|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
| **Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk**  Blogwedstrijd Jongeren  **Leren is niet vanzelfsprekend**  Hoe de Vervoersplanologie mogelijk Macht, Rechtvaardigheid en Subjectiviteit ontbeert  Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen |
| Rijksuniversiteit Groningen |
|  |
|  |

Robin Neef

Research Master Spatial Sciences

15 juli 2017

Gent

# Leren is niet vanzelfsprekend – Hoe de Vervoersplanologie mogelijk Macht, Rechtvaardigheid en Subjectiviteit ontbeert

**Leren** beslaat het hoofddeel van het eerste kwart van je leven. Bovendien beslaat leren sinds het Nationaal Actieprogramma ‘Een Leven Lang Leren’ ook nog eens de rest van je leven. De vervoersplanologie is daarop geen uitzondering, gegeven alleen al het thema van dit CVS. Verrassend vond ik het dan ook, dat werd geconcludeerd dat de mens eigenlijk helemaal niet wordt geleerd te leren[16].

Weten wij vervoersplanologen wel hoe we moeten leren leren? Ik denk het niet. In deze blog wil ik de moeilijkheden van leren verduidelijken. Dat doe ik door terug naar het begin te gaan: waarom leren we eigenlijk in de (vervoers)planologie?

**Waarom?** Het concept socio-technologische systemen[[1]](#footnote-1) heeft de afgelopen jaren veel schwung gekregen[29]. Voor vervoersplanologie betekent dit dat niet alleen de weginfrastructuur, maar ook de gebruikers centraal komen te staan. Het idee neemt af dat enkel fysieke ingrepen beheersing over deze systemen kan afdwingen[[2]](#footnote-2)[33]. We erkennen zogenaamde ‘wicked problems’[10][19]. Dit zijn dermate complexe problemen dat we naast dat we niet langer *wel* weten wat we *niet* weten, zelfs *niet* weten wat we *niet* weten[18]. Bijvoorbeeld; fileproblematiek wordt beïnvloed door verscheidene technische ingrepen alsook door verschillende sociale fenomenen (economie, veranderingen in statusgevoeligheid voor modaliteiten en nu-nog-onbekende fenomenen). Maar we weten niet in welke samenstelling. Er kan tot oplossingen worden gekomen door te experimenteren/leren[17]. Het is daarom nuttig te kijken hoe experimenteren/leren vorm krijgt in de planologie.

Allereerst, ook in waterplanning staat leren centraal. Ook daar zijn fysieke kenmerken (watersystemen, klimaatverandering), ruimtelijke schaalniveaus (provincies, landen) en actoren (particulieren, burgers, NGOs) sterk vervlochten[1]. Traditionele watermanagementbenaderingen benadrukten risicocontrole en stabiliteit – maar overstromingen en dijkdoorbraken bleven voorkomen. Een veerkrachtigere benadering benadrukt flexibiliteit, diversiteit en adaptief/sociaal of participatief *leren*[2]*.* Deze adaptieve managementbenadering wordt ook wel gekenmerkt als “learning to manage by managing to learn”[4, p49]. Dus, in waterplanning moet worden geleerd om te breken met te kort schietende aanpakken, oplossingen en open richtingen over probleemdefinities of (beleids)aanpakken[3].

Ten tweede, in de milieuplanning wordt al langere tijd gesproken over het wegvloeien van de effectieve invloed van de natiestaat door globalisering en decentralisering[[3]](#footnote-3)[7]. De centrale staat bezit onvoldoende kennis, is onvoldoende flexibel en is verder vervlochten geraakt met niet-overheidsactoren[8]. Een gedecentraliseerd milieubeleid wordt veelal als oplossing aangedragen, maar het is onbekend hoe dat precies moet[20]. Daarom wordt ook hier *leren* of experimenteren als oplossing aangedragen[9].

In de transportplanning komen veelal uiteenlopende vormen van samenwerking voor. *Leert*heorie wordt hierin als uitleg voor inter-organisatorische samenwerking gebruikt[11]. Daarbinnen wordt leren haast als vanzelfsprekend gezien, waar het simpelweg uit interactie zou ontstaan[14]. Tegelijkertijd wordt erkend dat tussen projecten leren helemaal niet vanzelfsprekend is[15].

Oké, *leren* dus omwille van kruisbestuiving, kennisgebrek, risico’s, stabiliteit en flexibiliteit. Het belang van leren wordt benadrukt[5] en pogingen tot verduidelijking van leren worden gedaan[21]. Maar hoe, wat en door wie wordt geleerd is onduidelijk: de aard van wicked problems verhinderen het maken van eenduidig recepten[22]. Dat er niet één oplossing is, betekent niet dat zomaar alles kan[23][[4]](#footnote-4). Er zijn weldegelijk elementen waar rekening mee moet worden gehouden om te *leren leren*. Ik noem er drie.

Ten eerste, een belangrijke ontwikkeling in de infrastructuurplanning is de opkomst van de gebiedsgerichte aanpak[13]. Deze aanpak moet aansluiting op lokale wensen beter mogelijk maken[12]. Voorwaarde is dan dat de mensen die wel in het betreffende gebied wonen beter hun wensen kunnen uiten. De assumptie dat een representatieve groep kan worden bereikt, is niet per se waar[28]: juist de mensen die het meest te verliezen hebben worden niet bereikt[32]. Leren heeft dus ook een rechtvaardigheidselement[26][27] en ethisch[25] component. Vervoersplanologen moeten dus letten op in- en exclusie, anders worden de verkeerde lessen geleerd.

Ten tweede, leren is machtsonderhevig. Voor actoren met macht is de druk om te leren lager dan actoren zonder macht[3][6]. De druk om te conformeren aan vooropgezette projectdoelen kan groter zijn dan de druk om te innoveren[28]. Dus, om maximaal te leren moeten vooraf de rol van machtsposities en verantwoordelijkheid[34] in het leerproces worden overwogen.

Ten derde, leren is zeer subjectief: een leider heeft sterke invloed op lessen die worden geleerd[24]. Diegene kan er namelijk voor kiezen het gesprek open te houden of te sluiten, verschillende mensen aan het woord te laten, en in de reflectie nadruk te leggen op verscheidene onderdelen[30]. Leren is dus subjectief door zowel de sturing van de sessieleider, als de manier waarop ‘de les’ wordt ervaren[31].

**Conclusie –**Leren kent meerdere moeilijkheden: rechtvaardigheid en in-/exclusie, macht en verantwoordelijkheid, en subjectiviteit van leren. Wij als vervoersplanologen moeten rekening houden met deze componenten in ons leren: we moeten leren leren. En dat is niet vanzelfsprekend.

# Referenties

[1] Davoudi, S. (2012). Resilience: a bridging concept or a dead end? Planning Theory and Practice, 13(2), p.299-307.

[2] Hurlbert, M. & Gupta, J. (2015). Adaptive governance, uncertainty, and risk: policy framing and responses to climate change, drought, and flood. *Risk Analysis*. 36(2), p.339-356.

[3] Meijerink, S. & Huitema, D. (2010). Policy entrepreneurs and change strategies: lessons from sixteen case studies of water transitions around the globe. *Ecology and Society*, 15(2), p.21.

[4] Pahl-Wostl, C. (2007). Transitions towards adaptive management of water facing climate and global change. *Water Resources Management*, 21(1), p.49-62.

[5] Restemeyer, B., van den Brink, M. & Woltjer, J. (2017). Between adaptability and the urge to control: making long-term water policies in the Netherlands. *Journal of Environmental Planning and Management*, 69(5), p.920-940.

[6] Jänicke, M. (2008) Ecological modernisation: new perspectives. *Journal of Cleaner Production*, 16, p.557-565.

[7] Rhodes, R.A.W. (1996). The New Governance: Governing without Government. *Political Studies* 44, p.652–667.

[8] Lemos, M. C., A. Agrawal (2006) Environmental governance. *Annual Review of Environment and Natural Resources*, 31(3), p.297-325.

[9] Loorbach, D. (2010). Transition management for sustainable development: a prescriptive, complexity-based governance framework. *Governance*, 23(1), p.161-183.

[10] Rittel, H. (1972). On the planning crisis: systems analysis of the ‘first and second generation’. *Bedriftsøkonomen* 8, p.390–396.

[11] Barringer, B.R. & Harrison, J.S. (2000). Walking a Tightrope: Creating Value Through Interorganizational Relationships. *Journal of Management*, 26(3), p.367–403.

[12] Heeres, N.. Tillema, T., & Arts, J. (2012). Integration in Dutch planning of motorways: From ‘‘line’’ towards ‘‘area-oriented’’ approaches. *Transport Policy* 24, p.148–158.

[13] Struiksma, R. & T. Tillema (2008) Space for mobility: towards a paradigm shift in Dutch transport infrastructure planning? *Paper presented at AESOP 2008*.

[14] Leendertse, W. Harteveld, E., & Arts., J. (2015) Implementing Project Partnering in the Construction Industry: A literature review. *Paper presented at NIG Conference, 5-6 November, Nijmegen*

[15] Busscher, T. (2014). *Towards a programme oriented planning approach. Linking strategies and projects for adaptive infrastructure planning.* University of Groningen: Groningen

[16] Universiteit van Nederland. *Leren Leren* door Gino Camp. Beschikbaar via: <http://www.universiteitvannederland.nl/college/waarom-kun-jij-je-gele-markeerstift-beter-weggooien-als-je-echt-iets-wil-leren/>

[17] Wals, A.E.J. (2012). Learning Our Way Out of Unsustainability: The Role of Environmental Education. In: Clayton, S.D. (Red.). *The Oxford Handbook of Environmental and Conservation Psychology.* (p.628-644). Oxford: Oxford University Press

[18] Termeer, C. & van den Brink, M. (2013). Organizational conditions for dealing with the unknown unknown: Illustrated by how a Dutch water management authority is preparing for climate change. *Public Management Review*, 15(1), p.43-62.

[19] Pryshlakivsky, J., Searcy, C., 2013. Sustainable Development as a Wicked Problem, in: Kovacic, S.F., Sousa-Poza, A. (Eds.), *Managing and Engineering in Complex Situations*. Springer Netherlands, Dordrecht, pp. 109–128.

[20] Zuidema, C. (2011) *Stimulating Local Environmental Policy: Making Sense of Decentralization in Environmental Governance.* PhD Thesis. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.

[21] Klijn, E.H., Koppenjan, J., 2016. *Governance Networks in the Public Sector*. New York: Routledge.

[22] Teisman, G., Van Buuren, A., and Gerrits, L.M. (2009). *Managing Complex Governance Systems: Dynamics, Self-Organization and Coevolution in Public Investments.* New York: Routledge.

[23] Zuidema, C. (2017). *Decentralization in Environmental Governance: A Post-contingency Approach.* New York: Routledge.

[24] Van Poeck, K., Östman, L., (2017). Creating space for ’the political’ in environmental and sustainability education practice: a Political Move Analysis of educators’ actions. *Environmental* *Education* *Research.* p.1–18.

[25] Van Wee, B. (2011). *Transport and Ethics: Ethics and the Evaluation of Transport Policies and Projects.* Cheltenham: Edward Elgar.

[26] Van Wee, B. (2017). Trends in Transportbeleid: Rechtvaardigheid, leefbaarheid en innovaties. *Verkeerskunde*. p.12-13.

[27] Martens, K. (2017). Rechtvaardige Mobiliteit. *Ruimte & Wonen.*

[28] Neef, M.R., Verweij, S., Gugerell, K., Moen, P., (2017). *Wegwijs In Living Labs In Infrastructuur En Ruimtelijke Planning: Een Theoretische En Empirische Verkenning*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.

[29] Geels, F.W. (2004). From sectoral systems of innovation to socio-technical systems: Insights about dynamics and change from sociology and institutional theory. *Research Policy* 33(6-7), p.897-920.

[30] Van Poeck, K., Vandenabeele, J. and Goeminne, G. (2017). ‘Making climate change public? A dramaturgically inspired case-study of learning through transition management’, *International Journal of Global Warming*, 12(3-4), p.366–385.

[31] Östman, L. (2010) Education for sustainable development and normativity: a transactional analysis of moral meaning-making and companion meanings in classroom communication. *Environmental Education Research* 16(1), p.75-93.

[32] Bregman, R. (2013). Waarom arme mensen domme dingen doen. *De Correspondent.* Beschikbaar via: <https://decorrespondent.nl/511/waarom-arme-mensen-domme-dingen-doen/19645395-f6c9a0bd>

[33] Brandpunt (2017). *Waarom meer asfalt geen bal helpt om de files te bestrijden – een interview met Bert van Wee.* Beschikbaar via <https://brandpunt.kro-ncrv.nl/brandpunt/rechts-nederland-opgelet-meer-asfalt-helpt-geen-bal-om-de-files-aan-te-pakken-volgens-deze-hoogleraar/>

[34] Van Parijs, S. (2016). *Makelaars in claims: Een analyse van politieke vertegenwoordiging en verantwoording binnen lokale sturingsnetwerken.* PhD Thesis. Gent: Universiteit van Gent.

1. Systemen waarin zowel fysieke als sociale elementen en actoren central staan [↑](#footnote-ref-1)
2. Breder genomen, een command-and-control model [↑](#footnote-ref-2)
3. Dit heet ookwel de hollowing-out-of-state [↑](#footnote-ref-3)
4. Een zogenaamde relativist trap [↑](#footnote-ref-4)