

ÉÉN VERBINDING IS GÉÉN VERBINDING

Van harde èn zachte bereikbaarheid

Gert-Joost Peek

TU Delft, Faculteit Bouwkunde, Real Estate & Housing

Berlageweg 1, 2628 CR Delft

g.j.peek@bk.tudelft.nl

en

Mark van Hagen

NS Commercie, Marketing Onderzoek & Advies (MOA)

Laan van Puntenburg 100, 3511 ER Utrecht

Mark.vanHagen@ns.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004,

25 en 26 november 2004, Zeist

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Verplaatsen en verblijven	4
3. Value of time.....	6
4. Groene en rode tijd	8
5. Veraangenamen.....	10
6. Zachte bereikbaarheid.....	10
7. Samenvatting, conclusies en aanbevelingen	13
Referenties	16

Samenvatting

Één verbinding is géén verbinding: van harde én zachte bereikbaarheid

Bij bereikbaarheidsverbetering wordt vaak gedacht aan maatregelen die verplaatsingen sneller maken. Dit gaat uit van een waardering van verplaatsingen die enkel is gebaseerd op *kloktijd*. De *belevingswaarde* van de tijd, uitgedrukt in *gewin* (tijd die nuttige besteed kan worden), *genot* (tijd die prettig besteed kan worden) en *gedenkwaardig* (tijd waarin je iets gedenkwaardigs meemaakt), wordt dan niet meegerekend. Hierdoor loopt men veel mogelijkheden mis om bereikbaarheidsverbeteringen tot stand te brengen, zeker in het licht van de voortschrijdende ontwikkelingen op het gebied van *mobiele communicatie technologie*.

Deze technologie ontkoppelt tijd en ruimte en maakt het zo mogelijk om tijdens verplaatsingen zaken te doen die men vroeger alleen op de herkomst of bestemming kon ondernemen. Dit betekent dat het disnut van verplaatsen afneemt en de waardering ervan die van verblijven kan gaan benaderen. Het openbaar vervoer biedt reizigers veel mogelijkheden om van mobiele communicatie technologie gebruik te maken omdat men ogen en aandacht niet nodig heeft om het voertuig te besturen zoals een automobilist. Tevens worden door de koppeling van virtuele aan fysieke bereikbaarheid reizigers minder gebonden aan traditionele tijdventers, wat mogelijkheden biedt voor een betere benutting van de infrastructuur.

Het optimaal benutten van de mogelijkheden van mobiele communicatie technologie vraagt om een nieuwe benadering van het begrip bereikbaarheid. Bij het sturen op bereikbaarheid dient niet alleen de kloktijd een rol te spelen (*harde bereikbaarheid*), maar moet ook de tijdsbeleving mee worden genomen (*zachte bereikbaarheid*). Immers: *één verbinding is géén verbinding!*

Summary

One connection is no connection: hard and soft accessibility

Accessibility improvements are often thought of as speeding up connections. This is based on an appreciation of movement based on *clock time*. The *value of time*, expressed in *gain* (time that can be spent usefully), *enjoyment* (time that can be spent pleasantly) and *memorable moments* (time in which you experience something memorable), is not counted for. Therefore lots of possibilities for improving accessibility are missed, certainly in the light of the development of *mobile communication technology*.

This technology disconnects time and space and enables activities during a trip that previously could only be undertaken at the origin or destination. This improves the usefulness of a trip and takes the appreciation of moving up to almost the level of that of staying. Public transportation offers travellers many opportunities for using mobile communication technology while eyes and attention are not needed to drive the vehicle as they are being a motorist. By connecting virtual and physical accessibility travellers are less dependent on traditional timeframes creating possibilities for more efficient use of the infrastructure.

Making optimal use of the possibilities of mobile communication technology asks for a new approach to the concept of accessibility. Both clock time (*hard accessibility*) and the value of time (*soft accessibility*) must be taken account of in the management of accessibility. After all: *one connection is no connection!*

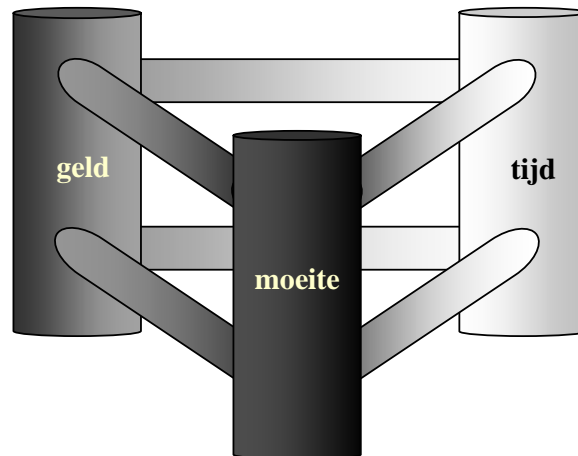
1. Inleiding

Indien we spreken over bereikbaarheid bedoelen we meestal hoe snel we ergens kunnen komen en als we het hebben over verbetering van de bereikbaarheid bedoelen we dan ook hoe we ergens nog sneller kunnen komen. Vermindering van congestie verbetert de doorstroming, verhoogt de snelheid en maakt plekken beter bereikbaar. Aanleg van extra infrastructuur (nieuw of capaciteitsvergroting) heeft hetzelfde effect. Echter, elk aanbod schept zijn vraag en sinds 1977, waarin Hupkes zijn BREVER-wet formuleerde (Hupkes, 1977; RWS DGR, 2001), weten we dat snelheidsverhoging op termijn alleen maar leidt tot verplaatsingen over grotere afstanden, terwijl het tijdbudget besteed aan verplaatsingen gelijk blijft. Dus dankzij de verhoogde snelheid ontstaan meer kilometers en is er meer kans op congestie, die we juist wilden vermijden.

Daarom richten we ons in dit paper nu eens niet op deze traditionele wijzen van bereikbaarheidsverbetering, maar belichten we de mogelijkheden die mobiele communicatie ons biedt om de reistijd te veraangemen.

2. Verplaatsen en verblijven

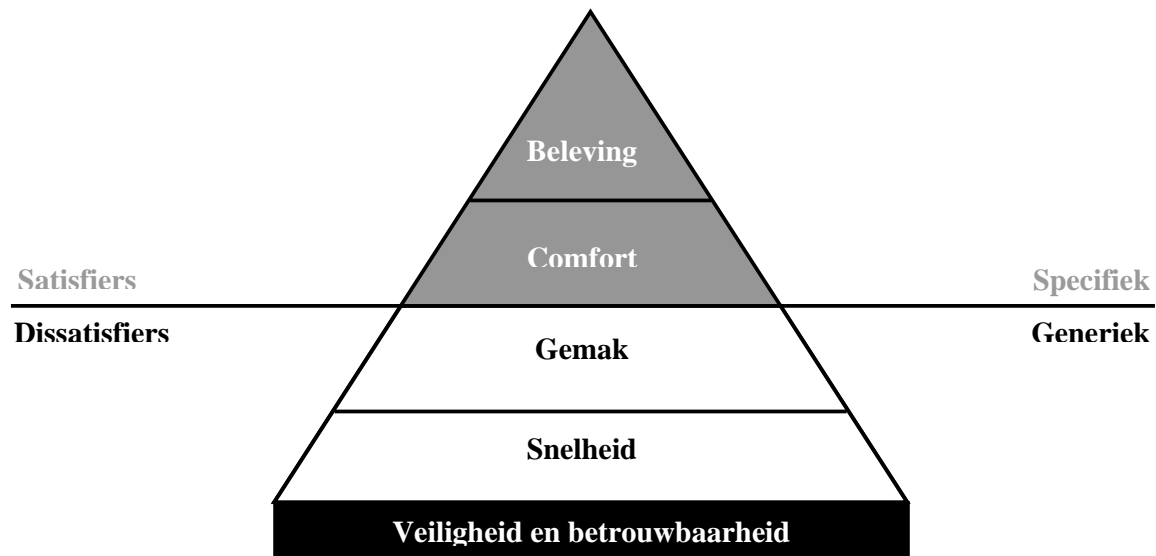
In het perspectief van tijd en ruimte verrichten we in ons leven slechts twee activiteiten: verblijven en verplaatsen. Dat wil zeggen dat we ergens zijn om iets te doen (slapen, eten, werken, recreëren), of ergens naar toe gaan, om iets te gaan doen dat op de plek van herkomst niet mogelijk is of op de plek van bestemming beter kan gebeuren. Om te verplaatsen heeft de mens drie *budgetten* ter beschikking: geld, tijd en moeite. Deze *budgetten* kan hij/zij gebruiken om bepaalde activiteiten op andere plekken te bereiken. De drie ‘budgetten’ fungeren als communicerende vaten, waarbij tijd en moeite met geld afgekocht kunnen worden: tijd = geld, maar ook moeite = geld (zie figuur 1). Andersom kunnen mensen geld (salaris) verwerven door (geestelijke of lichamelijke) inspanning en tijd te leveren. Geld, tijd en moeite zijn de enige *budgetten* die een individu bezit. Redenen om ergens niet naar toe te gaan zijn dan ook: daar heb ik geen geld voor (over), geen tijd voor (over) of geen zin in. Aanbieders van vervoer spelen in op deze *budgetten*, door het aanbieden van betaalbare, snelle en aangename verplaatsingen.



Figuur 1 **Individuele budgetten als communicerende vaten.**

Afhankelijk van de beschikbare budgetten, de waarde (nut, emotie) van de te bereiken bestemming en de verblijfsduur aldaar, bepaalt de reiziger welke budgetten in welke mate worden ingezet. Voor een drieweekse vakantie in Australië worden niet alleen meer geld, tijd en moeite geïnvesteerd dan voor het posten van een brief, de keuze van vervoer is ook anders. De reiziger kiest die vervoerwijze die de beste mix van kwaliteiten biedt, passend bij de (beschikbare) budgetten. Met een vliegtuig naar Australië lijkt logisch, gezien de tijdwinst in vergelijking tot alternatieve vervoerwijzen, maar voor het posten van een brief is gebruik van het vliegtuig te omslachtig en te tijdrovend.

Kortom, om de activiteit op de andere plek te kunnen bereiken moet de reiziger geld, tijd en moeite investeren. Zelfs als iemand anders de reis betaalt (gratis OV), dan nog moet de reiziger tijd en moeite offeren om de begeerde activiteit te bereiken. Daarbij kiest de reiziger doorgaans het vervoeralternatief dat de minste weerstand heeft, c.q. de meeste waarde voor hem of haar heeft. De vervoersalternatieven worden door de reiziger met elkaar vergeleken op basis van de randvoorwaarden en wensen die met elkaar in een Maslowiaanse verhouding staan (zie figuur 2). De randvoorwaarden zijn veiligheid en betrouwbaarheid. Wanneer een alternatief hieraan voldoet, staan de wensen van snelheid en gemak voorop. Vervolgens gaan de wensen op het gebied van comfort en beleving bij de keuze een rol spelen. Deze laatste afweging gebeurt op meer emotionele gronden dan die rondom de wensen van snelheid en gemak.



Figuur 2 Klantwensenpiramide (bewerking van Van Hagen, 2000).

Uit onderzoek onder treinreizigers is gebleken dat tijdgebonden kwaliteiten als snelheid en punctualiteit slechts voor een derde deel bepalend zijn in de keuze voor een bepaald vervoermiddel (Muconsult, 2003). Ook daarin zien we een nuancering voor de overdreven aandacht op bereikbaarheid in de vorm van versnelling.

3. Value of time

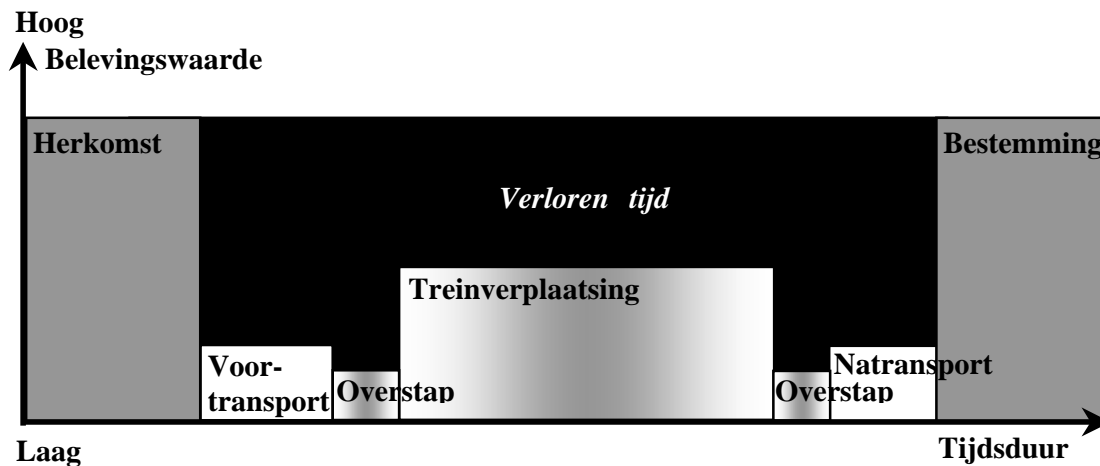
In de klantwensenpiramide ontbreekt het budget 'geld', aangezien dit geen kwaliteit is. Maar kosten beïnvloeden wel de keuze voor de wijze van vervoer en kan worden uitgedrukt in prijs/prestatie, *value for money*, *willingness to pay*. Omdat geld, tijd en moeite onderling uitwisselbaar zijn, is het mogelijk om een geldelijke waarde aan gerealiseerde tijdwinst te geven: *Value Of Time* (VOT) (Levinson, 2003; London Transport, 1998; University of Leeds, 2003; Van der Waard, 1989; Wardman, 2003). Feitelijk wordt het disnut van de verplaatsingstijd (*verloren tijd*) in geld uitgedrukt. In de beleveniseconomie van vandaag worden immateriële ervaringen steeds belangrijker, waardoor het accent bij nut verschuift van efficiency naar beleving. Indien we niet alleen de feitelijke tijd (kloktijd, meetbaar met stopwatch) in ogenschouw nemen, maar eveneens de waarde van de tijd, de belevingstijd, dan opent dit nieuwe perspectieven om de waarde van de verplaatsingstijd en daarmee bereikbaarheid vast te stellen. De VOT varieert per inkomen, reismotief en vervoerswijze (zie

figuur 3). Een VOT van 7,5 houdt in dat een reiziger voor één uur reisversnelling 7,5 Euro over heeft. Opvallend in de tabel is dat de waarde die reizigers hechten aan het disnut van verplaatsingstijd relatief hoog is in vergelijking tot reiskosten zelf.

Vervoerwijze	Verplaatsingsmotief		
	woon-werk	zakelijk	overig
auto	7,5	26,8	5,2
trein	7,6	16,5	4,7
bus en tram	7,1	12,6	4,5
alle	7,5	25,8	5,0

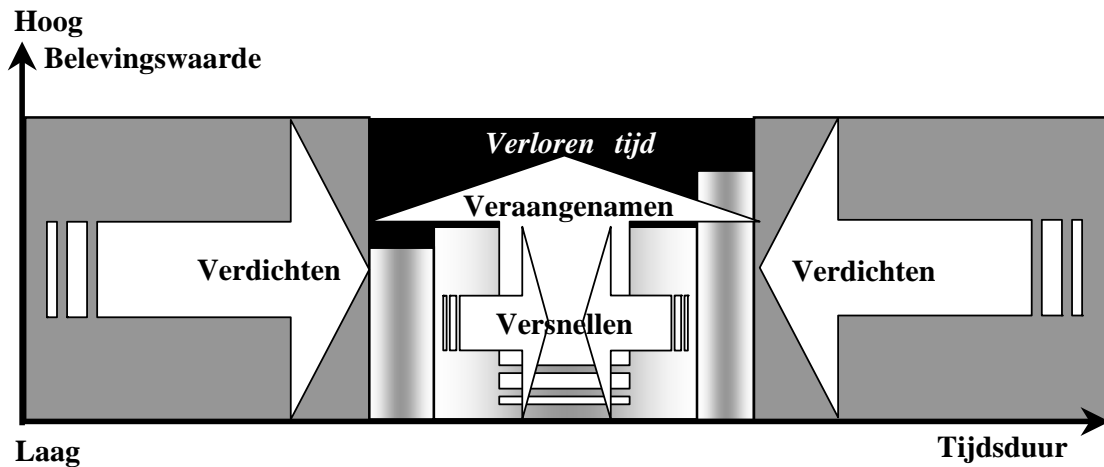
Figuur 3 Value Of Time in 2002 (bron: Advies inzake reistijdwaarderingen van personen, AVV mei 1998, update 2002, MOA, NS).

Dit betekent dat de VOT gedurende een multimodale verplaatsing verandert. We weten uit onderzoek naar Values Of Time¹ dat de 'in-trein tijd' een hogere waarde heeft dan de wachttijd (factor drie lager gewaardeerd) en dan de voor- en natransporttijd (tweemaal lager gewaardeerd). Figuur 4 visualiseert de verloren tijd in een *deur-tot-deur* verplaatsing per trein.



Figuur 4 Verloren tijd gedurende een *deur-tot-deur* verplaatsing per trein.

Op basis van dit inzicht zijn drie strategieën te onderscheiden via welke de belevingswaarde voor de reiziger gedurende de reis kan worden verhoogd, oftewel de *verloren tijd* kan worden gereduceerd: *versnellen*, *verdichten* en *veraangenamen* (de drie V's: zie figuur 5).



Figuur 5 Beperken verloren tijd door strategieën van versnellen, verdichten en veraangenamen.

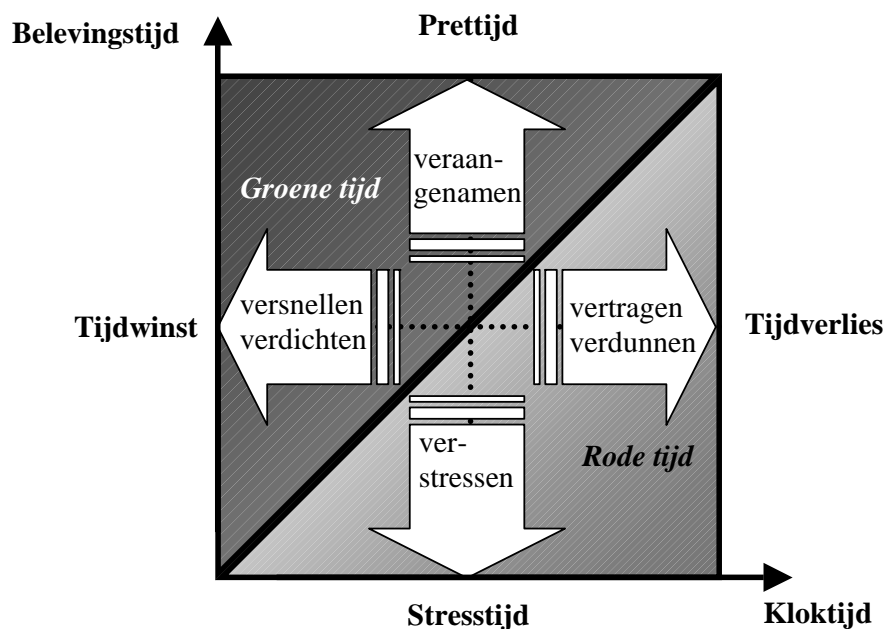
Versnellen is de meest gebruikelijke weg om de waarde van de tijd die reizigers ter beschikking hebben te verhogen. Verbeteren van de bereikbaarheid door versnelling is de traditionele oplossing om mensen meer uit hun dag te laten halen. Een andere mogelijkheid is door de bereikbaarheid met *verdichten* te verbeteren, door zoveel mogelijk activiteiten in de buurt van stations te situeren. Omslachtig en tijdrovend voor- en natransport wordt zo vermeden en men houdt tijd over voor andere activiteiten. Als laatste kunnen we de reistijd *veraangenamen*. De waarde van de reistijd wordt verhoogd, door de nutteloze reis- en wachttijd om te buigen in bruikbare verblijfstijd. Indien men tijdens de reis andere activiteiten kan ontplooiën, kunnen individuen verloren tijd omzetten in zinvolle tijd. Verloren reistijd wordt omgebogen in gewin (nuttige zaken als bijvoorbeeld werken), genot (zaken waar we plezier aan beleven zoals bijvoorbeeld lezen) of gedenkwaardige tijd (bijvoorbeeld het beleven van het landschap naar buiten kijkend). Kortom, de intrinsieke waarde van de reis wordt verhoogd.

4. Groene en rode tijd

Het verhogen van de intrinsieke waarde van de reis kan in elke schakel van de verplaatsingsketen: in het vortransport, op het station, in de trein en in het natransport. We kunnen de reisgebonden handelingen (informatie opzoeken, kaartje kopen, wachten) *rode tijd* noemen. De reiziger is binnen de rode tijd nauwelijks in staat andere activiteiten te

ondernemen, hersens en lichaam zijn druk met de reisgebonden handelingen, de reiziger zit in de 'stress-mode'. De resterende reistijd die niet belast is met reisgebonden handelingen kunnen we als *groene tijd* beschouwen. Tijd die door de reiziger kan worden ingevuld met nuttige, prettige of gedenkwaardige activiteiten. De reiziger schakelt naar de 'relax-mode'. *Verloren tijd* is tijd waarbij geen reisgerelateerde handelingen worden verricht (*rode tijd*) en die ook niet nuttig of prettig besteedt kan worden (*groene tijd*).

Doel is het verlagen van de VOT van de reistijd. Dit kan door het omzetten van *verloren* en *rode tijd* in *groene tijd*. Figuur 6 laat zien dat de drie strategieën van versnellen, verdichten en veraangenamen hierbij een cruciale rol spelen.



Figuur 6 Relatie tussen groene tijd en rode tijd en de strategieën van versnellen, verdichten en veraangenamen.

Figuur 6 laat verder zien dat er twee manieren zijn om de VOT van reistijd te verlagen. *Versnellen* en *verdichten* zijn vooral gericht op het terugdringen van de reistijd, gemeten in kloktijd, ten faveure van verblijfstijd die hoger gewaardeerd wordt. Alleen de derde strategie van *veraangenamen* is in staat *stresstijd* in *prettijd* om te zetten. Het disnut van de reis neemt af zonder dat de duur ervan afneemt. Deze strategie is interessant omdat de snelheid minder relevant wordt, terwijl het comfort onderweg relevanter wordt. Sterker nog, het reizen kan

nuttig (of plezierig) worden. De tijdswaardering van de verplaatsing gaat die van verblijven benaderen, zoals op een cruise waarbij verplaatsen en verblijven samenvallen en de snelheid van het schip ondergeschikt is aan het verblijf. Dit paper gaat verder in op mogelijkheden om de reistijd te *veraangenamen*.

5. Veraangenamen

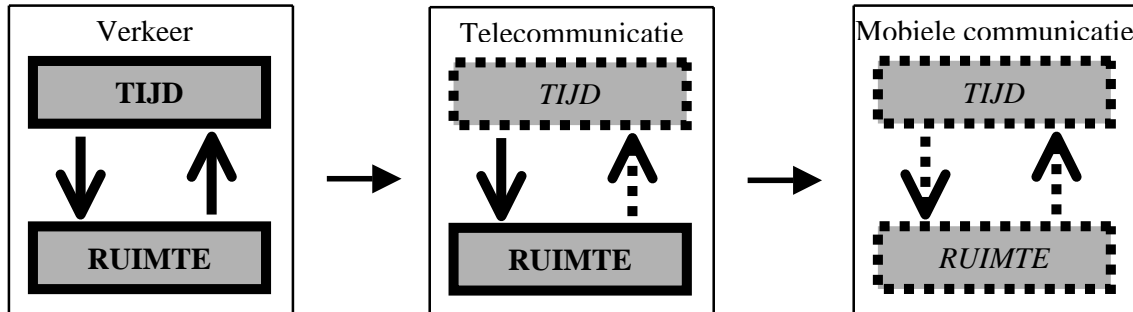
Veraangenamen is gericht op het bieden van mogelijkheden aan de reiziger om zijn reistijd beter te benutten, in de vorm van *gewin*, *genieten* en het beleven van *gedenkwaardige* gebeurtenissen (Hagen, 2003). Het station is een uitgelezen locatie om faciliteiten aan te bieden die de reis veraangenamen. *Gewin* ontstaat wanneer de reiziger op het station tijd wint door activiteiten te ondernemen die hij anders elders op de dag zou moeten doen. De reiziger spaart elders op dag een verplaatsing en dus reistijd uit. Dit kan uiteenlopen van het posten van een brief, het doen van (vergeet)boodschappen of even wat lezen op een bankje in een prettige ambiance. Als de verblijfstijd langer is, kunnen wat duurzamere activiteiten worden ondernomen, zoals vergaderen of eten in een restaurant. *Genot* ontstaat door het aanbod van voorzieningen die bij uitstek bedoeld zijn om de tijd aangenaam door te brengen.

Infotainment op een grote videowall, een spelletjesruimte of grand café behoren tot de mogelijkheden. Maar de verblijfswaarde kan ook verhoogd worden door het station als decor te laten fungeren voor bijvoorbeeld optredens, theater of promotie. *Gedenkwaardige* belevenissen ontstaan door zaken die een grote indruk maken op reizigers. Dit kan de architectonische schoonheid van het station zijn, of de kosmopolitische of avontuurlijke sfeer, maar ook zitten in grappige of subtiele gadgets. Het station kan als een zelfstandige attractie gaan functioneren, die mensen trots aan hun gasten laten zien of waar toeristen speciaal op afkomen. Denk hierbij aan New York's Grand Central station of de gerestaureerde hal van station Groningen.

6. Zachte bereikbaarheid

De voorgaande voorbeelden van op veraangenamen gericht aanbod op stations waren alle fysiek van aard: winkels, horeca en architectuur. ICT biedt nog andere manieren om de reistijd beter te benutten. Mobiele communicatie biedt de mogelijkheid om contact met de rest van de wereld te hebben terwijl men reist. Mobiele communicatie vervaagt de grenzen tussen

tijd en ruimte en is daarmee anders dan het (traditionele) telewerken, waarbij men toch vastzit aan één plek. Figuur 7 illustreert dit.

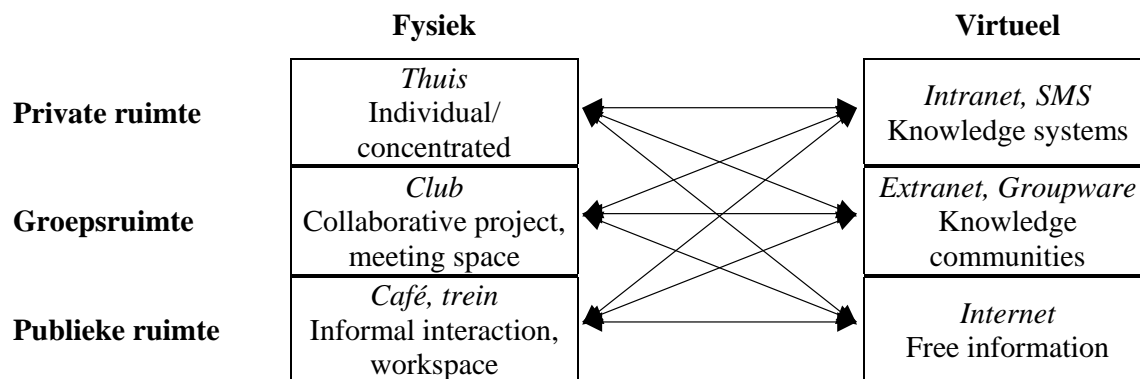


Figuur 7 Afnemende fixatie van tijd en ruimte van verkeer, telecommunicatie en mobiele communicatie.

Via mobiele communicatiemiddelen is het tijdens de gehele reis mogelijk te communiceren onafhankelijk van plaats en tijd. Op deze manier is de reiziger bereikbaar, niet in de zin van harde fysieke bereikbaarheid, maar virtueel of zacht. Met draadloze communicatie (bijvoorbeeld WiFi, UMTS) kan de werknemer thuis én onderweg zijn e-mail checken, anderen ‘contacten’ (bellen en mail), bestanden op werk bekijken en bewerken, maar ook TV kijken, de gouden gids of het weerbericht raadplegen. Kortom met draadloze communicatie kunnen mensen dezelfde activiteit onderweg verrichten die voorheen alleen op vaste plekken verricht kon worden. Dit biedt een welhaast ongekende flexibiliteit. Inhoudelijk maakt het niet meer uit of men nu thuis, onderweg of op een vaste werkplek activiteiten verricht. De werknemer onderweg moet daarvoor wel de juiste ondersteunende voorzieningen hebben, zoals een goede stoel, een tafeltje en voldoende licht en zo mogelijk een stopcontact. Daarbij kan gedacht worden aan wegrestaurants en pompstations, maar ook speciale vergaderkantoren of businesslounges op stations. OV-reizigers zijn tijdens het verplaatsen in het voordeel, omdat ze hun ogen en aandacht op hun “device” kunnen richten. Voor automobilisten ontstaat deze winst pas wanneer automatische voertuiggeleiding een feit is. Direct gevolg van het continu kunnen werken is dat men een langere reisafstand kan overbruggen zonder tijd te verliezen. Als men geen tijd kan verliezen wordt snelheid tevens minder belangrijk. Dit betekent dat werknemers zich over langere afstanden kunnen verplaatsen en complexere

verplaatsingen kunnen maken (bijvoorbeeld twee of drie (werk)adressen op één dag bezoeken, zonder dat dit ten koste gaat van de productiviteit.

Sociale en face-to-face contacten blijven belangrijk én mogelijk, zonder dat dit ten koste gaat van de productiviteit. De bereikbaarheid wordt niet beperkt tot fysieke bereikbaarheid, maar wordt verbreedt tot virtuele bereikbaarheid, waarbij men evenveel, zo niet meer activiteiten op een dag kan verrichten dan voorheen. Binnen vijf jaar zal 60% van de mensen met apparaten op basis van draadloze communicatie met elkaar kunnen communiceren, virtueel door een camera in het apparaat waardoor men elkaar “live” kan zien, en met internet om informatie te downloaden of te verzenden (interviews Gelyn Meijer en Eckard Wintzen).



Figuur 8 De koppeling van fysieke en virtuele componenten van typen ruimten (bewerking van: Klaase, 2000).

De zachte bereikbaarheid biedt veel mogelijkheden tot gewin, genot en gedenkwaardige belevenissen. Dit komt met name doordat verschillende typen ruimten via de mobiele communicatie aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Figuur 8 laat dit zien. Ruimten zijn in te delen naar de mate waarin ze openbaar of privaat van karakter zijn. Dit karakter is grotendeels bepalend voor ons gedrag. Mobiele communicatie maakt het mogelijk om in een publieke fysieke ruimte, zoals een trein of een stationshal, tegelijkertijd in een virtueel private ruimte te verkeren. Dit biedt allerlei mogelijkheden voor belevenissen, die voorheen niet in een openbare ruimte mogelijk waren, zoals het herschikken van je aandelenportefeuille (gewin), het bekijken van een film of het spelen van een *game* (genot), of een goed gesprek met een verre vriend (gedenkwaardig). Het huidige gebruik van de mobiele telefoon geeft een

bepaalde indruk van wat we kunnen verwachten, wanneer we ook via beeld en andere zintuiglijke impulsen via mobiele communicatiemiddelen met private, groeps- en publieke virtuele ruimten en via deze ook weer met de diverse fysieke ruimte verbonden zullen zijn.

7. Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

De inhoud van het voorliggende paper kan in de volgende punten worden samengevat:

- Het leven bestaat uit *verblijven* en *verplaatsen*;
- Voor *verplaatsen* zijn drie onderling uitwisselbare budgetten beschikbaar: *geld*, *tijd* en *moeite*;
- Reizigers meten de kwaliteit van vervoersalternatieven af aan de klantwensenpiramide (*tijd* en *moeite*) en maken de vervoerskeuze door vervolgens deze kwaliteit af te zetten tegen de kosten (*geld*);
- Met de *Value Of Time (VOT)* wordt het *disnut* van de verplaatsingstijd in geld uitgedrukt;
- De *VOT* varieert per inkomen, reismotief en vervoerswijze: hoe hoger de *VOT*, hoe groter het *disnut*;
- De *reistijd* kan naast kloktijd, ook gemeten worden in *belevingswaarde* van de tijd;
- De *belevingswaarde* kan worden verhoogd door drie strategieën: *versnellen*, *verdichten* en *veraangenamen* (de drie V's);
- De *reistijd* bestaat uit *rode tijd*, bestaande uit reisgebonden handelingen, *groene tijd*, tijd die nuttig of prettig besteedt kan worden, en *verloren tijd*, waarin geen reisgerelateerde handelingen worden verricht en die ook niet nuttig of prettig besteedt kan worden;
- De *VOT* kan worden verlaagd door *rode* en *verloren* tijd via de strategieën van *versnellen*, *verdichten* en *veraangenamen* in *groene* tijd om te zetten;
- *Versnellen* en *verdichten* zijn vooral gericht op het terugdringen van de reistijd, alleen via *veraangenamen* wordt *rode stresstijd* in *groene prettjid* om gezet: het disnut van de reis neemt af zonder dat de duur ervan afneemt;
- *Veraangenamen* is gericht op het bieden van mogelijkheden aan de reiziger om zijn reistijd beter te benutten, in de vorm van *gewin*, *genieten* en het beleven van *gedenkwaardige* gebeurtenissen;
- Zachte bereikbaarheid tijdens de reis via (individuele) *mobiele communicatiemiddelen* biedt veel mogelijkheden tot *gewin*, *genot* en *gedenkwaardige* belevenissen doordat het verschillende typen fysieke en virtuele ruimten aan elkaar koppelt.

Deze punten leiden tot de volgende conclusies en aanbevelingen:

- *Mobiele communicatie zorgt voor een virtuele bereikbaarheid parallel aan de fysieke bereikbaarheid en biedt daarmee veel mogelijkheden om de waardering van de reistijd te verhogen (en zodoende de VOT te verlagen);*
- *Investeren in het veraangenamen van de reis biedt een meer duurzame benadering van de mobiliteitsproblematiek dan het focussen op de snelheidsmaatregelen. Als de tijd tijdens de verplaatsing net zo nuttig of prettig (multi-tasking) ingevuld kan worden als op de bestemming, dan maakt het niet meer uit hoe snel dat men reist, men kan immers toch de dingen doen die men anders elders zou doen;*
- *Mobiele communicatie versterkt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Ten eerste dient de automobilist zijn zintuigen primair in te zetten voor het besturen van zijn voertuig, terwijl de OV-passagier zijn zintuigen vrij heeft voor allerlei virtuele impulsen. Ten tweede biedt de koppeling met virtuele private ruimte een hogere toegevoegde waarde aan de OV-passagier die zich meestal in een openbare ruimte bevinden, terwijl de automobilist zich reeds in een, fysieke, private ruimte bevindt;*
- *Het meewegen van mobiele communicatie in de mobiliteitsproblematiek vraagt om een nieuwe benadering van het begrip bereikbaarheid. Bij bereikbaarheid dient niet alleen de kloktijd een rol te spelen (harde bereikbaarheid), maar zou ook de waardering van de reistijd in belevingstijd mee moeten worden gewogen (zachte bereikbaarheid);*
- *Vergaand gebruik van mobiele communicatiemiddelen door kenniswerkers zou een aanzienlijke invloed op het verkeersbeeld in de Randstad kunnen hebben. Door de flexibele communicatiemogelijkheden zullen mensen makkelijk virtueel contact hebben met elkaar en minder gebonden zijn aan de traditionele tijdvensters. Zeker voor het toenemend aantal kenniswerkers (hoogopgeleid en hypermobiel) is dit relevant. Zij hoeven nu niet persé zo snel mogelijk op de beoogde bestemming te zijn, de tijd kan onderweg ook nuttig worden ingevuld. Daarnaast kunnen de drukste tijdstippen makkelijker worden gemeden, men is immers altijd en overal (virtueel) bereikbaar. Vergadertijden zullen meer naar de daluren en naar de randen van de dag kunnen verschuiven, terwijl de spijstijden worden benut voor virtuele informatie-uitwisseling door mensen die al dan niet onderweg zijn. De druk op de spits en de belasting van het milieu zullen verminderen, terwijl de bereikbaarheid van mensen onderling verbetert. De*

randstad wordt daardoor niet alleen gedurende de hele dag fysiek goed bereikbaar, maar ook virtueel.

Een koppeling van zachte aan harde bereikbaarheid lijkt hiermee een essentieel ingrediënt voor het beheersen van de mobiliteit in ons land . . . één verbinding is immers géén verbinding.

In de ideale situatie waarin er helemaal geen *rode en verloren tijd* meer aanwezig is tijdens de verplaatsing (een cruisetocht benadert deze situatie), dan maakt het niet meer uit hoe snel men gaat. Als snelheid niet relevant is, is de punctualiteit minder relevant. Door het importeren van *groene tijd* in een reis stijgt de intrinsieke waarde van de verplaatsing en verschuift het accent van harde naar zachte kwaliteitsaspecten, van snelheid en gemak, naar comfort en beleving. Uiteindelijk gaat het er niet meer om mensen zo snel mogelijk te verplaatsen, maar mensen zoveel mogelijk bruikbare tijd tijdens hun verplaatsing te verkopen.

Blijft de vraag wat deze dubbele bereikbaarheid doet met de besteding van ons tijdsbudget (kloktijd) aan fysiek verplaatsen? Laten we een gokje wagen: als verplaatsen net zo hoog gewaardeerd wordt als verblijven, waarom dan niet meer verplaatsen . . .

Referenties

- Hagen, M. van (2003) Belevingswaarde stations: Inrichting station en omgeving vanuit klantwensen. In: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk: No pay, no queue? Oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen in steden 20 en 21 november 2003. Delft: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS).
- Hagen, M. van (2003) Over rode en groene tijd (interne notitie). NS Commercie, 4 november 2003.
- Hagen, M. van, en E. de Munck Mortier (2003) Belevingswaarde op stations. Utrecht: NS Vastgoed / NS Commercie, juni 2003.
- Hagen, M. van, G.J. Peek en S. Kieft (2000) De functie van het station: een visie. In: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk: Wie betaalt bepaalt, 30 November and 1 December 2000. Delft: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS).
- Hupkes, G. (1977) Gasgeven of afremmen: Toekomstscenario's voor ons vervoerssysteem. Deventer: Kluwer.
- Klaase, D., en G.J. Peek (2000) Intelligente knooppunten voor de netwerkeconomie, Real Estate Magazine, 3, 33-38.
- Levinson, D. (2003) Weighting Waiting: Evaluating the Perception of In-Vehicle Travel Time Under Moving and Stopped Conditions. University of Minnesota, august 2003.
- London Transport, Market Planning (1998) Assessing Dislikes of Time Spent on Different Stages of London Underground Journeys, oktober 1998.
- Muconsult (2003) De kwaliteitsbeleving van de reis met de trein, fase 2 kwantitatief onderzoek, 13 juni 2003. Amersfoort: Muconsult.
- Peeters, P., R. de Wilde en B. Clement (2001) Een constante in beweging? Reistijd, virtuele mobiliteit en de Brevet-wet. In opdracht van Ministerie van verkeer en waterstaat, directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. Maastricht: Universiteit van Maastricht en Peeters Advies, februari 2001.
- University of Leeds in association with John bates Services (2003) Values of Travel Time Savings in the UK, Report to Department for Transport; Insitute for Transport Studies, january 2003.
- Waard, van der (1989) Onderzoek weging tijdelementen.
- Wardman, M. (2001) Public Transport Values of Time, december 2001.
- Interview Gelyn Meijer (associate director, CMG unwired concepts), 26 april 2004.
- Interview Eckard Wintzen (oprichter Origin), 25 mei 2004.