

Over Mobiliteit en ICT

ICT in dienst van Mobiliteit

Mike Béréno, ism Ben Vogel

Voor: Reünie-boek 50 jaar VAT (VerkeersAkademie Tilburg)

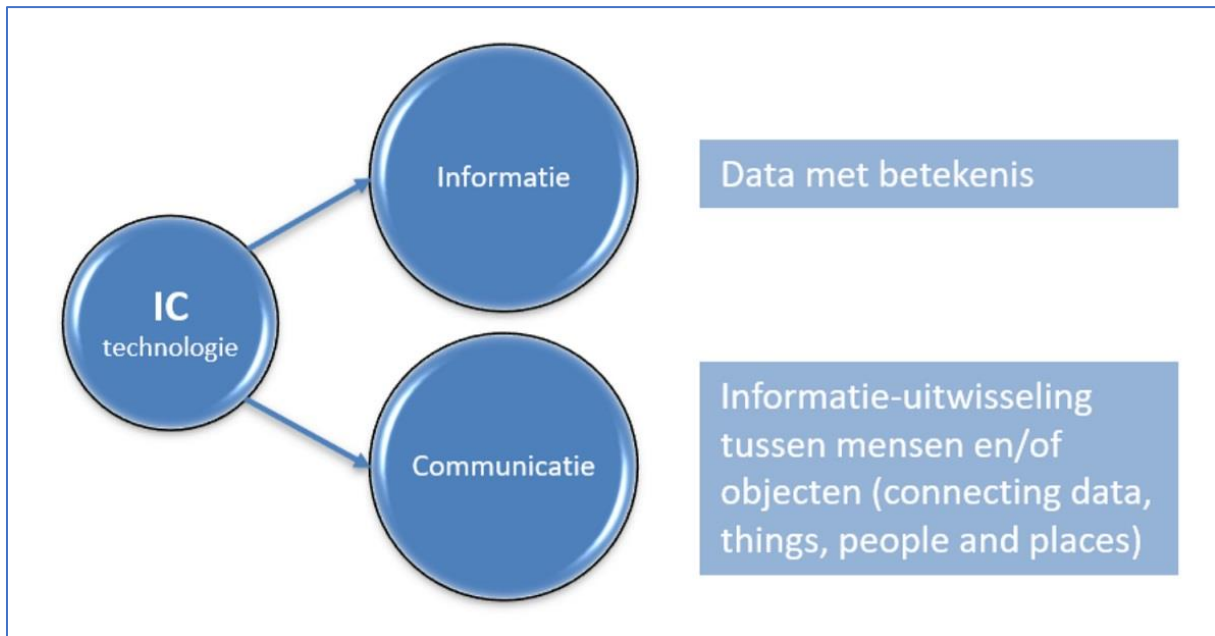
Inleiding

Technologie gaat razendsnel en heeft een niet geringe invloed op onze samenleving. Van de andere kant moeten wij ons niet gek laten maken door technologie. Het zijn wij, mensen, die de dingen bepalen. Technologie helpt ons daarbij, bij het inrichten, vormgeven van onze samenleving en vooral bepalen waar we naar toe willen.

Dit essay gaat dan niet over verleden en heden van mobiliteit en ICT, maar heeft het alleen over de toekomst. Veel gebeurt en is al gebeurd op dit gebied. Dat laten we voor wat het is en geven een essay over alleen de toekomst van mobiliteit en ICT.

Een start

Als we ICT kaal ontleden, dan ziet het plaatje er uit zoals afbeelding 1.



Afbeelding 1: ICT ontleed (bron: Elian Stienen, 2020, <https://www.verkeerskunde.nl/32020duurzamemobiliteit>)

De betekenis van ICT voor mobiliteit laat zich hiervan afleiden. In dit essay zullen we het niet hebben over de I van ICT. Daar kan ook een toekomstverhaal over geschreven worden. Heel interessant wat data- en informatietechnologie toekomstig gaan betekenen voor mobiliteit. Echter in dit essay focussen we op de C van ICT – en wel connecting people and places (niet connecting data and things) - en wat dat in de toekomst kan betekenen voor mobiliteit. Daartoe veroorloven wij ons een heel andere kijk op mobiliteit te ventileren.

In literatuur Mike - zie PUBLIKATIES op deze site - wordt over het communicatief systeem gesproken als van oorsprong bedacht in een gesprek lang geleden met oud-VATcollega Henk Folmer. Dit systeem moet worden gezien als het vertrekpunt als we het over personenmobiliteit hebben. Of beter, het conceptueel vertrekpunt is de **basisbehoefte van mensen om met elkaar te communiceren**. Immers, wat is een samenleving als mensen niet of nauwelijks comfortabel met elkaar kunnen communiceren?

Een zeer gedurfde stap cq visie op verkeer en mobiliteit. Zie kaders. Het communicatief systeem faciliteert deze communicatiebehoefte.

Dit anders denken over mobiliteit is gebaseerd op het uitgangspunt dat contacten, ontmoetingen, het communiceren met elkaar een basisbehoefte van de mens is. Dat zei Aristoteles al in 400 voor Christus: "de mens is een communicatief dier, hij is niet gemaakt om alleen te zijn". Deze behoefte uit zich op twee manieren: a) fysieke mobiliteit (het fysiek op pad gaan van A naar B) en b) digitale mobiliteit (mobieltje, tablet/pc, sociale media e.d.). Een derde uiting, resultante van dit communiceren is het goederenvervoer. Hier is sprake van communiceren met specifiekere doelen, meer economisch georiënteerd. Over het goederenvervoer zullen we het niet hebben, dat is wel een verhaal apart, dat ook kan starten met communiceren met elkaar en communicatiebehoefte.

Al sinds ca 1975 is het vakgebied bezig met wat toen heette telecommunicatie: telewerken, teleshopping etc.

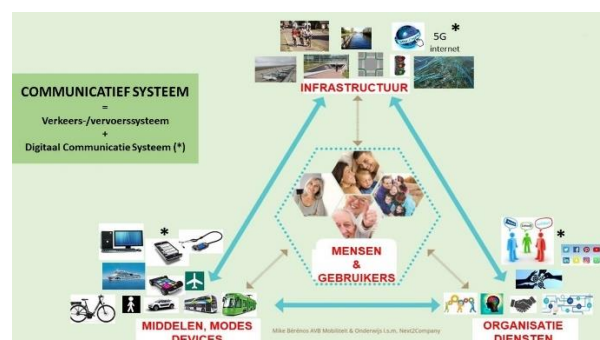
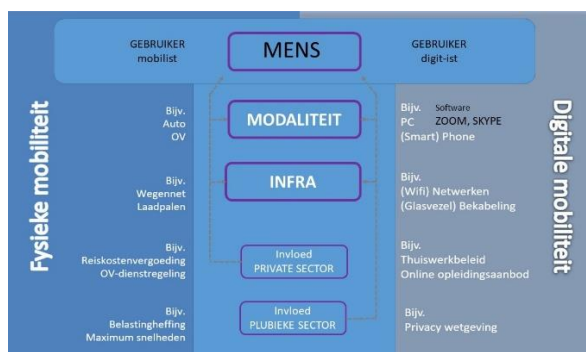
Uitkomsten van studies spraken elkaar vaak tegen. Bijvoorbeeld meer telecommunicatie > meer fysieke mobiliteit in de ene studie, maar ook andersom in een andere studie.

De oorzaak van dergelijke discrepanties zou weleens kunnen zijn dat er geen conceptueel denken achter deze studies zit. Dat proberen we nu in te voeren door te kijken naar de communicatiebehoefte, want het idee is dat van hieruit fysieke én digitale mobiliteit ontstaan, en dus ook naar boven komt wat nu echt de samenhang tussen beide mobiliteiten is.

Wat onderzoek betreft, en meer te weten komen over verkeer en mobiliteit, kun je historisch gezien de volgende lijn trekken: doorsnede tellingen op straat > HB-onderzoeken naar verplaatsingen > de AB-onderzoeken (Activity Based) die kijken naar waarom mensen bepaalde activiteiten op bepaalde bestemmingen willen verrichten.

Er kan nog één kennislaag dieper gaan worden, op zoek naar wat je communicatie patronen zou kunnen noemen. Waarom willen mensen met elkaar communiceren - de basisgedachte achter verkeer en mobiliteit - en hoe doen ze dat dus? Welke afwegingen en keuzeprocessen van mensen vinden er plaats om hun communicatiebehoefte te bevredigen? Hier ligt ons inziens een groot en interessant terrein braak. Want welke middelen zijn er in de digitale wereld - en niet alleen thuiswerken - om de fysieke mobiliteit, vooral autoverkeer, in de gewenste richting te krijgen?

Het communicatief systeem kent dan twee subsysteem, te weten het bekende fysieke verkeers-/vervoerssysteem en het vooralsnog minder bekende digitaal communicatiesysteem. Alle drie systemen kennen vier pijlers: infrastructuur, (communicatie-/vervoer)middelen, hoe je de dingen organiseert en natuurlijk centraal de mens/gebruiker van de systemen. Zie afbeeldingen 2 en 3.



Afbeelding 2 (bron: Elian Stienen, 2020) en 3: Fysieke en Digitale mobiliteit en het Communicatief Systeem

Via dit concept en in deze gemeenschappelijke ondergrond zitten dan ook de mogelijkheden tot het bestuderen van de samenhangen tussen het fysieke en het digitale systeem en het op zoek gaan naar minder traditionele manieren/methoden hierbij. Aldus kunnen meer innovatieve instrumenten, maatregelen gevonden worden om de fysieke mobiliteit, met name de automobilititeit, in gewenste banen te leiden. Een nog relatief braakliggend terrein.

Voor alle disciplines die zich op de een of andere manier met mobiliteit bezig houden is het communicatief systeem - met concepten voor de communicatiebehoefte - het object van studie. Deze disciplines zijn:

A. de 'traditionele' verkeers-/mobiliteitskundige, waar we op de Verkeersakademie mee begonnen zijn;

B. de, wat je zou kunnen noemen, aanpalende disciplines als economie, sociologie, sociale geografie, recht, psychologie etc etc., die ook ergens een plek voor verkeer, mobiliteit en communicatiepatronen kunnen hebben; én

C. de ICT; duidelijk is dat deze discipline vooral focust op het digitaal communicatie systeem.

Over ad C, Mobiliteit en ICT, willen we het hier hebben. Dus over het digitaal communicatiesysteem, **ook wel smart mobility te noemen.**

Mobiliteit en ICT in de toekomst

Jammer dat Smart Mobility een containerbegrip dreigt te worden. Of dat men niet in de gaten heeft dat Smart Mobility gekoppeld is aan wat in afbeelding 1 staat, dus aan ICT. Zo is communicatie (internet of things) tussen voertuigen onderling, of communicatie tussen voertuigen en infrastructuur allemaal Smart Mobility. En ook alles wat met data en omgaan met data te maken heeft. Maar er is dus meer. Ook het hanteren van het digitaal communicatiesysteem is Smart Mobility. Ook zorgen dat dit systeem, dat dus de digitale mobiliteit faciliteert, op orde is. De infrastructuur moet op orde zijn. Ook het comfortabel kunnen gebruiken van de digitale middelen om te communiceren moet op orde zijn, En last but not least ook hoe je dit systeem organiseert, de manier waarop je diensten aanbiedt (DMaaS > Digital Mobility as a Service) moet op orde zijn. Alles gericht op het keuzegedrag van de mens.

Mensen moeten bewust kunnen kiezen voor het fysiek van A naar B gaan of voor het gebruik van digitale communicatiemiddelen bij beslissingen over hoe te communiceren met elkaar. Je zou het een system shift/split kunnen noemen. In tegenstelling tot de modal split die eerst in het fysieke systeem, dus na de system shift, aan de orde is.

Organisaties, werkgevers, maar ook overheden moeten dus in samenwerking sturen op het verbeteren van het digitaal communicatiesysteem: infra, middelen en organisatie. Als we kijken naar wat in de COVID19-tijd en nu hieromtrent aan de gang is, dan is er nog veel werk aan de winkel. Ook toekomstmuziek voor Mobiliteit en ICT.
