

Van: Mike Béréños
Dd: 15-12-2020
Voor: VERKEERSKUNDE, Nettie Bakker
Mijn Bijdrage aan een VAKDEBAT

Een brede kijk op mobiliteit en het fundamenteel anders denken over mobiliteit

Een essay, weergegeven in stellingen/uitspraken en zienswijzen.

Inleiding

Uit mijn verhalen afgelopen twee decennia blijkt duidelijk een fundamenteel anders denken over en heel breed kijken naar het fenomeen mobiliteit. Breed, misschien wel te breed. Maar die breedte biedt kansen en uitdagingen om het fenomeen mobiliteit beter te positioneren en de range van interventies/maatregelen te vergroten. Alles ten faveure van een duurzame vitale - ook voor bedrijven - mobiele samenleving, people- en planetproof.

De knuppel in het hoenderhok

Mijn verhalen de afgelopen twee decennia brengen mij tot een set heel gedurfde uitspraken cq stellingen.

Ik beperk me vooral tot de personenmobiliteit. Waarbij voor mij deze mobiliteit het geheel is van activiteiten (werken, winkelen e.d.), verplaatsingen, (vervoer)middelen gebruiken en verkeer. Zowel de fysieke als de digitale vorm. Weergegeven in wat ik ook wel communicatiepatronen noem.

STELLINGEN CQ UITSPRAKEN

Met mobiliteit en het vakgebied wordt - vooral op strategisch niveau en ook wat imago betreft - nauwelijks vooruitgang geboekt:

> zo lang bij mobiliteit en verkeer de basisfilosofie alleen blijft bij het comfortabel, veilig en snel (tijd) fysiek van A naar B gaan; derhalve alleen fysieke infrastructuur en modaliteiten leidend zijn

> zo lang bij mobiliteit en verkeer de basisfilosofie niet wordt met maatschappelijke doelen communiceren met elkaar is de essentie van mobiliteit

> zo lang mobiliteit en verkeer gekoppeld blijven worden aan alleen het fysieke Verkeers-/VervoersSysteem (VVS), dat het mogelijk maakt 'fysiek van A naar B te gaan'.
Voor het met maatschappelijke doelen communiceren met elkaar is er ook nog een Digitaal Communicatie Systeem (DCS), dat het mogelijk maakt ook 'virtueel van A naar B te gaan'

> dus zo lang niet uitgegaan wordt van het gegeven dat mobiliteit, fysiek en digitaal, ontstaat door de communicatie behoefte van mensen, en dus het Communicatief Systeem de basis is. Het Communicatief Systeem met de twee onlosmakelijk verbonden subsystemen, te weten het fysieke Verkeers-/VervoersSysteem en het Digitaal Communicatie Systeem.

De samenhangen tussen deze beide mobiliteiten moeten dan ook binnen het Communicatief Systeem bekeken worden, en dus niet als afzonderlijke systemen

> zo lang - vooral in het onderwijs - niet vèèl meer aandacht besteed wordt aan het *WHY* van mobiliteit. "People don't buy *what* you do or *how* you do it, people buy *why* you do it", naar Simon Sinek "The Golden Circle", 2009

> zo lang mobiliteit en verkeer blijven gezien worden als alleen het primaat van de wegbeheerders. Mobiliteit heeft een zeer sterke sociale dimensie, o.a. het participeren aan maatschappelijke activiteiten. Derhalve zijn ook andere beleidsterreinen 'eigenaar'. Dat vraagt om een heuse omschakeling in de organisatie rondom het fenomeen mobiliteit!

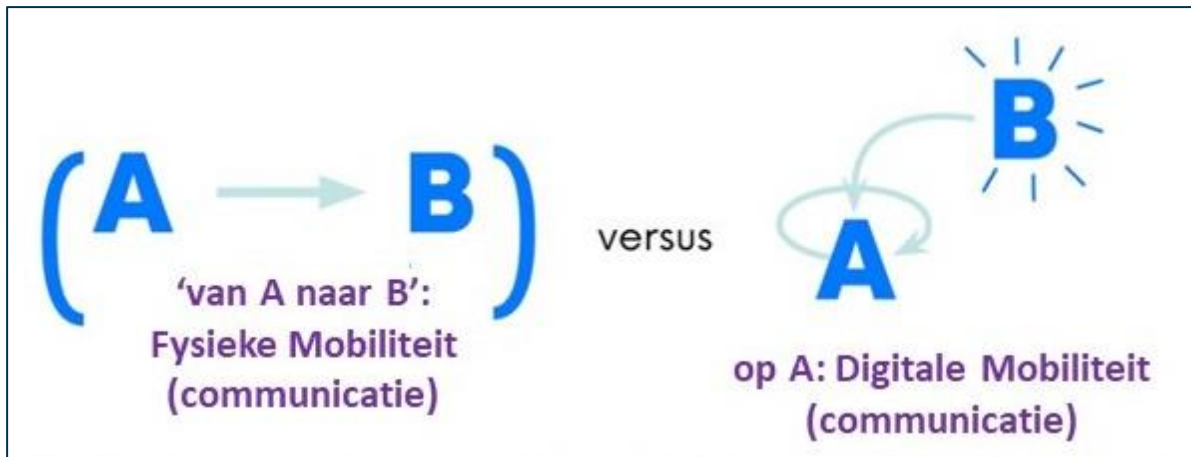
> zo lang mobiliteit en verkeer gezien blijven worden als alleen "mens - voertuig - weg". Daar horen ook diensten - breed - en hoe je dingen organiseert bij. Met Mobility as a Service (MaaS) is er een begin gemaakt.

Zienswijzen

Drie zienswijzen gaan mijns inziens helpen mobiliteit op een hoger plan te brengen. 'Hoger plan', dus een betere rol van en plek en vooral beleidsrelevantie voor mobiliteit in de samenleving, en dus uiteindelijk beter voor mens, samenleving en onze aarde.

a) Mobiliteit ontstaat doordat mensen op zoek zijn naar het bevredigen van hun communicatiebehoefte. Communicatie - met maatschappelijke doelen - als een essentieel bestaansonderdeel van een samenleving. "Wat is een samenleving waar mensen slecht of niet of nauwelijks met elkaar kunnen communiceren?"

b) Het voorzien in de communicatiebehoefte hoeft dus niet altijd gepaard te gaan met fysieke mobiliteit 'van A naar B'. Er is ook nog zoiets dat we digitale mobiliteit kunnen noemen, 'virtueel van A naar B'. Dus op A blijven en toch communiceren met elkaar; dat is ook een vorm van 'mobiel zijn' en zorgen voor bereikbaarheid. Zie afbeelding 1.



Afbeelding 1: Communicatiebehoefte > Mobiliteit, fysiek en digitaal

c) Mobiliteit heeft een sterke sociale dimensie. Bij bereikbaarheid gaat het ook over, vanuit de eigen woning, kunnen participeren aan maatschappelijke activiteiten en over inclusiviteit. En dus niet alleen over bereikbaarheid van bestemmingsgebieden.

Tot slot

Deze drie zienswijzen zijn niet allemaal helemaal nieuw. Alleen het draagvlak verkrijgen voor een nieuwe kijk op mobiliteit duurt lang, waardoor ook de 'incubatietijd' lang duurt.

Anders kijken naar, denken over en omgaan met mobiliteit is uitdagend en opent veel meer handvatten, interventies, maatregelen en oplossingen en daarmee veel meer kansen om te komen tot een duurzame, vitale - ook voor bedrijven - mobiele samenleving, people- en planetproof.

Bronnen

“Communication and its relationship with digital and physical mobility patterns—A review”, Peter van der Waerden, Mike Bérénos and Geert Wets, 2019

Chapter 1 in Elseviers’ “The Evolving Impacts of ICT on Activities and Travel Behavior”, Volume 3 1st Edition <https://www.elsevier.com/books/the-evolving-impacts-of-ict-on-activities-and-travel-behavior/ben-elia/978-0-12-816213-2>

In het Engels: “The role and a place for Transport&Mobility in Society”, Mike Bérénos, 2016 <https://www.nmtm.eu/publicaties> (Paper on New Mobility)

In het Nederlands: “De rol en een plek voor mobiliteit in de samenleving”, Mike Bérénos, 2016 <https://www.verkeerskunde.nl/blog/de-rol-van-en-juiste-plek-voor-mobiliteit-in-de-samenleving>

“Verkeerskunde op weg naar een volwassen vakgebied”, Mike Bérénos, Paper NVC 2019 <https://www.nationaalverkeerskundecongres.nl/ingediende-papers>