

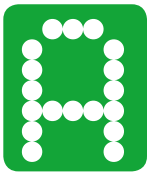
Dr. Marcus Popkema, Hogeschool Windesheim over de toegevoegde waarde van verkeerskunde

GEEN CONFETTIFABRIEK VAN MENINGEN OVER VERKEER

In deze nieuwe serie Spraakmakers gaat Verkeerskunde op zoek naar de toegevoegde waarde van verkeerskunde en verkeerskundigen.

De grootste bedreiging voor een niet ontwikkelend vakgebied is versnippering van kennis en deskundigheid. Zo wordt het vak verkeerskunde een confettifabriek van meningen over verkeer en holt het gezag uit. Dat zou nog geen probleem zijn, als we nu kunnen afspreken dat er over 10 jaar niet meer dan 4 miljard mensen op deze wereld zijn, in plaats van de 7 miljard die er nu al rondlopen. Maar dat lijkt niet zo te zijn en daarom is het zaak de (wereld)steden kundig en veilig in te richten voor allerlei soorten slimme mobiliteit.

NETTIE BAKKER, VERKEERSKUNDE



an het woord, Marcus Popkema, docent Mobiliteit aan Hogeschool Windesheim en 'van huis uit' wetenschapsfilosoof. Na zijn studie aan de Rijksuniversiteit Groningen ging hij in het kader van een Europees project aan de slag bij de Universiteit Twente en verdiepte zich in gedragsbeïnvloeding via technologie. Daarna praktiseerde hij als collega van Koos Spee een aantal jaren gedragsbeïnvloeding via (technologische) handhaving. Met die ervaring en een inmiddels, groeiende interesse in verkeer en mobiliteit, bood Popkema zijn diensten aan als docent Mobiliteit (toen nog verkeerskunde) aan Hogeschool Windesheim en werd in 2005 aangenomen.

'Niet gehinderd door enige vakkennis', voegt Popkema daar schertsend aan toe. 'In de opleiding kon ik prima uit de voeten, maar wilde toch graag meer weten.' Toen de mogelijkheid zich aandeed om te promoveren aan de Technische Universiteit Eindhoven, greep Popkema die kans onmiddellijk aan om zich alsnog te verdiepen in de opkomst van 'dat gekke vak' verkeerskunde. In 2014 publiceerde hij zijn studieresultaten in het boek: 'Tussen techniek en planning. De opkomst van het vak Verkeerskunde in Nederland 1950-1975'.

Popkema: 'Ik heb nu meer zicht op de grondvesten van het vak dan daarvoor en snap nu beter waar het over gaat.' Hoewel hij (nog) geen systematisch onderzoek heeft gedaan naar de ontwikkeling van het vakgebied sinds 1975, zegt hij er wel 'beelden bij te hebben' en is van mening dat het ook interessant

zou zijn daar alsnog onderzoek naar te doen.

Veel fundamenten staan nog

Popkema: 'Terugkijkend op het vakgebied, zijn er in de periode 1950-1975 fundamenten gelegd waarvan vele nu nog overeind staan. Beslist nieuw is de informatisering die nu toeslaat. Dat zal het vak zeker veranderen. Er komt veel informatie beschikbaar die je kunt toepassen in het verkeer en ook de weggebruiker is en wordt beter en anders geïnformeerd. Dat zou zelfs best tot andere instituten kunnen leiden.'

'70 procent van de wereldbevolking woont in 2050 in steden. Als zij allemaal met de auto willen rijden, staan steden stil. Daarom moet de verkeerskundige alternatieven aanbieden en faciliteren'

Een goed moment om te vragen wat de toegevoegde waarde van verkeerskundigheid is. En wat was die waarde trouwens in de opkomstperiode?

Popkema: 'In de startperiode was dat duidelijk de verkeerstechniek die de automobilititeit faciliteerde, en dat wilden we ook als samenleving. Er werden volop snelwegen en kunst-

werken gebouwd. Ook de stad werd bereikbaar voor de auto. Smalle straatjes werden, regelmatig onder protest, toegankelijk gemaakt voor 'het automobiel'. Kruispunten werden soms na verwijdering van huizen veilige conflictpunten. Kenmerk voor deze periode is dus het nadrukkelijk faciliteren van de automobilititeit.

Focus op brede mobiliteit: of, of, of

'Kijk je naar de toegevoegde waarde van de verkeerskunde nu, dan zie je dat de focus veel meer ligt op de brede mobiliteit en op het kunnen maken van slimme keuzes voor lopen, fiets, auto of ov. Het wordt nu of, of, of, op basis van goede informatie. Maar nog steeds is de rol van verkeerskundigen om - verschillende vormen van - mobiliteit mogelijk te maken. Let wel: 70 procent van de wereldbevolking woont in 2050 in steden. Als zij allemaal met de auto willen rijden, staan steden stil. Daarom moet de verkeerskundige alternatieven aanbieden en faciliteren. Let daarbij overigens wel op dat de nieuwste ontwikkeling van de slimme auto niet het domein is van de verkeerskundige', merkt Popkema op. 'Dat is het domein van de auto-ingenieur en de computerdeskundige. Maar daar moet de verkeerskundige wel de wisselwerking mee zoeken, want die slimme auto's moeten wel inbedden in het verkeerssysteem. En als we dat slim willen aanpakken, dan stemmen we dat af.'

Mobiliteit raakt de kwaliteit van het leven van het individu

Kan Popkema zich een samenleving voorstellen zonder verkeerskunde en verkeerskundigen? 'Tja..., niet echt. Mensen zijn sociaal naar

hun aard en willen zich verplaatsen. En dan is het elegant om na te denken over hoe je dat faciliteert. Mobiliteit raakt de kwaliteit van het leven van het individu, daardoor ontstaat een overkoepelend belang van een goede en veilige infrastructuur. En is het handig om kundige partijen aan te wijzen die zich daarover buigen.'

Onafhankelijk mobiliteitsinstituut

In zijn onderzoek pleit Popkema voor een onafhankelijk mobiliteitsinstituut. Waarom? 'Dan schets ik eerst graag de achtergrond. Duik je in de professionaliseringstheorie, wat ik voor mijn onderzoek heb gedaan, dan zie je dat de positie van een vak in een samenleving afhankelijk is van de mate waarin er aan expertiseontwikkeling wordt gedaan.

Ik zie zo'n mobiliteitsinstituut als een plek waarin die ontwikkeling mede vorm krijgt. Mobiliteit heeft zo'n belangrijke positie in het leven van een mens en voor de samenleving dat het een onafhankelijk instituut, een planbureau voor de mobiliteit verdient en rechtvaardigt. We hebben niet voor niets 17 miljoen verkeersdeelnemers en evenzoveel meningen over verkeer. Dat zie je niet terug in een instituut waarin randvoorwaarden voor activiteiten worden ontplooid.

Popkema schrijft over vak- en beroepsvorming. Wat is het verschil?

'Als beroep geldt alle werkzaamheden die worden toegepast en die concrete expertise vereisen. Het vak staat voor het geheel aan beroepsbeoefenaren en bijbehorende organisaties. Als je je als vakgroep wilt manifesteren, wil je dat je beroep herkend en erkend wordt. Als er voor jouw beroep een opleiding is, dan betekent dat al iets. En als er meer beroepsbeoefenaren in het veld komen, kan een surplus ontstaan waardoor het geheel

'Nog steeds is de rol van verkeerskundigen om mobiliteit mogelijk te maken'

meer wordt dan de som der delen. In de jaren 60 ontstonden organisaties als de SWOV en de Dienst Verkeerskunde, en werden opleidingen gestart. Mede daardoor werd het beroepsveld sterker herkenbaar in de samenleving. Bij de opkomst van de verkeerskunde was heel belangrijk dat het Rijk een rol speelde in het ontstaan van instituties, waardoor het verkeerskundige netwerk gelegitimeerd werd. Als een minister van verkeer, zoals bij de start van de SWOV, een handtekening plaatst op een oprichtingsakte, is dat een signaal dat werken aan verkeersveiligheid een belangrijke taak is.

Marcus Popkema: 'Hierachter ligt de pasgeopende fietssnelweg vanaf de zuidzijde van station Zwolle via Windesheim richting Hattern. Voor scholieren en forenzen een supersnelle route via een vrij liggende fietssnelweg.'





Controle

'De professionaliseringstheorie leert verder dat beroepen die zich hebben doorontwikkeld, sterke controle uitoefenen op de beschikbare vakexpertise. Denk aan de gezondheidszorg of het recht. En deze vakexpertise draagt vervolgens weer bij aan de professionalisering van de beroepsgroep. Zo stimuleer je dat het niveau hoger wordt, dat het vakgebied wint aan autoriteit en dat het een sterke positie inneemt in de samenleving. Overigens moet het ontwikkelen van vakexpertise geen doel op zich zijn, maar het kan wel een gunstige dynamiek opleveren. In de verkeerskunde mag iedereen zich nu verkeerskundige noemen. Ik geloof dat met een verdere beheersing van de vakexpertise de verkeerskunde ook van een impuls kan worden voorzien.'

Wat zijn de belangrijkste kansen voor het vakgebied?

'Naast kansen voor professionalisering zie ik ook inhoudelijke mogelijkheden. Juist nu er veel informatie vrijkomt, is het een mooie kans om een vakkundige slag te slaan. Daarnaast denk ik dat het handig is om na te denken over een mobiliteitsagenda. Welke expertise willen we ontwikkelen voor welke mobiliteitsoplossingen? Ook daarom ben ik een warm pleitbezorger van een onafhankelijk gezaghebbend instituut.'

Naast kansen zijn er ook bedreigingen?

De keerzijde van een niet ontwikkelend en

niet in een netwerk gebundeld vakgebied is het ontbreken van samenhang en daardoor versnippering van heel veel kennis en van veel deskundigen. Verkeerskunde wordt zo een confettifabriek van meningen over verkeer en dat holt het gezag uit.

Ten slotte het onderwijs. Hoe leuk is het om studenten op te leiden?

'Voor mij persoonlijk is het leuk en waardevol. Het geeft me voldoening om jonge mensen te helpen zich te ontwikkelen. Maar ook voor de samenleving is het van belang om verkeerskundigen af te leveren. Het hbo is toch een soort snelkookpan. Studenten komen hier rond hun 18e binnen en een paar jaar verder kunnen ze heel veel meer dan toen ze hier kwamen. Sommigen stijgen echt boven zichzelf uit. Mooi om te zien dat je zo bijdraagt aan hun ontwikkeling en aan de samenleving. Het is een vorm van beroepseer met een duidelijke maatschappelijke tint.'

'Mobiliteit heeft zo'n belangrijke positie in het leven van een mens en voor de samenleving dat het een onafhankelijk instituut, een planbureau voor de mobiliteit verdient en rechtvaardigt'

Wat zou Popkema als hij het voor het zeggen had en alle middelen had gaan veranderen aan het hbo onderwijs?

'Ik zou meer tijd vrijmaken voor docenten om na te denken, om meer aandacht te kunnen besteden aan de ontwikkeling van studenten en aan de ontwikkeling van het kwaliteitsniveau. Er is nog veel meer uit het onderwijs te halen. Je zit eigenlijk vast in de middelen die je hebt en de taken die zijn gesteld via de eindtermen. Daarbinnen is weinig ruimte voor nieuwe en misschien wel noodzakelijke vakontwikkeling. Ondertussen is het vak verkeerskunde al een specia-

lisme binnen het (croho) onderwijsnummer 'ruimtelijke ontwikkeling'. Daar zijn de eindtermen op afgesteld. Momenteel zou het goed zijn om informatica dichter bij de opleiding te brengen, maar om dat voor elkaar te krijgen is een lastig traject.'

Persoonlijke ambities?

'Een rode draad in mijn werkzaamheden is bijdragen aan versterking van het vakgebied en dingen doen waardoor het vak steviger op de kaart komt te staan. Ik maak daarom met grote interesse deel uit van het Transitieteam Verkeer en Mobiliteit (zie www.verkeerskunde.nl/vakdebatvakverkeerskunde-red). En ik werk naast mijn werk als docent aan het aanjagen van fietsonderzoek. Het is een schande dat we zo weinig fietsexpertise in huis hebben in een land dat als fietsland op de wereldkaart staat. En ten slotte wil ik zorgen dat ik goede verkeerskundigen opleid.'

