flitsender imago te geven? Een naamsverandering alleen in mobiliteit of iets dergelijks is zeker niet voldoende.

2. Wat te doen? Door wie?

We moeten wel, weer, iets doen. Maar wie is “we”? Als Verkeerskunde van niemand zou zijn, dan nog zijn er toch op z'n minst belanghebbenden te benoemen, die geïnteresseerd zijn in het wel en wee van Verkeerskunde en dan ook bereid moeten zijn wat te doen. Te noemen zijn:

- **onderwijsinstellingen, inclusief onderzoeksinstituten** en hun rol voor en binnen dit vakgebied, en die uitdragen wat dit vakgebied nu eigenlijk is? Waarschijnlijk denkt iedereen daar anders over of kijkt er anders tegen aan.

- het **werkveld**. Hoe kan/moet het werkveld betrokken worden bij het goed in gang houden van het vakgebied? Het werkveld dat zijn *overheid, bedrijfsleven (ondernemers), koepelorganisaties, belangenverenigingen, onderzoeksinstellingen*.

- en een niet onbelangrijke belanghebbende de **BV-Nederland**.

Waarom is het voor de verschillende belanghebbenden van belang om iets te doen?

Voor het *onderwijs* is werving van studenten van belang en het in stand houden van kwalitatief goede voor het werkveld relevante opleidingen Verkeerskunde. Onderwijsinstellingen zullen dan ook meer van elkaar moeten weten wie wat doet en maken daarover onderling ook afspraken.

Het *werkveld* kan dan rekenen op een kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van het aanbod van adequater en gericht opgeleide studenten.

Voor de *BV-Nederland* betekent een en ander een efficiënter onderwijs in mobiliteit en daaraan gerelateerde disciplines. De BV-Nederland profiteert ervan als er meer samenwerking komt tussen onderwijsinstellingen onderling!

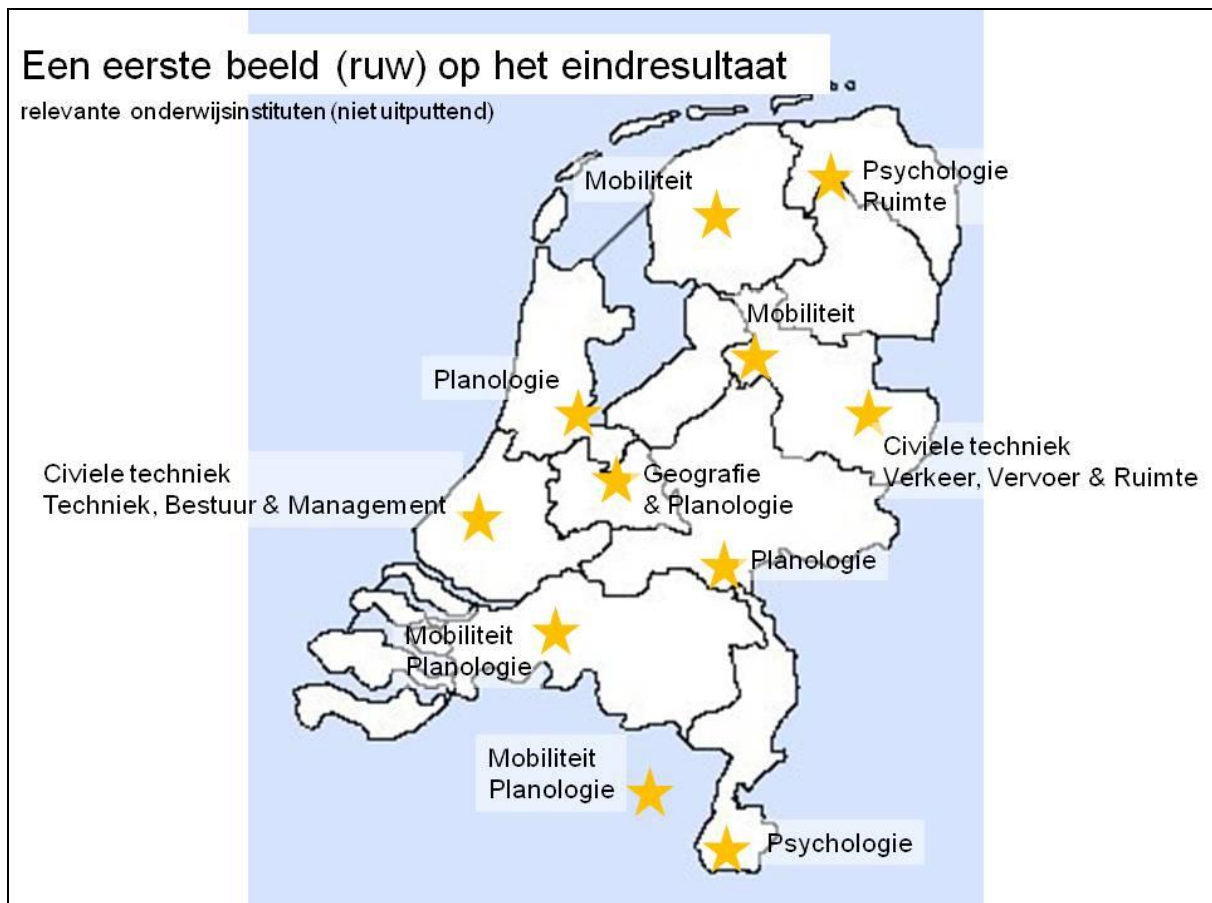
De volgende vraag ligt dan voor de hand. Wie wil iets in gang zetten? Een soort Verkeerskunde-state-of-the-art produceren, na circa vijftig jaren.

Daarbij moeten zeker aan de orde komen:

* Wat is dit vakgebied nu eigenlijk? Welke deelreinen zijn te traceren en te definiëren? In eerste instantie vanuit een theoretisch/inhoudelijk invalshoek.

* Wat is dit vakgebied voor onderwijsinstellingen en het werkveld respectievelijk hoe wordt door belanghebbenden naar de inhoud van het vakgebied gekeken?

* Waar zit welke kennis over dit vakgebied? Al een poosje ventileert de NHTV/afdeling SLM (Stedenbouw, Logistiek en Mobiliteit) het idee een Kenniskaart Mobiliteit in Nederland (KMOBiN) te vervaardigen. Zie figuur 2. Beginnen bij de onderwijsinstellingen; maar ook bij de overige belanghebbenden zit kennis die in kaart gebracht zou moeten worden. Als deze kaart(en) er is/zijn zouden onderling afspraken gemaakt kunnen worden over het delen van kennis; iets dat moet. Zo zouden onderwijsinstellingen afspraken kunnen/moeten maken wie wat doet; niet iedereen hoeft hetzelfde te doen, want dat is inefficiënt. Dat wil de huidige regering, ministerie van Onderwijs, ook niet. Onderwijsinstellingen moeten “kleur bekennen”, zich profileren. Ook zou via een dergelijk kaart gericht kennisuitwisseling tussen onderwijsinstellingen en het werkveld bevorderd kunnen worden.



Figuur 2: KMOBiN, een Kenniskaart Mobiliteit in Nederland - Onderwijs. Maar dan gedetailleerder weer te geven, dus met aangeven welke deelterreinenkennis bij wie zit

- * Het volgende dat aan de orde moet komen is voor onderwijsinstellingen dan ook: nagaan of en in hoeverre er sprake is van versnippering, doublures, of zelfs of er in Nederland breed bekeken hiaten zitten in de kenniskaart voor het mobiliteitsonderwijs?
- * Hoe kunnen belanghebbenden met elkaar zorgen dat efficiency in onderwijsland en kennisniveau naar tevredenheid is voor eenieder? En waar kunnen ze elkaar helpen hierin?
- * Naar een verdubbeling van de instroom en uitstroom, gezien over alle onderwijsinstellingen in Nederland die (delen van) het vakgebied onderwijzen?

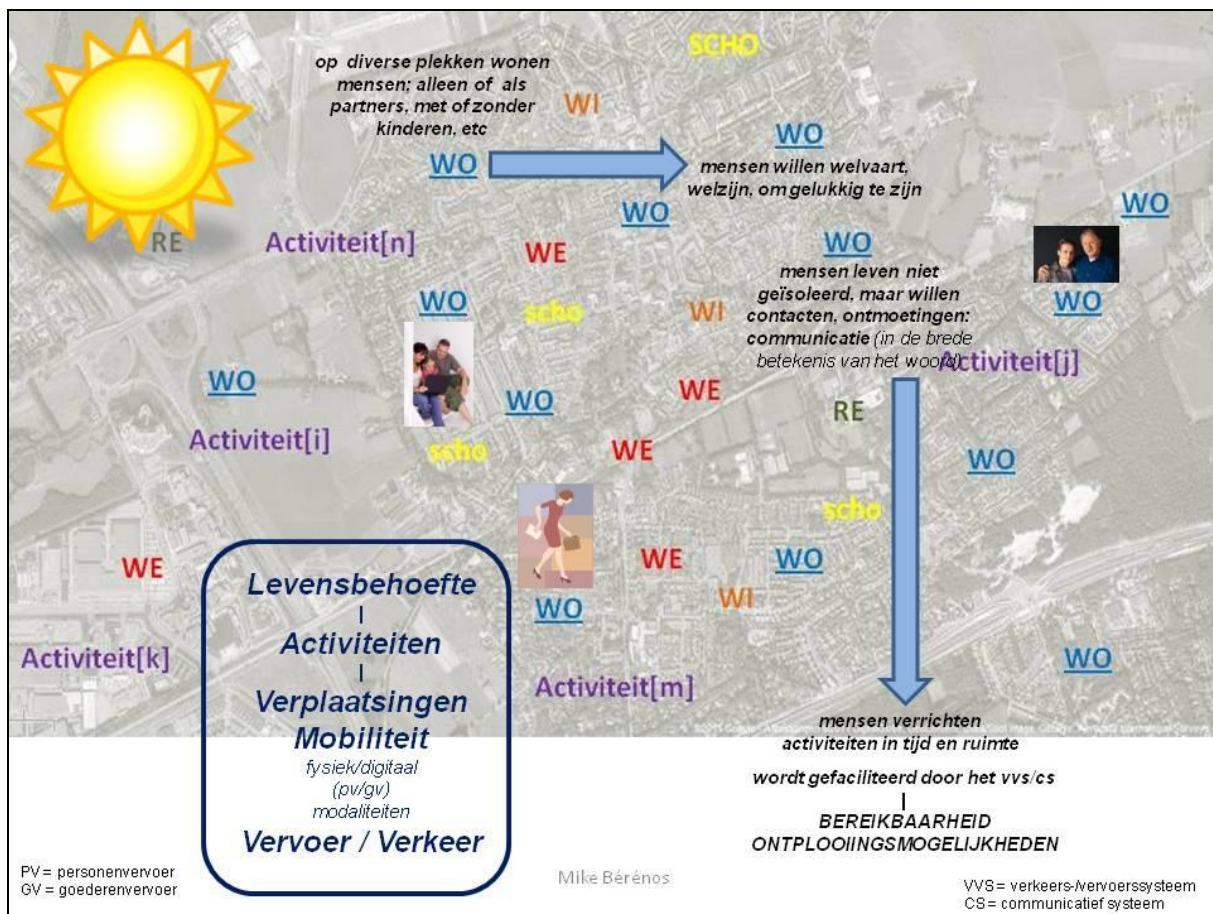
3. Conclusie

Als je dingen structureel wilt veranderen en verankeren dan moet je bij het onderwijs beginnen. Dat is waarom de eerste insteek van de Kenniskaart Mobiliteit in Nederland het onderwijs is, met nadruk op beginnen.

De twee meest belangrijke zaken die nu fundamenteel aangepakt dienen te worden zijn a) het imago van het vakgebied Verkeerskunde en daaraan gekoppeld b) de positionering van dit vakgebied.

Een bredere benadering van het vakgebied spreekt potentiële studenten voor het Hbo en Wo meer aan. Figuur 3 zegt iets hierover. Met brede benadering wordt dan bedoeld meer kijken naar het vakgebied zoals het reclame-maken versie B, zie figuur 1, propageert. Dan merk je pas echt duidelijk dat het vakgebied begint bij mens en maatschappij, en dat techniek daarbij een wezenlijk onderdeel is. Subterreinen en dus erg belangrijke leeronderdelen van het vakgebied zijn, naast de "techniek"-

leeronderdelen, dan zeker ook: psychologie, sociale psychologie, sociale geografie, planologie, logistiek, (echte) marketing/communicatiewetenschap met centraal gedragsbeïnvloeding, facilitymanagement (faciliteren van bereikbaarheid en ontplooiingsmogelijkheden), digitale mobiliteit (waarom niet; zeker met de optiek de relatie met fysieke mobiliteit aan de orde te stellen). Kortom, veel breder en aan de basis meer evenwicht tussen mens-, maatschappij- en techniekonderdelen. Eigenlijk is dit ook weer niet veel nieuws. De vraag is dan ook of een en ander met betrekking tot het vakgebied wel voldoende, coherent en samenhangend wordt gebracht, waardoor een minder goed imago ontstaat. Of dat het totale vakgebied niet te veel versnipperd en dus onduidelijk overkomt op middelbare scholieren en potentiële verkeerskundestudenten. Overal in het Hbo en Wo in Nederland zitten stukken van dit totaal. Des te belangrijker is het over de Kenniskaart te beschikken, en daarop verder te bouwen met onderlinge afspraken en afstemmen van uitvoering. Ook met het werkveld erbij. De BV-Nederland plukt daarvan ook de vruchten.



Figuur 3: Een brede kijk op verkeer, vervoer en mobiliteit. Mens, maatschappij en techniek

Literatuur:

Newcom Research and Consultancy, "Is de naam verkeerskunde geschikt?", 2010