

Podium 'Wie ik ben en waar ik ga' 28 april 2010

In de komende decennia zijn ingrijpende verschuivingen in bevolkingsomvang en -samenstelling te verwachten die van invloed zijn op de mobiliteit. Dit zijn zowel demografische ontwikkelingen (vergrijzing, toename van het aantal niet-westerse allochtonen, komst van een nieuwe ICT-gerichte generatie) als ruimtelijke ontwikkelingen (krimp en groei van de bevolking in verschillende regio's). Een andere in het oog springende ontwikkeling is een verschuiving in leefstijlen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft over deze onderwerpen een advies uitgebracht met de titel '[Wie ik ben en waar ik ga](#)'. XTNT heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit advies. Dit was de reden om op 28 april met een tiental enthousiaste deelnemers op ons 'podium' van gedachten te wisselen en te discussiëren over het advies.

Het podium startte met de film over het advies 'Wie ik ben en waar ik ga'. Deze film is bedoeld om mensen aan het denken te zetten over de toekomstige ontwikkelingen. Na een korte toelichting van Gerard Tertoolen (XTNT) op de film en het advies van de Raad van Verkeer en Waterstaat volgden vier discussierondes:

1. Vergrijzing.
2. De nieuwe generatie.
3. Ruimtelijke krimp en groei.
4. Leefstijlen.



Discussieronde: vergrijzing

65+ers maken in de toekomst een steeds groter deel uit van onze samenleving. De gemiddelde levensverwachting stijgt en ouderen blijven langer gezond en vitaal. Minder vitale ouderen hebben meer technische mogelijkheden (bijvoorbeeld digitale hulp op afstand) om zelfstandig te kunnen blijven leven.

Een andere verandering die optreedt is de mentaliteitsverandering van de ouderen. Ze willen meer plezier maken, reizen en uitstapjes maken en hebben hier ook het geld en de tijd voor. Er is een stijging in het

rijbewijsbezit onder ouderen, wat de ouderen ook steeds mobieler maakt.

Ouderen hebben in het verkeer behoefte aan de volgende drie punten:

- (sociale) veiligheid;
- gemak;
- zelfstandigheid.

Stelling 1: *'Met oog op de vergrijzing is apart vervoersbeleid voor ouderen een must.'*

Beleidsmakers moeten oog hebben voor de gevolgen van vergrijzing en de wensen van ouderen, maar een apart vervoersbeleid is niet gewenst. Het risico van een apart vervoersbeleid is dat het een stigma oproept, terwijl mensen niet gestigmatiseerd willen worden.

Het bestaande vervoersbeleid moet streven naar het zo lang mogelijk mobiel houden van ouderen. Het vervoersbeleid kan aan kwaliteit winnen als vanuit de ouderen wordt geredeneerd. Dat wil zeggen dat bepaalde maatregelen of acties niet alleen voor ouderen nuttig zijn; het kan ook voor jongeren gemak bieden.

Ouderen veroorzaken op de weg soms gevaarlijke situaties. Door de ouderen te stimuleren met het openbaar vervoer te reizen, kunnen deze gevaarlijke situaties worden voorkomen. Het puntensysteem dat nu voor jongeren geldt (als je binnen vijf jaar drie overtredingen maakt, moet je een test afleggen en kan je je rijbewijs verliezen), kan voor alle automobilisten worden aangewend. Geef ouderen die hun rijbewijs kwijtraken dan bijvoorbeeld een dalurenkaart voor het openbaar vervoer.

Stelling 2: *'Door het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor ouderen, jaag je andere reizigers eruit.'*

Maatregelen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken moeten we integraal aanpakken en niet toespitsen op één doelgroep. Het risico bestaat namelijk dat een maatregel specifiek voor de ouderen nadelig kan zijn voor andere doelgroepen. Een voorbeeld is de overstaptijd. Voor ouderen kan een langere overstaptijd voordelig zijn, terwijl dat voor haastige reizigers juist nadelig is.

We moeten een op maat gesneden product bieden voor elke verplaatsing die de reiziger maakt. Een oudere met voldoende tijd, kiest vanzelf de verbinding met bijvoorbeeld zo min mogelijk overstappen die iets langer duurt, of een verbinding met meer comfort. Een andere reiziger kiest misschien juist voor meerdere overstappen om zo tijd te 'winnen'. De reiziger selecteert het vervoermiddel en type reis al voordat hij/zij in het voertuig gaat zitten. Het is de taak van de vervoeraanbieder om de verschillende mogelijkheden ook te bieden.

Voor ouderen vormt de kaartjesautomaat voor het openbaar vervoer een drempel. Ouderen vinden het eng of onwennig om de automaten te gebruiken. Uitleg over de kaartjesautomaten kan de drempel om gebruik te maken van het openbaar vervoer verkleinen.

De communicatie over het openbaar vervoer kan beter. Lang niet alle mogelijkheden en acties zijn bij de reizigers bekend. Voor de communicatie kunnen we wel onderscheid naar doelgroepen maken. De overheid of de vervoerbedrijven kunnen specifieke communicatiemiddelen inzetten om bijvoorbeeld de ouderen op de hoogte te brengen van de mogelijkheden binnen het openbaar vervoer.

De vitale ouderen reizen veel met de auto en niet met het openbaar vervoer. Zij zijn daarom geen logische doelgroep om het openbaar vervoer bij te stimuleren. Zij hebben een diffuus verplaatsingspatroon en als het mogelijk is mijden ze de file.

De OV-chipkaart biedt flexibiliteit voor reizigers. Ze zitten niet vast aan een treinreis omdat ze een retourkaartje hebben gekocht, maar kunnen per rit bepalen welk vervoermiddel het beste is. Dit kan voor ouderen ook een positief effect hebben op het gebruik van het openbaar vervoer. De OV-chipkaart geeft ze meer vrijheid.

Stap één waar we morgen mee moeten beginnen om de ouderen in het openbaar vervoer te krijgen, is het imago

van het openbaar vervoer verbeteren. Daarnaast is het zorgen voor goed voor- en natransport (elektrische fiets/scooter/scootmobiel) belangrijk.

Discussieronde: de nieuwe generatie

De nieuwe generatie jongeren (alle mensen die na 1985 zijn geboren) is opgegroeid achter het beeldscherm. Het beeldscherm (tv/computer) opent de wereld voor de jongeren. Een computer is voor jongeren meer een communicatiemiddel dan een informatiebron zoals voor andere generaties het geval is.

Jongeren staan continu bloot aan een bombardement aan informatie die zij via verschillende kanalen krijgen toegezonden. Uit dit bombardement aan informatie moeten ze snel informatie filteren die voor hen van belang is. Daarom gaan de jongeren van nu ook anders met informatie om dan voorgaande generaties. Ze kunnen sneller kiezen en switchen tussen de informatie. Dit betekent overigens niet dat ze meerdere taken tegelijk kunnen uitvoeren.

Uit onderzoek blijkt dat er in de toekomst twee dominante groepen jongeren ontstaan, de pragmatici en de buitenstaanders. De pragmatici zijn individualistisch ingesteld en hebben plezier in het leven. De buitenstaanders zijn mensen die lastig om kunnen gaan met alle informatie en communicatiemogelijkheden en zich terugtrekken uit de maatschappij. De buitenstaander vaart meer zijn eigen koers. Overigens gaat bij alle groepen jongeren in de toekomst ICT en gemak een steeds grotere rol spelen in het leven.



Stelling 3: *'De nieuwe generatie is niet meer te porren voor belangenvertegenwoordiging.'*

De klassieke vormen van belangenvertegenwoordiging, zoals de Fietzersbond en ROVER, zijn voor jongeren niet meer interessant. Jongeren zijn vluchtiger en oppervlakkiger en niet bereid te wachten met het delen van hun mening/ervaring tot een moment waarop bijvoorbeeld een bijeenkomst is georganiseerd. Zij delen dit eerder via internet of andere bronnen.

Jongeren zijn wel erg goed in het op korte termijn verzamelen en mobiliseren van een grote groep mensen via Hyves, Twitter, et cetera. Jongeren organiseren zich dus op een andere manier, maar belangenvertegenwoordiging blijft nog wel 'leven'.

Jongeren zijn minder betrokken bij brede onderwerpen, zoals politiek in het algemeen. Wel kunnen zij op één onderwerp erg betrokken zijn, zoals dierenleed. Het is dus zaak om jongeren te blijven betrekken bij het maken van bijvoorbeeld vervoersbeleid, maar de manier waarop moet veranderen.



Stelling 4: *'Het openbaar vervoer van nu sluit onvoldoende aan bij de belevingswereld van de nieuwe generatie.'*

Er is geen apart openbaar vervoer voor ouderen, dus er moet ook geen apart openbaar vervoer voor jongeren zijn. We kunnen niet voldoen aan alle wensen en eisen van de verschillende doelgroepen. Jongeren verwachten erg veel (bijvoorbeeld bij elke stoel een schermje), maar dat is niet altijd haalbaar.

Een auto geeft een gevoel van autonomie. Je kan de auto aanpassen aan je eigen wensen en je zit helemaal in je eigen wereld. De auto is verder ontwikkeld dan het openbaar vervoer. In de auto heb je een navigatiesysteem, kan je de temperatuur zelf regelen, kies je je eigen muziek en bepaal je zelf hoe hard deze staat. Om jongeren in het openbaar vervoer te krijgen moet het openbaar vervoer ook verder ontwikkelen en in

'beweging' komen. Er moet iets gebeuren of er moet iets te beleven zijn. Maak bijvoorbeeld een lawaai coupé waar jongeren wel lawaai mogen maken. Of maak een coupé waarin jongeren kunnen loungen, muziek kunnen luisteren of op de muren mogen tekenen.

Discussieronde: ruimtelijke krimp en groei

Op dit moment is er alleen krimp in Noordoost-Groningen en Zuid-Limburg. De Randstad (of de Handstad) groeit nog steeds. De voorspelling voor de toekomst is dat de Randstad blijft groeien, alleen dat er in de gebieden buiten de Randstad steeds meer krimp ontstaat.

Een krimpende bevolking leidt niet automatisch tot een afname in mobiliteit. In krimpgebieden zijn vaak minder voorzieningen, waardoor de afstanden om bij de voorzieningen te komen groeien. Dit leidt tot meer mobiliteit over een langere afstand.

In de krimpgebieden wonen over het algemeen minder vitale ouderen en zijn de lager opgeleiden oververtegenwoordigd. In de groeigebieden wonen de jonge gezinnen, vitale ouderen, de hoger opgeleiden en migranten.

Stelling 5: *'In krimpende regio's hoeft niet te worden geïnvesteerd in mobiliteit.'*

In zowel krimp- als groeigebieden moeten we investeren, alleen in krimpgebieden moet meer maatwerk zijn. Er liggen in krimpgebieden kansen voor het bundelen van vervoersstromen, omdat voorzieningen in die gebieden vaak meer worden gecentreerd.

Het openbaar vervoer gaat in groeigebieden voor de ontwikkelingen uit. Het openbaar vervoer kan dan dienen als katalysator van nieuwe ontwikkelingen. In krimpgebieden heeft het openbaar vervoer deze functie niet. In groeiende regio's worden vervoerssystemen gedragen door het gebruik, in krimpgebieden is dit niet het geval. Toch is de noodzaak dat het vervoerssysteem in de krimpgebieden functioneert wel groot, omdat er weinig alternatieven zijn.

Stelling 6: *'In de compacte stad is geen plaats meer voor de auto.'*

Ook in de compacte stad hebben sommige mensen een auto nodig. Kan de auto niet voor de deur geparkeerd worden, dan wel ergens anders. Het gaat erom wat het primaire vervoermiddel is van



mensen in compacte steden. Dit wordt steeds meer het openbaar vervoer. In een compacte stad is wel minder behoefte aan een auto dan in gebieden met minder dichte bebouwing. Dit komt enerzijds vanwege de congestie, mensen ontwijken de files liever dan dat ze achter in de rij aansluiten. Anderzijds zijn de afstanden in de compacte stad korter en is het OV-aanbod groter, waardoor andere vervoermiddelen, zoals fiets en openbaar vervoer, een goed alternatief zijn.

Discussieronde: leefstijlen

In Nederland kunnen we acht sociale milieus onderscheiden, zogenaamde 'leefstijlen'. Samen met Motivaction (een onderzoeks- en strategiebureau) heeft de Raad voor Verkeer en Waterstaat onderzoek gedaan naar welke sociale milieus in de toekomst toe- en afnemen en wat de gevolgen hiervan zijn voor de mobiliteit. Als we niet ingrijpen ziet de Raad de volgende ontwikkelingen zich voordoen:

- De auto zal als statussymbool niet inboeten ten opzichte van nu.
- Meer mensen zullen de auto gebruiken en de auto zal ook meer gebruikt worden.
- De fiets wordt minder populair.
- Gemak, korte reistijd, soepele aansluitingen en transparante informatie worden meer dan nu een vereiste om mensen de mogelijkheid te bieden zo snel mogelijk met zo min mogelijk nadenken ergens te komen.
- Samen reizen wordt minder aantrekkelijk gevonden.

Stelling 7: 'Ruimte geven aan zelfsturing leidt onherroepelijk tot chaos.'

Er is een overheid nodig die kaders zet, daarbinnen is er een 'georganiseerde chaos'. De georganiseerde chaos komt voort uit het kopieergedrag van mensen. Niet iedereen kiest voor een eigen weg, we zijn 'kuddedieren' en volgen anderen op.

De vraag is of zelfsturing het collectief belang ten goede komt. Het is belangrijk dat er bepaalde kaders zijn waarbinnen mensen kunnen kiezen, bijvoorbeeld in de vorm van een 'bookingsysteem' (vergelijkbaar met reserveringssystemen voor treinkaartjes of vliegtickets) die het collectief belang bewaakt. Niet iedereen kan gebruik maken van dezelfde trein, simpelweg omdat dit niet past. In het OV-aanbod zou meer tariefdifferentiatie kunnen worden toegepast, zodat een sturend effect ontstaat. Anders Betalen voor Mobiliteit berust op dit principe.

Gebrek aan kaders hoeft overigens niet per se te leiden tot chaos. Er ontstaat een zelflerend effect, zodra een

vervoerskeuze keer op keer negatief uitpakt, maken mensen uiteindelijk misschien een andere keuze.

Stelling 8: 'Beleidsmakers zijn niet in staat de populariteit van de auto te keren.'

Er zijn vast wel mogelijkheden om de populariteit van de auto te keren, maar het is wel lastig omdat het imago een grote rol speelt. De auto past zich aan de trends aan en behoudt zo een positief imago. Zo is er een periode geweest waarin SUV's een positief/stoer imago hadden en op dit moment raken hybride en elektrische auto's meer in trek.

Het doel van mobiliteitsbeleid moet niet zijn de populariteit van de auto te keren, maar mensen een bewuste afweging te laten maken bij het kiezen van het vervoermiddel. De populariteit van de auto keert zich vanzelf tegen zich. Als alle wegen vollopen, is de auto niet meer populair en is het aan de overheid om te zorgen voor een goed alternatief.

Er is een verschil tussen de auto als statussymbool en de populariteit van de auto. Op het moment dat het moeilijker wordt om met de auto ergens te komen, behoudt de auto haar waarde als statussymbool, maar neemt de populariteit af.

In compacte gebieden moeten noodzakelijke verplaatsingen minder auto-afhankelijk worden gemaakt. Echter, de populariteit van de auto zal ook in compacte gebieden blijven bestaan om verplaatsingen naar buiten het compacte gebied te maken. De populariteit van de auto helemaal keren zal dus niet lukken.

Afsluiting

Deze bijeenkomst was het eerste 'Podium' van XTNT. De zaal met comfortabele draaistoelen inspireerde duidelijk en alle deelnemers namen enthousiast deel aan de discussie. Wat ons betreft is het Podium voor herhaling vatbaar!

