

Van: Mike Bérénos
Dd: 05-05-2020
Voor: Nettie Bakker /Blog

Mobiliteit na de Coronacrisis: Peking of Parijs

Mobiliteit is geen doel op zich. De mens heeft een basale behoefte tot communiceren met anderen. Dus communicatie met maatschappelijke doelen. Uit deze communicatiebehoefte ontstaat mobiliteit. In eerste instantie ontmoetingen, contacten maken tussen personen die zich op verschillende locaties bevinden. Dat kan dan gebeuren vanwege verschillende gewenste activiteiten, bijvoorbeeld werken, onderwijs volgen, winkelen, recreatieve doelen en andere sociale activiteiten.

Het is inmiddels duidelijk, zeker gezien wat met mobiliteit in de coronatijd gebeurt, dat deze communicatie met maatschappelijke doelen niet altijd gepaard hoeft te gaan met het fysiek op pad te gaan van A naar B: fysieke mobiliteit. Maar dat weten we ook al ettelijke decennia. Het kan ook virtueel van A naar B. Bijvoorbeeld door van huis uit te werken en je virtueel te verplaatsen naar collega's of klanten op een andere locatie: dit noemen we de digitale mobiliteit.

Zowel de fysieke als de digitale mobiliteit bedienen zich beiden van bijbehorende faciliterende systemen. De fysieke mobiliteit van het bekende verkeers-/vervoerssysteem (VVS) en de digitale mobiliteit van het - minder bekende - digitaal communicatie systeem (DCS).

Voor het comfortabel en eco-bewust - zie Oosterling, 2020 -, communiceren met elkaar moeten beide systemen op orde zijn. Daar wordt voor het VVS al jaren, ja decennia lang voortdurend aan gewerkt, met name vanuit het domein infrastructuurbeheer. Het DCS is wat dat betreft nog een ondergeschoven kindje. Het is ook onduidelijk tot welk domein dit systeem behoort. Eigenlijk een onterechte onderbelichte aandacht voor dit systeem als je de merites beschouwt van dit systeem. Zie wat in de coronatijd gebeurt.

Ik pleit dus voor actie, nù, om het DCS doelgericht en gestructureerd beter op orde te krijgen. Zoals het nu gebeurt ziet dat er uit naar fragmentatie, willekeur, toeval en met andere doelen dan communicatie tussen mensen, meer commerciële doelen.

Actie dus, en zeker niet roepen dat we na de coronacrisis meer van de auto gebruik moeten gaan maken.....in verband met smetvrees? Dan krijg je, zoals ook daadwerkelijk het geval is Peking toestanden: de files zijn daar weer terug, en zelfs zwaarder. Zie Van Zuylen, 2020.

Dus NU acties, dingen uitvoeren, 'op straat zetten', om de digitale mobiliteit een boost te geven. Ik kom daar verderop op terug.

Als over (mobiliteits)gedrag wordt gesproken dan is een eerste - nog vòòr de bekende modal split aan de orde is - te zorgen voor een gewenste system shift: voor bepaalde ongewenste fysieke mobiliteit meer digitale mobiliteit, dus meer gebruik van het DCS in plaats van het VVS. Want we zien (coronatijd) dat meer digitale mobiliteit goed is voor minder, en dan met name automobilititeit en autoverkeer. En dus minder files, minder CO2 en uitstoot van andere luchtverontreiniging. Ja zelfs minder verkeersongevallen.

Oeps, minder files....maar dan gaan toch weer meer mensen met de auto. Dan is het misschien een goed idee om het vrijkomende asfalt te gebruiken voor prioriteit voor het goederenvervoer, of meer groen en wellicht ook voor meer (inter)stedelijke (snel)fietsroutes zoals in Parijs, maar ook in Berlijn, Bogotà, Boedapest en vele andere grotere steden nu de plannen zijn.

Het is wel interessant op te merken dat beide systemen dezelfde onderdelen hebben, namelijk: infrastructuur, (vervoer)middelen en hoe je het systeem zou kunnen organiseren, vooral in termen van diensten. Zowel het VVS als het DCS kunnen dus behoren tot het overkoepelende Communicatief Systeem (CS). Dit systeem moet dan ook het vertrekpunt zijn bij bestudering van en beleid voor de mobiliteit.

Ik denk dat heel veel winst, in de zin van een beter DCS, te halen is uit het onderdeel beter organiseren van en dienstverlening binnen dit systeem. Maar middelen (hard- en software) en digitale infrastructuur, comfortabel in het gebruik, en voor iedereen toegankelijk, zijn zeker ook belangrijk.

Als we het dan hebben over telewerken in casu thuis werken, dan moet de samenwerking tussen bedrijven (o.a. afspraken werkgever-werknemer), de ICT-wereld (middelen en infrastructuur) èn de overheid goed en goed georganiseerd zijn. Voor alle drie partijen overigens een win-winsituatie. Elders heb ik ook gepleit voor het oprichten van een landelijk DMaaS-team: Digital Mobility as a Service.

Een beter DCS, dat maakt, zoals we al jaren weten onderlinge uitwisseling mogelijk ten faveure van de digitale mobiliteit. Inderdaad, de relatie tussen fysieke en digitale mobiliteit. Nu gestoeld op theorieën over communicatiegedrag en ondersteund door een conceptueel model over communicatie met maatschappelijke doelen, zie Van Der Waerden et al, 2019.

Kortom, nù, nù, nù actie! Met name acties om een boost te geven aan de digitale mobiliteit - en we hebben na de system shift ook nog altijd de modal split -, te beginnen met het telewerken, thuiswerken. Dus snel zorgen voor een betere Digitaal Communicatie Systeem door het oprichten van een DMaaS-team - Digital Mobility as a Service. Met een concrete opdracht, output, doelgerichte samenstelling en idem werkwijze. Denken, vergaderen, studies/onderzoeken doen, dat moet ook, maar niet te lang. Actie nù. Anders wordt het Peking, en we willen Parijs, ja toch.

LITERATUUR

Oosterling, H, “Verzet in ecopenische tijden”, 2020

Waerden, P. van der, Bérénos, M, Wets, G, “Communication and its relationship with digital and physical mobility patterns - A review”, Chapter 1 in Elseviers “The Evolving Impacts of ICT on Activities and Travel Behavior”, 2019

Zuylen, H van, “Minder files tot 2025? Vergeet het maar” in <https://verkeerskunde.nl/blog/blog-minder-files-tot-2025-vergeet-het-maar>