



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Frisse kijk op toekomst mobiliteit

KiM-symposium 2010:
Min of Meer - trends, gedrag en mobiliteit

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.



Frisse kijk op toekomst mobiliteit

KiM-symposium 2010:

Min of Meer - trends, gedrag en mobiliteit

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister van VenW weer te geven.

Min of Meer

Nederland telt straks minder werknemers. Maar die werknemers moeten wel meer jaren werken. In de toekomst zijn er minder jongeren, meer ouderen. Er zullen minder grote huishoudens zijn, meer deuren waarachter nog maar één persoon woont. Meer stedelingen, minder plattelanders. Wat betekenen al deze ontwikkelingen voor de mobiliteit? Stopt de groei, of zet deze alsnog – fors – door? Tijdens het KiM-symposium 'Min of Meer' leerde een reeks interessante sprekers de aanwezigen met een andere bril naar de toekomst van de mobiliteit te kijken.

Inspelen op verandering

Een korte film vormde de opening van het KiM-symposium dat op 2 februari in het Haagse Madurodam plaatsvond. Met als rode draad: de snelheid en onvoorspelbaarheid waarmee ontwikkelingen zich voltrekken. Filterkoffie in 1990, koffie via een hightech apparaat in 2010. Een fax met opdrachten versus e-mail. Ouderwets zoeken naar de weg versus een modern navigatie-apparaat. Zo zie je maar hoeveel er in twintig jaar tijd kan veranderen, zei KiM-programmamanager Odette van de Riet ter inleiding. “Dat geldt dus ook voor de komende twintig jaar, in de periode tot 2030. Hoe speel je daar als ministerie van Verkeer en Waterstaat op in? En moet je dat wel doen?”

Voorspellen met behulp van een glazen bol, of zelfs gokken: niet echt verstandig bij het maken van beleid. Van de Riet: “Het vereist een andere, frisse blik. Een andere bril. Om met de woorden van de Belgische politicus Wiet van Broeckhoven te spreken: ‘sinds ik in de auto mijn bril draag, is het verkeer veel drukker geworden’. We gaan vandaag met een frisse blik naar de toekomst kijken.”

“Eén miljoen extra huizen, dat betekent straks een miljoen extra auto's”

Paul Schnabel, SCP-directeur

Van Randstad naar Handstad

Directeur Paul Schnabel van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) mocht als eerste spreker zijn visie geven op de toekomst. Welke trends ziet



hij? Nederland blijft groeien, gaf hij maar meteen aan. “Maar de trend is dat de groei zich vooral voordoet in gebieden waar we al zitten.” We gaan van ‘Randstad naar Handstad’, schetste de socioloog en hoogleraar. “De vingers van de Randstad steken steeds verder uit, tot Alkmaar, Zwolle, Arnhem/Nijmegen en de Brabantse steden.”

Rekensommen

De cijfers spreken voor zich. In 2030 heeft Nederland 17,3 miljoen inwoners – 800.000 meer dan nu. Opvallend: het aantal huishoudens neemt eveneens met 800.000 toe – tot 8,1 miljoen. Vooral door de groei van eenpersoonshuishoudens. Schnabel: “Nu al bestaat één op de drie huishoudens uit één persoon, in een stad als Den Haag is dat zelfs de helft. Dat betekent dat achter elke tweede deur één persoon woont. Maar die persoon wil wél alles hebben. Dus ook een auto.”

De hoogleraar rekende voor dat er al met al een miljoen extra huizen nodig zijn, en dat het aantal personenauto's met een zelfde aantal zal stijgen. “Wonen en autobezit gaan hand in hand. Het oermodel van een vader, moeder en twee kinderen verandert. Straks is er een auto, en dan een vader en/of een moeder, eventueel met kinderen.” En die auto moet ook nog dichtbij huis staan, als een geliefde huisgenoot, hield Schnabel zijn gehoor voor. “U lacht erom, maar als mensen hun auto ergens achteraf moeten parkeren, moet de wijk wel heel bijzonder zijn om dat euvel te overwinnen.”

Vijf trends

Schnabel sprak op het KiM-symposium van vijf trends, de I's van individualisering, informalisering, informatisering, internationalisering en intensivering. Stuk voor stuk hebben ze gevolgen voor de mobiliteit. Door individualisering en informalisering is de auto het symbool van persoonlijke vrijheid. “De vrijheid om te gaan en staan waar we willen is heilig. Behalve plassen kun je tegenwoordig alles in de auto, het geeft status, een modern harnas.” Informatisering maakt permanent contact en communicatie mogelijk. Thuiswerken wordt steeds eenvoudiger. Ook de internationalisering zet door. De fysieke, economische en sociale grenzen vallen weg. Veel Nederlanders verruimen de blik en streven steeds vaker naar een tweede huis in een ander land. Een trend als intensivering betekent volle agenda's en lange dagen. Uniek ten opzichte van vorige generaties is dat we onze dagen



helemaal ‘vullen’, met werk, hobby’s en vrienden. En daar gebruiken we mobiliteit voor, vertelde Schnabel.

Tot slot stipte de SCP-directeur nog een andere belangrijke trend aan: het aandeel 65-plussers stijgt naar bijna een kwart van de bevolking in 2030. Zij zullen langer doorwerken. Ook bezitten ze vaker (80% van de 65-plussers) een auto, waarmee ze meer op vakantie gaan of op weg zijn naar vrijwilligerswerk of de sportclub. “De scheidslijn tussen mobiliteit van jongeren en ouderen is niet meer zo duidelijk”, vertelde Schnabel.

“De positie van de Nederlandse mainports verandert”

Arjan van Binsbergen, directeur TRAIL

Goederenvervoer

Op de uiteenzetting van de belangrijkste sociaal-culturele trends, volgde een interview met Arjan van Binsbergen – directeur van de Nederlandse onderzoeksschool voor transport, infrastructuur en logistiek TRAIL. Hij gaf de toehoorders zijn ideeën mee over de trends in het goederenvervoer. Vooral de grotere rol van de zogeheten BRIC-economieën springt wat hem betreft in het oog. Van Binsbergen doelde hiermee op de opmars van Brazilië, Rusland, India en vooral China. “China is wereldwijd bezig om een positie te verwerven om grondstoffen en energie te winnen om producten van te maken. Dat gaan we merken.”

Nederlandse mainports

Een relatie tussen goederenvervoer en de opwarming van de aarde is er ook. Mogelijk komen er andere vaarroutes beschikbaar. Van Binsbergen: “Als in de toekomst vanuit China via de Noordpool gevaren kan worden, ziet de wereld er voor onze Rotterdamse haven heel anders uit. En als Oost-Europa zich goed ontwikkelt en overlandroutes en Zwarte Zee havens daardoor populair worden, zal de traditioneel sterke positie van Nederlandse mainports ook veranderen.”



Teleshoppen en thuiswerken

De TRAIL-directeur sprak daarnaast over teleshoppen. De toename van online winkelen heeft effecten. Maar of dat tot minder mobiliteit leidt, is de vraag. “De spulletjes moeten thuisbezorgd worden. Rijden er straks 5 à 6 bestelbusjes door de wijk? En zijn we wel thuis? Ik denk eerder dat er afhaalpunten komen bij scholen, benzinepompen. En vergis je niet: shoppen is ook entertainment, de stadscentra en grootschalige winkelcentra blijven populair.”

Gaat het thuiswerken de mobiliteit terugdringen? Van Binsbergen hield de deelnemers voor dat niet iedereen dat kan. Om zijn woorden kracht bij te zetten toonde hij een foto van een kraanmachinist. “Hij móet wel op pad.” Van Binsbergen haalde ook de Tweede Maasvlakte aan. Als die er straks ligt, komen er veel extra banen. “Maar het ligt wel vijftig kilometer bij het centrum van Rotterdam vandaan. Daar ligt nog een uitdaging voor de planners.”

Inspiratie voor VenW

Op de vraag of VenW nog inspiratie op kan doen uit de wereld van het goederenvervoer en de logistiek, verwees Van Binsbergen naar een interessante trend. “Je ziet een sterke ontwikkeling in de richting van een dienstenmarkt. Er worden steeds meer diensten verkocht in plaats van producten.” Mensen kopen bijvoorbeeld geen kopieermachine meer, maar stappen naar een bedrijf dat de stroom kopieën gaande houdt. Het levert de kopieermachine, zorgt voor onderhoud en vervangt het apparaat wanneer de behoeften veranderen. Op dezelfde manier zou VenW meer kunnen inzetten op ‘moblitediensten’. “Het zijn pakketten waarin combinaties van autogebruik, openbaar vervoer en eventueel andere modaliteiten worden aangeboden. Denk aan Mobility Mixx”.

Beleid met effect

Schnabel zag de mobiliteit niet een, twee, drie afnemen, eerder groeien. Waarnemend directeur Arjen 't Hoen van het KiM bevestigde het groeiscenario. Systematisch bekeek hij de ontwikkelingen voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets, de luchtvaart en het goederenvervoer. Alle trends leiden tot meer autogebruik. 't Hoen: “De maatschappij zal afhankelijker worden van de auto. Misschien nog wel meer dan de gebruikte scenario's aangeven. Ouderen gaan meer reizen. En kijk naar het 'spitsuurgezin', waarbinnen de

Blik op de mobiliteit: min en meer

Arjen 't Hoen
waarnemend directeur KIM

3 februari 2015



Min of meer
KIM Kennisnetwerk voor Mobiliteitsbeleid



taken – en dus de afhankelijkheid van automobilititeit – alleen maar toenemen. Goed volgen van deze en andere maatschappelijke trends is onmisbaar om succesvol beleid te maken.” ’t Hoen stelde dat er mogelijkheden en onmogelijkheden zijn. “Welke beleidsknoppen hebben we, welke kansen zijn er om op ontwikkelingen in te spelen?” Kansen ziet hij bijvoorbeeld in ‘ont-spitsing’: groei van de automobilititeit is op zich geen probleem, zolang de spitsen maar niet extra worden belast. Jongeren zitten wat minder vast aan ritmes en routines, en zullen maatregelen om spitsen te ontlasten mogelijk makkelijker accepteren.

“Volgen van maatschappelijke trends onmisbaar voor succesvol beleid”

Arjen 't Hoen, waarnemend KiM-directeur

Kansen voor OV, fiets, luchtvaart en goederen

Bij het openbaar vervoer wees 't Hoen op bedreigingen voor de groei, maar ook op kansen. Een kans is de ‘upgrade’ van deze vervoerwijze. “In de bus en tram zien we nog amper groei. Het OV wordt voor (allochtone) stedelingen minder aantrekkelijk door welvaartsstijging en suburbanisatie. Het is voor een deel ook een imago-kwestie. De Britse oud-politica Margaret Thatcher zei ooit: ‘een man die op z’n 26e nog steeds in de bus zit, mag zich als mislukt beschouwen’. Maar het is niet alleen het imago: meer op maat gesneden en betaalbare voorzieningen zijn nodig.” ’t Hoen ging verder in op de kansen voor de fiets – nu al gaat een kwart van de verplaatsing per fiets. Door de e-bike ook voor jongeren aantrekkelijk te maken en het imago (gevaarlijk, afbreuk status) te verbeteren, is meer mogelijk, zei de waarnemend directeur. Ook de bedreigingen en kansen in de luchtvaart kwamen aan bod. Minder dan de helft van de reizigers vliegt met een zakelijk doel. Mensen pakken steeds vaker het vliegtuig om op vakantie te gaan en om familie en vrienden te bezoeken. Nederlanders gaan steeds vaker en steeds verder weg. De KiM-directeur voorspelde op dit terrein dan ook een verdere toename van de mobiliteit. Ook het goederenvervoer werd niet vergeten. “Steeds meer komt van ver”, zei 't Hoen. “Daardoor groeit het vervoer over zee en in de lucht”. Ook hier zag hij kansen, zoals een grotere rol voor binnenvaart en rail in het achterlandvervoer.



Hans Jeekel: topadviseur kennis, innovatie en internationale samenwerking bij Rijkswaterstaat: “Het is nog maar de vraag hoe het met fossiele brandstoffen loopt, wil je iets kunnen zeggen over de toekomst van mobiliteit. De elektrische auto is er voorlopig nog niet. Er zou schaarste kunnen ontstaan wat betreft fossiele brandstoffen. Meer schaarste leidt tot minder autogebruik. Als de prijs heel hoog is, of de levering van olie onzeker, wat betekent dat dan voor het aantal auto’s op de weg? Dat zit nog niet echt in het denken hierover.”

Discussie aan tafel

Voor de middag stonden vijftien discussietafels op het programma. Deelnemers konden hier het gesprek met elkaar aangaan over thema’s als ont-spitsing, bestraffen/belonen, maatwerk voor OV en fiets, energietransitie en concurrentie op de weg tussen personen en goederen. SG Siebe Riedstra van het ministerie van Verkeer en Waterstaat werd vanuit de tafels gevoed met verfrissende invalshoeken en opties voor nieuw beleid. Een voorbeeld van een vernieuwend idee is overnachten bij het werkadres. Werkgevers bieden bijvoorbeeld in de vorm van hotelcheques werknemers de mogelijkheid in de buurt van het werk te overnachten, wat veel tijd en (vervoers)kosten scheelt.

Anneke de Wit, VenW-DGLM: “Ik vond de opzet van het symposium - met die discussietafels - leuk en hopelijk levert het ook echt wat op. Een opvallende conclusie vond ik dat door de klimaatverandering nieuwe zeeroutes ontstaan. Wat is de betekenis van dit soort onverwachte ontwikkelingen voor de mainports in Nederland? Dat zijn interessante vraagstukken.”

“Alert op trends, ontwikkelingen in gedrag en de effecten op mobiliteit”

Siebe Riedstra, SG Verkeer en Waterstaat

Andere bril

“Een andere bril maakt het mogelijk om anders te kijken”, vertelde Riedstra in een afsluitende speech. “Hoe voorkom je dat je altijd door een zonnebril kijkt? Of met een bril die vertekent?” De SG gaf aan dat er uiteraard met



bestaand beleid al op verschillende ontwikkelingen wordt ingespeeld. Denk onder andere aan de TaskForce MobiliteitsManagement en aan campagnes als Heel Nederland Fietst. Niettemin blijft het zaak voortdurend na te denken over kansen, bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer. “Als je scherp op trends let – zie de ontwikkelingen op het terrein van winkelen, werken en de gezinssamenstelling – heb je een beter beeld hoe mobiliteit zich ontwikkelt, en wat je kan doen met je beleid.”

De SG noemde verschillende aspecten die aandacht verdienen. In de eerste plaats het doordenken van de betekenis die de maatschappelijke trends hebben voor alle modaliteiten. Verder pleitte hij voor een blik vanuit de psychologie: hoe beleven mensen beleidsmaatregelen? Tot slot zullen we alert moeten zijn op de effecten van het nieuwe werken en winkelen. Welke kant gaat het op en hoe sturen we het in de gewenste richting?

‘Vast en zeker’

Riedstra vervolgde dat er veel kennis binnen het ministerie Verkeer en Waterstaat beschikbaar is, kennis die gebruikt moet worden. “Anders missen we kansen.” Met de kennis over trends moet het beleid zijn voordeel doen, zei hij. “De kern is evidence based policy making. Dat is niet alleen een uitdaging, maar ook noodzaak.”

Ook het KiM gaat ideeën meenemen voor het werkprogramma van 2011 en verder, beloofde Riedstra. En hij sloot af met een appèl aan alle deelnemers: “Blijf oog houden voor de onderzoeksresultaten van het KiM en wees alert op trends, ontwikkelingen in gedrag en de effecten op mobiliteit. Dat doen we wat mij betreft niet ‘min of meer’, maar ‘vast en zeker’.”



Gokken met autodrop

Is het moeilijk om de toekomst te voorspellen? Nee hoor, aldus de waarzegster die met een kleurrijke tent op het KiM-symposium stond. Door even in een glazen bol te turen, voorspelde ze binnen 'slechts één minuut' je toekomst. Gokken kon ook. Wie het aantal zakjes autodrop in een glazen pot goed raadde, mocht de buit mee naar huis nemen.

De reactie van de trotse winnaar Willemijn Weijschede- van der Straaten: "Dit bewijst maar weer eens dat het CPB goed kan voorspellen".





Colofon

Dit is een publicatie van het
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

April 2010
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

KiM 10-A04

Vormgeving:
Huisstijl VenW

Opmaak:
Studio Guido van der Velden B.V., Rijswijk/ Blaricum

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassastraat 125
2596 BS Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965
Fax : 070 351 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM
(via kimpublicaties@minvenw.nl) of als PDF te downloaden van onze
website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen
met één van onze medewerkers.

*Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van
het KiM als bron.*

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Verkeer
en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.verkeerenwaterstaat.nl

www.kimnet.nl

KiM 10-A04/ April 2010