



BLOG Van: Mike Bérénos

Secretaris New Movements in Transport&Mobility / Directeur AVB Mobiliteit en Onderwijs
Hunenburg 4
5655 JM Eindhoven
M 06-21201877
E mikeberenos@gmail.com
Attach: foto

Dd: `05-08-2020

Thuiswerken, waarom het niet echt goed lukt

Ofwel: Waarom de positieve mobiliteitseffecten van het thuiswerken, vertoond tijdens de coronatijd, grotendeels toch verdwijnen

De coronatijd laat zien dat thuiswerken, weliswaar gedwongen en met het maximale aantal van vijf dagen per week, de enorme negatieve kanten van het autoverkeer en de negatieve neveneffecten daarvan voor een niet onbelangrijk deel teniet doet. Te noemen zijn:

- vooral op werkdagen in de spitsuren minder autoverkeer, waardoor minder files
- en dus ook minder CO2 en andere uitstoot van schadelijke stoffen, wat goed is voor het klimaat en de leefomgeving
- in principe minder verkeersongevallen, betekent minder verkeersdoden en minder zwaar gewonden.

Het is dus goed om structureel en beklijvend een stukje van de vermindering van de negatieve kanten van mobiliteit, wat we zien tijdens de coronatijd door het thuiswerken, vast te houden. Welnu, dat wordt slecht opgepakt. We zien dat:

- * op onderdelen van het thuiswerken - een vorm van virtuele/digitale mobiliteit - redelijk voldoende gedaan wordt, maar het geheel en de samenhangen volledig zoek zijn
- * dus versnipperde aandacht en versnipperde, fragmentarische acties voor het thuiswerken, waardoor de ruimte voor interventies en maatregelen beperkt wordt en efficiency en effectiviteit verloren gaan
- * niemand zich eigenaar voelt van het systeem dat dit thuiswerken verantwoord, comfortabel en voor iedereen mogelijk maakt. Dus een belangrijk wapen in de strijd voor een people en planet proof samenleving wordt niet ingezet.

Hoe komt dat nu? Om antwoorden te krijgen op deze vraag moet terug gegaan worden naar de oorsprong van de discipline die naar de naam Verkeerskunde of ook wel Mobiliteitskunde luistert. En dus hoe dit vakgebied is georganiseerd.

Dit vakgebied heeft zijn roots eigenlijk in de Weg- en Waterbouwkunde, de Civiele Techniek. Voertuigen, auto's moeten snel en comfortabel 'van A naar B'. Wegbeheerders - rijk, provincie, waterschappen en gemeenten - namen de taak op zich om hiervoor te zorgen, vooral qua infrastructuur en verkeerstechniek. Al spoedig had men in de gaten dat in deze voertuigen ook mensen zaten. Dus ook andere aspecten kwamen terecht meer in beeld, zoals bijvoorbeeld de verkeersveiligheid.

Kenmerk Thuiswerken, waarom het niet echt goed lukt > VK

Datum 14 september 2022

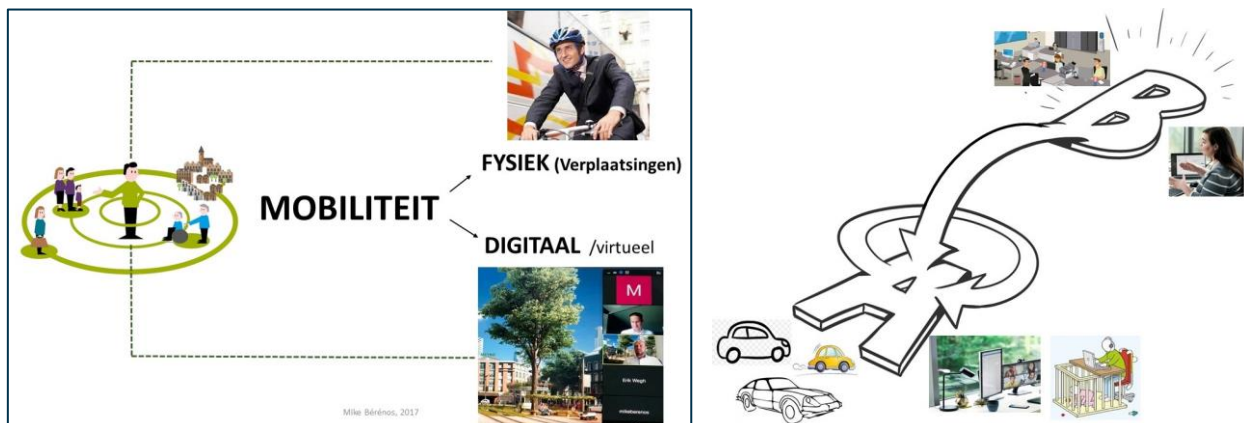
Pagina 1 van 3

Het is bij de Verkeersacademie in Tilburg, opgericht in 1972, waar bestudering van de achtergronden van het fenomeen verkeer belangrijk werd gevonden om zodoende te weten te komen of, waar en hoe welke infrastructuur nodig cq gewenst is. Mens, maatschappij en techniek waren de drijvende termen achter deze opleiding.

Toch ging het hoofdzakelijk over wat je de fysieke mobiliteit zou kunnen noemen: voertuigen en mensen en hun behoefte om van A naar B te reizen. Terzijde kwam pakweg in de tweede helft van de vorige eeuw ook de wat genoemd wordt telecommunicatie in beeld.

Modernere inzichten, zo rond begin deze eeuw gaan wat mobiliteit betreft uit van de communicatie behoefte van mensen. Communicatie met maatschappelijke doelen. Aristoteles zei het al ca 400 jaar voor Christus: "De mens is een communicatief dier en is niet gemaakt om alleen te zijn". Mensen hebben de behoefte aan contacten, ontmoetingen, communiceren met elkaar. Het is ondenkbaar, een samenleving waar mensen slecht of niet met elkaar kunnen communiceren?

Welnu, deze communicatie behoefte is de reden dat mensen op pad gaan, fysiek van A naar B, en dus bezig zijn met hun fysieke mobiliteit. Maar dit communiceren met elkaar kan ook met ICT middelen. Dat is wat al virtueel op pad gaan van A naar B beschouwd zou kunnen worden, en digitale mobiliteit genoemd zou kunnen worden. Je blijft op A maar communiceert wel met personen, medewerkers, klanten op B.



Ook corona laat zien dat er een samenhang bestaat tussen deze twee mobiliteiten. Dan praten we niet over vervoerwijzekeuze, maar over systeemwijzekeuze, het kiezen voor de communicatiebehoefte bevredigen tussen fysiek op pad te gaan of door digitaal te communiceren. In de coronatijd is deze keuze van bovenaf opgelegd en erg rigoureuus. Maar belangrijker is te constateren dat er een serieuze en beleidsrelevante uitwisseling is tussen deze twee mobiliteiten, en dus voor de 'mobilitist' een keuzemogelijkheid om de communicatiebehoefte te bevredigen.

De systemen die deze mobiliteiten mogelijk maken hebben overigens dezelfde structuur respectievelijk onderdelen, te weten infrastructuur/netwerken, (vervoer)middelen; hard- en software en organisatie en diensten.

En zoals het fysieke Verkeers-/VervoersSysteem het verplaatsen (de fysieke mobiliteit) faciliteert, zo doet het zo te noemen Digitaal Communicatie Systeem dat voor de digitale mobiliteit. Eigenaren van het fysieke

Kenmerk Thuiswerken, waarom het niet echt goed lukt > VK

Datum 14 september 2022

Pagina 2 van 3



Verkeers-/VervoersSysteem zijn de wegbeheerders, één op één. Daarentegen zijn er op onderdelen vele eigenaars van het Digitale Communicatie Systeem; velen, en dus geen eigenaar. Daarmee valt dit systeem, dat in dit geval het thuiswerken faciliteert, tussen wal en schip. Daarmee worden ook de positieve effecten van deze digitale mobiliteit om zeep geholpen en vallen we na de coronatijd daardoor min of meer in hetzelfde oude ritme terug: files, CO2, verkeersongevallen. Dat willen we toch niet!

Duidelijk is dat een en ander rondom thuiswerken qua voor- en nadelen, voorwaarden, regelingen etc goed, systematisch en in samenhang moet worden opgebouwd. En daar schort het dus behoorlijk aan. Te fragmentarisch, te hyperig, te veel met verdienmodellen, ieder voor zich. Kansen en uitdagingen worden zomede niet benut. En zo blijft weinig tot niets over van de, ondanks alle corona-ellende, mooie kanten die het thuiswerken qua mobiliteit biedt en tijdens de coronatijd laat zien.

Goed beschouwd zijn er drie belangrijke partijen die gebaat zijn bij een goed functionerend Digitaal Communicatie Systeem. Het bedrijfsleven en instellingen met voor hun werkgevers/eigenaars o.a. minder kantoorruimte nodig en voor werknemers minder stress op de weg en minder kans op verkeersongevallen. De bedrijven willen wel, blijkt uit een zeer recent onderzoek van de NOS onder 25 grote Nederlandse bedrijven. Maar de realiteit is anders. Uit recente cijfers van het ministerie van I&W blijkt dat het autoverkeer nu nog maar 7% minder is dan een vergelijkbare periode vorig jaar. Dat was een paar maanden geleden circa de helft. Het gaat dus toch niet de goede kant op. Dat geeft alleen maar aan dat het bevorderen van thuiswerken een complex vraagstuk is.

Dan, minstens twee ministeries die betrokken zouden moeten zijn: a) Infrastructuur en Waterstaat, met voor hun de credit minder files, en b) Economische Zaken en Klimaat, waar de credits ook duidelijk zijn, vooral wat betreft de "K". En als je praat over communiceren met maatschappelijk doelen dan staat eigenlijk ook het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aan de lat. Het gaat bij mobiliteit per slot van rekening ook om het comfortabel en inclusief kunnen participeren aan maatschappelijke activiteiten. Deze overheden dan wel in de rol van stimulator en facilitator. Samenwerking, hoe lastig ook, is dan wel een vereiste.

Een derde belangrijke partij is de ICT-wereld. Zij zorgen voor het digitaal systeem: netwerk/infrastructuur, middelen, diensten en hoe je dingen moet organiseren. Voor hun dus ook een win-situatie qua afzet van producten en diensten.

Wat moet gebeuren is dat de drie genoemde partijen aan tafel komen, de situatie bespreken, balansen opmaken, alle belangrijke punten op een rijtje zetten, systematisch en samenhangend, doelgericht en vooral dus op actie en maatregelen gefocust. Het is nog niet te laat, maar wel vijf-voor-twaalf.

Duidelijk is ook dat er een andere kijk op mobiliteit en verkeer nodig is om überhaupt verder te komen. Een kijk vanuit de communicatiebehoefte van mensen en een duidelijkere rol voor de digitale mobiliteit. Het ministerie van I&W lijkt de eerst aangewezen om deze nieuwe kijk op mobiliteit te omarmen. Maar zij zitten nog te veel alleen in het straatje van 'fysiek van A naar B' en lijkt het alsof 'virtueel van A naar B' niet hun pakkie an is, hoewel zij er dus wel belangen bij hebben en het toch over mobiliteit en aanverwante zaken gaat.

Wie werpt de eerste steen in het water? Het loont dus blijkt uit de vroege coronatijd, en voor alle drie genoemde partijen ook een win-win situatie.

Kenmerk Thuiswerken, waarom het niet echt goed lukt > VK

Datum 14 september 2022

Pagina 3 van 3