

HYPERMOBIELEN

Tim Schokker & Peter Peters

Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Universiteit Maastricht

t.schokker@avv.rws.minvenw.nl

p.peters@philosophy.unimaas.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
- 2. De hypermoderne samenleving**
- 3. Hypermobielen**
- 4. Een netwerkbenadering van mobiliteit**
- 5. Onderzoeksopzet**
- 6. Conclusie**
- 7. Referenties**

Samenvatting

Hypermobielen

Mobiliteit wordt vaak gelijkgesteld aan verplaatsingsgedrag. Hierdoor wordt het temporele aspect van mobiliteit onderbelicht en komt de nadruk te liggen op de fysieke verplaatsing in de ruimte. Door een breder begrip van mobiliteit te hanteren als de nabijheid van mensen en dingen komen ook andere aspecten van mobiliteit aan de orde. Zo vormt de mobiele telefoon een cruciale schakel in de manier waarop mobiliteit in de huidige samenleving gerealiseerd wordt. In dit paper wordt een onderzoeksopzet voorgesteld met als doel een bijdrage te leveren aan een nieuwe manier van kijken naar mobiliteit. We zijn geïnteresseerd in de manier waarop mensen zogenaamde mobiliteitspuzzels oplossen. Gedurende de reis kunnen zich onverwachte problemen voordoen en ook plannen en coördineren van activiteiten kan een opgave zijn. We zijn met name geïnteresseerd hoe zogenaamde hypermobielen (mensen die tijdsdruk ervaren en relatief veel onderweg zijn) deze mobiliteitspuzzels oplossen.

Summary

Hypermobiles

In most research mobility is understood as the movement from A to B. The temporal aspects of mobility are relatively neglected. If mobility is seen as the proximity of things and people other aspects of mobility become important. For example, the use of the mobile phone is an intrinsic element the way mobility is organised in modern societies. This paper is an attempt to develop a new approach to mobility. We are interested in the way people solve mobility puzzles. Mobility puzzles are unexpected problems during travel or problems of time management; how to combine actions given a relatively tight time space frame. We are especially interested how hypermobiles (people who are travelling a lot and are experiencing pressure of time) are solving these mobility puzzles.

1. Inleiding

Mobiliteit wordt vaak gelijkgesteld aan verplaatsingsgedrag. Dit paper doet verslag van een onderzoeksproject waarin gezocht wordt naar nieuwe manieren om naar mobiliteit te kijken. De stelling is dat in de zich snel ontwikkelende netwerksamenleving, waarin globalisering, individualisering en flexibilisering kernbegrippen zijn, mobiliteit niet meer geconceptualiseerd kan worden als verplaatsingsgedrag, maar dat een breder mobiliteitsbegrip gehanteerd dient te worden om te kunnen begrijpen wat mobiliteit is. Eerst worden de dominante trends in de huidige samenleving beschreven, een samenleving die de Franse filosoof Gilles Lipovetsky typeert als een “hypermoderne” samenleving. In deze samenleving kan een groep gekwalificeerd worden als hypermobiel, mensen die relatief vaak onderweg zijn en tijdsdruk ervaren. Vervolgens wordt een manier van kijken naar mobiliteit ontwikkeld. In de slotparagraaf wordt de onderzoeksopzet kort beschreven.¹

¹ Het onderzoek is geïnitieerd door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. Het onderzoek wordt uitgevoerd door W.Bijker, P.Peters en S. Kloppenburg van de Universiteit Maastricht in de tweede helft van 2006. Voor analyse van mobiele telefoondata zijn S.Wyatt en P.Wouters van de Virtual Knowledge Studio betrokken. Tevens wordt in dit onderzoek samengewerkt met Vodafone. De theoretische invalshoek zoals beschreven in de paper kwam tot stand in een aantal gesprekken tussen Peter Peters, Tim Schokker (AVV) en Sanneke Kloppenburg.

2. De hypermoderne samenleving

Lipovetsky (2004) stelt dat nadat het postmoderne begin jaren tachtig zijn opwachting deed, thans sprake is van een “hypermoderne” samenleving. Het postmodernisme kondigde het einde aan van de ideologie van de “grote verhalen” en bedrukte de dynamiek en pluriformiteit van de samenleving. Lipovetsky constateert dat er na de gebeurtenissen van 11 september er weinig meer over is van de onbevangenheid en speelsheid die het postmodernisme karakteriseerde. In de huidige samenleving lijkt de toekomst eerder bedreigend, maar de omslag die het postmodernisme aankondigde is nog steeds actueel. Voor Lipovetsky is dit vooral een radicale individualisering, het ontstaan van de consumptie maatschappij, de erosie van het gezag, het verlies van vertrouwen in de politiek algemeen en het wantrouwen tegen ieder politiek project bijzonder. Voor Lipovetsky heeft zich nooit een “post” tijdperk van “na” het modernisme aangekondigd, maar is er eerder sprake van een radicalisering van de processen die zich in het modernisme voltrok. Vandaar het “hypermodernisme” als een modernisme verheven tot de n-de macht. Het modernisme werd nog in balans gehouden door een stelsel van conserverende krachten, de nationale identiteit, de vaste man-vrouw verhouding, de invloed van de kerk en de rigiditeit van de sociale klassen. Al deze constanten zijn echter ernstig geërodeerd en daarvoor in de plaats is een sterk individualistische levensstijl gekomen binnen een globaal functionerende economie. De oude politieke projecten hebben elke binding en overtuigingskracht verloren en zijn vervangen door de opkomst van de mensenrechten. Een belangrijk kenmerk van de hypermoderne samenleving is de manier waarop tijd wordt beleefd. Het oude politieke idee van een breuk met het verleden om een nieuw begin te maken, de revolutionaire toekomst, heeft plaats gemaakt voor het continu streven naar verandering, hervorming en versnelling.² Het verlies van de “grote verhalen” en de opkomst van het individu (zijn ervaring, gezondheid en levensgeluk) veroorzaakte een verschuiving in de temporele oriëntatie van de samenleving van de toekomst naar het heden. De nadruk op “het nieuwe” had Lipovetsky al eerder geanalyseerd in zijn boek over de opkomst van de mode. Hij beschrijft daarin hoe het principe van de mode (nieuw en beter dan

² “Moins le futur est prévisible, plus il faut être dépassé par “l’évolution”: le cult de la modernisation technicienne l’a emporté sur la glorification est prévisible, plus il faut être mobile, flexible, réactif, prêt à changer en permanence, supermoderne, plus moderne que les modernes de l’époque héroïque. La mythologie de la rupture radicale a été remplacée par la culture du plus vite et du toujours plus”. P.84 Les temps hypermodernes. Gilles Lipovetsky, Grasset, 2004.

ooit!) vanaf de middeleeuwen ontstaat voor een beperkte bovenklasse en geleidelijk alle domeinen van de samenleving in zijn greep krijgt.

Lipovetsky constateert in toenemende mate een zucht naar het heden, het beleven in ‘real-time’ en het niet meer acceptabel zijn van welke vorm van uitstel dan ook. Voor een belangrijk deel heeft de opkomst van internet en de mobiele telefoon aan deze real-time cultuur bijgedragen. In het bedrijfsleven telt vooral korte termijn rendement en groei. De moderne occupatie met tijd is echter niet beperkt tot de sfeer van het werk maar is tevens bepalend voor het persoonlijk leven. In de hypermoderne samenleving is het time-management voor ieder individu een persoonlijke opgave geworden. Het is het resultaat van een radicaal individualiseringsproces dat de omgang met tijd een subjectieve keuze is geworden; zal ik tijd besteden aan mijn kinderen of aan mijn werk, aan mijn opleiding of aan mijn relatie, zal ik ontspannen een game spelen of sporten etc etc. Lipovetsky spreekt met enige overdrijving van een subjectieve “tijd-oorlog” die ieder van ons voert. In een geïndividualiseerde samenleving zijn er geen vanzelfsprekende kaders maar waar we gemakkelijk op kunnen terugvallen, ons bestaan is een plannend en reflexief bestaan geworden waarbij voortdurend individuele keuzes gemaakt en verantwoord moeten worden. Deze “chrono-reflexiviteit” zoals Lipovetsky die noemt vereist verder onderzoek (zie ook May en Thrift, 2001). In ons onderzoeksproject leggen we juist de relatie met mobiliteit.

3. Hypermobielen

Lipovetsky’s observaties hebben ons geïnspireerd het onderzoek te richten op zogenaamde hypermobielen: mensen die relatief vaak onderweg zijn en daarbij regelmatig tijdsdruk ervaren. Hoewel Lipovetsky niet expliciet de relatie legt tussen het ervaren van tijdsdruk en mobiliteit is die relatie er wel. Shove (2002) laat zien dat toenemende mobiliteit en fragmentering van de persoonlijke tijd twee zichzelf versterkende processen zijn. Door de flexibiliteit die de auto biedt, wordt het mogelijk tijd in steeds kleinere eenheden op te delen. Hierdoor is het mogelijk meer activiteiten per tijdseenheid te combineren, waardoor de coördinatie van activiteiten een steeds grotere opgave wordt. Een ander gevolg van de beschikbaarheid van de auto is, dat de sociale verwachtingen om activiteiten te combineren toenemen. Verplaatsingsketens worden niet alleen steeds complexer, ze krijgen ook een meer

ad hoc karakter. Plannen worden gedurende de rit bijgesteld en aangepast aan wisselende omstandigheden. De mobiele telefoon speelt hierin een grote rol. Wij denken dat deze ontwikkeling een interessant object van onderzoek vormt: we zijn geïnteresseerd hoe zogenaamde hypermobielen reizen, hoe zij activiteiten plannen en coördineren en hoe zij ad hoc tijdens de reis voornemens aanpassen of bijstellen. Daarmee is echter nog niet het conceptueel perspectief gegeven waaruit zich een onderzoeksbenadering laat afleiden. Dit perspectief werken we in de volgende paragraaf nader uit.

4. Een netwerkbenadering van mobiliteit

In de uitwerking van ons conceptueel kader sluiten we aan bij de zogenaamde ‘mobilities turn’. De Britse socioloog John Urry (2000a; 2000b) stelt dat mobiliteit het onderscheidende kenmerk is van hedendaagse maatschappijen. Volgens hem zou het object van sociale theorievorming niet langer ‘maatschappijen’ moeten zijn, maar wat hij ‘mobilities’ noemt. Een nieuwe sociologie van mobiliteiten zou dit reizen van mensen, goederen, informatie en ideeën tot onderwerp moeten hebben. Welke begrippen staan ons dan ter beschikking om ‘mobilities’ te analyseren? In de literatuur ontbreekt het niet aan metaforen: stromen, netwerken, landschappen, vloeistoffen en hybriden. Maar hoe evocatief ook, deze metaforen verschaffen geen inzicht in *hoe* al die bewegingen mogelijk worden en op elkaar afgestemd. Om die vraag te kunnen beantwoorden, moeten we onderzoek doen naar mobiliteits*praktijken*, dat wil zeggen het geheel aan kennis, handelingen, gewoontes en technologieën dat in een bepaalde situatie nodig is om van de ene naar de andere plaats te reizen (Weilenmann, 2003; Peters, 2006).

In ons onderzoek hanteren we een brede definitie van mobiliteit. Mobiliteit is het mogelijk maken van ontmoetingen tussen met en plaatsen en vindt plaats binnen mobiliteitspraktijken. Het voordeel van deze definitie is dat mobiliteit niet beperkt wordt tot verplaatsingsgedrag, maar steeds in relatie wordt gedacht met andere mogelijkheden om “contact te maken”. Hieronder werken we onze benadering verder uit. Achtereenvolgens komt aan de orde mobiliteit als een netwerk, de relatie tussen mobiliteit en sociale netwerken en het oplossen van ‘mobiliteitspuzzels’.

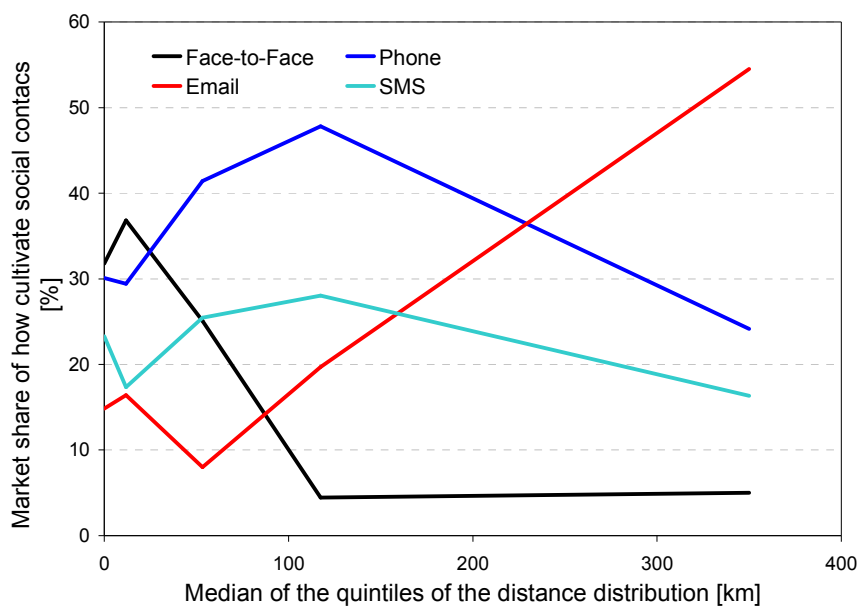
A. Mobiliteit veronderstelt een heterogeen netwerk

Om mobiliteit als alledaagse praktijk op te kunnen vatten, kunnen we ons niet slechts richten op het gedrag van de individuele reiziger. Die reist immers binnen een netwerk waarin een groot aantal heterogene elementen te onderscheiden zijn (behalve de reizigers zelf kunnen we denken aan wegen en matrixborden, rails en treinstations, mobiele telefoons en Tom Tom's, wegenkaarten, verkeerscentrale en verkeersregels, benzinepompen en benzineprijzen, rustplaatsen, auto's, garages, treinen, tools etc.) (Latour, 2005). De alledaagse activiteit van het reizen kunnen we nu herdefiniëren als het tot stand brengen van een heterogeen netwerken dat een specifieke verplaatsing mogelijk maakt. Peters (2006) analyseert deze heterogene netwerken als 'passages'. Passages worden niet alleen vooraf gepland, maar moeten soms ook in real time gerepareerd worden. Daarbij kan men denken aan een auto die het laat afweten, maar ook aan een situatie dat zich op de snelweg een ongeluk voordoet en groot aantal routines in werking worden gesteld en actoren (meldkamer, politie, weginspecteur, ambulance, brandweer, berger, verkeerscentrale) in actie komen om de rijbaan zo spoedig mogelijk vrij te maken. De netwerkelementen die vanuit het perspectief van de reiziger beschikbaar zijn noemen we netwerkmiddelen. Zo is een verkeerscentrale voor een automobilist geen netwerkmiddel, maar verkeersinformatie wel. Onder netwerkmiddelen verstaan we zowel de mogelijkheden voor fysieke mobiliteit (autobeschikbaarheid, OV aansluitingen), ICT- middelen (mobiele telefoon, e-mail, PDA etc.), competenties om netwerkmiddelen te gebruiken als algemene hulpbronnen zoals tijd en geld. De beschikbaarheid van netwerkmiddelen maakt het voor een individu mogelijk ontmoetingen te realiseren, te plannen en te coördineren.

B. Mobiliteit en sociale netwerken

De mate waarin mensen beschikken over middelen om ontmoetingen tussen mensen en plaatsen te realiseren (dwz beschikken over netwerkmiddelen) bepaalt mede hun mogelijkheden om sociale netwerken in stand te houden of uit te breiden. De ruimtelijke structuur van het sociaal netwerk van een individu vormt een belangrijke verklaringsgrond om de mobiliteit van dat individu te begrijpen. Het onderhouden van contacten in ons persoonlijk netwerk is niet vrij, veel van onze relaties zijn verplicht of op zijn minst door zachte sociale druk ingegeven. Een groot deel van onze dagelijkse ontmoetingen hebben een verplicht en een regelmatig karakter.

In het onderzoek van Larsen, Urry en Axhausen (2005) wordt het sociale netwerk van drie beroepsgroepen (architecten, sportschoolhouders en bewakingspersoneel) gereconstrueerd om zo een verband te vinden tussen het sociale netwerk en het mobiliteitsgedrag (in de ruime betekenis van fysieke en virtuele mobiliteit). In het onderzoek bleek er een relatie te zijn tussen de ruimtelijke structuur van het netwerk en de manier waarop het werd onderhouden. Relaties op grote afstand werden vooral in stand worden gehouden door e-mail contact en telefoonverkeer, regionale contacten middels telefoon en sms en nabije relaties door middel van direct contact (face to face) en telefoon.



Sociale netwerken zijn in toenemende mate ruimtelijk verspreid. De tijd dat het leven zich afspeelde tussen de kerk en de kroeg ligt definitief achter ons. Doordat sociale netwerken ruimtelijk verspreid zijn en agenda's vol is de kans dat ontmoetingen ongepland tot stand komen klein en de behoefte om ontmoetingen te coördineren en te plannen groot. Tegelijk zijn er ook geen tijdskaders meer voorhanden die individuen zonder meer kunnen vooronderstellen. Hierin heeft de introductie van de mobiele telefoon veel betekend. Dankzij de mobiele communicatie is men minder gebonden aan een strak planningsregime. Plannen kunnen worden bijgesteld en worden voortdurend heronderhandeld wat leidt tot een soort permanente synchronisatie. Ling (2002) beschrijft dit als de overgang van een time-based coordination gebaseerd op strakke planningschema's en tijdregimes en mobile-based coordination gebaseerd op een permanent synchronisatieproces.

C. Mobiliteit is puzzels oplossen: het beschikken over wisselgeld

Doordat individueel veel verschillende activiteiten in een relatief kort tijdsbestek moeten combineren ontstaat tijdsdruk. Agenda's moeten op elkaar worden afgestemd en mobiliteit ingepland. Individuen worden hierin steeds geconfronteerd met puzzels; hoe verschillende activiteiten te combineren? We gaan ervan uit dat individuen hierin erg bedreven zijn, een groot deel van het puzzel oplosgedrag is routine geworden. In het dagelijkse leven beschikken individuen over vaste scenario's of scripts waardoor de moeite die een voortdurende heronderhandeling kost wordt vermeden. Niet altijd loopt het zoals verwacht. Dan wordt een beroep gedaan op extra creativiteit en improvisatievermogen. In het onderzoek zijn we geïnteresseerd in de manier waarop individuen puzzels oplossen. Het gaat dan zowel om de scripts die men hanteert als de ad hoc oplossingen die bedacht worden. De netwerkmiddelen waarover een individu beschikt biedt hem een zekere speelruimte, hij beschikt over 'wisselgeld' waarbij verschillende mogelijkheden kunnen worden ingeruild (Peters, 2006). Dit geldt voor de aard van de ontmoeting (in plaats van een afspraak, bellen of e-mailen), het tijdstip of de locatie en ook voor de wijze waarop men reist (meerijden of eigen vervoer). Tijdens de reis moeten ook puzzels worden opgelost. Tijdens elke reis kunnen zich onverwachte problemen voordoen. Soms kunnen deze puzzels tijdens de reis eenvoudig worden opgelost (men kiest een andere route) in andere gevallen moeten afspraken worden afgezegd om met een ander reisdoel de weg te vervolgen.

5. Onderzoeksopzet

Het onderzoek richt zich op de manier waarop zogenaamde hypermobielen mobiliteitspuzzels oplossen. Hypermobielen staan onder tijdsdruk en zijn vaak onder weg en de verwachting is dat zij ook vaak puzzels moeten oplossen. Niet alleen zullen zij vaker puzzels oplossen, zij zullen ook over meer netwerkmiddelen beschikken om dat te doen. Om de context van deze puzzels goed te begrijpen gaan we het sociale netwerk van deze respondenten in kaart brengen. Hoewel niet altijd zal de puzzel vaak voorkomen uit verwachtingen en verplichtingen die in het sociaal netwerk zijn aangegaan. Het sociaal netwerk vormt een belangrijke achtergrond om mobiliteitsgedrag te begrijpen. Daarnaast is het van belang inzicht te krijgen in de netwerkmiddelen waarover een individu beschikt. In eerste instantie gaat het

hier om voor de hand liggende zaken als autobeschikbaarheid en ervaring met OV gebruik. Maar ook het gebruik van mobiele telefoon of PDA zijn belangrijke netwerkmiddelen. Onze bijzondere aandacht gaat uit naar mobiel telefoongebruik. De mobiele telefoon vormt een cruciale schakel in de manier waarop mobiliteit in de hypermoderne samenleving gerealiseerd wordt.

Om het gebruik van de mobiele telefoon te kunnen reconstrueren en tevens als middel om tijd-ruimte patronen te reconstrueren (tijdstip en plaats van bellen is immers bekend) is voor de uitvoering van het onderzoek samenwerking gezocht met een provider van mobiele diensten. Voor het uitvoeren van het onderzoek zal naar 15 respondenten worden gezocht die voldoen aan de kwalificatie hypermobiel; mensen die tijdsdruk ervaren, relatief veel onderweg zijn en veel verschillende activiteiten combineren. In een eerste intake interview zal de respondent worden geïnterviewd om het doel van het onderzoek toe te lichten en het sociaal netwerk van de respondent in kaart te brengen. De respondent krijgt de opdracht mee gedurende de onderzoeksperiode een aantal mobiliteitspuzzels te verzamelen. Tijdens de onderzoeksperiode wordt het mobiele data (tijd en plaats, niet de inhoud van de gesprekken) van de respondent bijgehouden. In een tweede interview wordt deze data samen met de respondent en de door hem verzamelde puzzels geanalyseerd.

6. Conclusie

In het standaardbeeld binnen veel verkeerskundig beleidsonderzoek en -ontwikkeling wordt mobiliteit opgevat als de verplaatsing van A naar B. In contrast hiermee vertrekt het onderzoek dat in dit paper is beschreven vanuit de these dat mobiliteit eerst en vooral ontmoetingen tussen mensen en plaatsen mogelijk maakt. In deze benadering komt de nadruk te liggen op mobiliteit als een alledaagse praktijk en staat het perspectief van de reiziger centraal. Mobiliteit, in dit onderzoek nadrukkelijk opgevat als fysieke en digitale mobiliteit, is een manier voor mensen om hun sociale netwerk in stand te houden. Zij gebruiken daartoe transportmiddelen zoals de auto, het openbaar vervoer en de fiets, maar ook communicatietechnologieën als mobiele telefoon, email en personal digital assistants. Deze middelen vatten we op als 'netwerkmiddelen'. Het onderzoek wil de vraag beantwoorden hoe zogenaamde 'hypermobielen', mensen met complexe mobiliteitspatronen, hun sociale

netwerk onderhouden en welke rol fysieke en digitale mobiliteit alsook het gebruik van uiteenlopende netwerkmiddelen daarin spelen. De opbrengst van dit onderzoek is tweeledig. In de eerste plaats worden nieuwe mobiliteitsconcepten geformuleerd en getoetst in een explorerend empirisch onderzoek. In de tweede plaats wordt een aanzet gegeven tot de ontwikkeling van innovatieve technieken van dataverzameling en data-analyse om de relatie tussen sociale netwerken en het gebruik van netwerkmiddelen zowel kwantitatief als kwalitatief te kunnen representeren.

Referenties

- Breedveld, K. en G. van den Broek (2002) *De veeleisende samenleving* Essay in opdracht van de Raad voor Maatschappelijke Ontwikkeling (RMO).
- Kesselring, S. en G. Vogl (2004), *Mobility Pioneers*, paper Alternative Mobilities Future, 9-11 januari 2004.
- Larsen, Jonas, Kay. W. Axhausen, and John Urry. 2006b. Geographies of Social Networks: Meetings, Travel and Communication. *Mobilities* 1 (2):261-283.
- Laurier, E. (2004a) 'Doing Office Work on the Motorway', *Theory, Culture & Society* 21(4-5): 261-277.
- Latour, B. (2005) *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. London: Oxford University Press.
- Ling, R. and B. Yttri. (2002) 'Hyper-coordination via Mobile Phones in Norway', in J. Katz and M. Aakhus (eds.) *Perpetual Contact: Mobile Communication, Private Talk, Public Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lipovetky, G. (2004), *Les Temps Hypermodernes*, Grasset.
- Marzloff, B. (2005), *Mobilites, trajectoires fluides*, l'aube essai.
- May, J. and Thrift, N. (eds). (2001) *Timespace: geographies of temporality*, London: Routledge
- Peters, P. F. (2006), *Time, Innovation and Mobilities, Travel in technological cultures*. London: Routledge.
- Shove, E. (2002) *Rushing around: coordination, mobility and inequality*, paper mobile network, October 2002.
- Urry, J. (2000a) *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the 21st Century*, Routledge, London.
- (2000b) 'Mobile sociology', *British journal of sociology*, 51(1): 185-203.
- (2002) *Mobility and Proximity*, *Sociology* (36) 2: 255-274
- (2003) *Global Complexity*, Cambridge: Polity Press
- (2004) 'The "System" of automobility,' *Theory, culture & society*, 21(4): 25-39.
- Weilenmann, A. (2001). *Mobile Methodologies: Experiences from Studies of Mobile Technologies-in-Use*. Paper read at Proceedings of the 24th Information Systems Research Seminar in Scandinavia (IRIS 24), at Viktoria Institute, Sweden.
- Weilenmann, A. (2003) *Doing mobility*, unpublished thesis, Göteborg University.