



Kennisinstituut voor *Mobiliteitsbeleid*

Grijs op reis

Over de mobiliteit van ouderen

Grijs op reis

Over de mobiliteit van ouderen

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

oktober 2008

Peter Jorritsma
Marie-José Olde Kalter

Meer weten over mobiliteit.

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 beleidsanalyses. Het KiM richt zich op alle vormen van mobiliteit.

© 2008, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst:

Peter Jorritsma, Marie-José Olde Kalter, m.m.v. Peter Bakker en Harry Derriks

Vormgeving en opmaak:

Studio Guido van der Velden B.V., Blaricum

Foto omslag:

Ronald van den Heerik / Hollandse Hoogte

ISBN: 978-90-8902-037-6

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

Voorwoord

In de toekomst zal het aandeel en aantal ouderen in de Nederlandse samenleving toenemen. In 2020 is een vijfde van de bevolking 65 jaar of ouder. De toekomstige oudere heeft vaker de beschikking over een rijbewijs en een auto, heeft een hoger inkomen en opleidingsniveau en blijft langer gezond en vitaal. Gaan ouderen zich hierdoor in de toekomst anders gedragen en wat betekent dit voor de mobiliteit in Nederland?

Op basis van een literatuurstudie, analyses van het huidige mobiliteitsgedrag en een inschatting van het toekomstige gedrag op basis van modelberekeningen, is in deze studie gezocht naar een antwoord op deze vragen. De onderzoeksresultaten laten zien dat de toekomstige oudere meer activiteiten buitenshuis zal ondernemen, vaker na 10.00 uur 's ochtends onderweg is en een andere voorkeur voor woonlocaties heeft. Deze gedragsveranderingen leiden tot een extra groei van de totale mobiliteit met bijna 3 procent.

Dit rapport is geschreven in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik hoop dat het KiM met dit rapport een bijdrage levert aan de discussie over de effecten van vergrijzing op de mobiliteit en het Ministerie handvaten aanreikt voor het vormgeven van beleid gericht op de specifieke doelgroep ouderen.

Carl Koopmans
Directeur KiM

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samenvatting	7
1 Inleiding	9
1.1 Vergrijzing: een belangrijke omgevingsfactor	9
1.2 Focus van de studie	10
1.3 Aanpak	10
2 Verkenning	13
2.1 Inleiding	13
2.2 Ontwikkeling van de vergrijzing	13
2.3 Leefsituatie en activiteitenpatronen	17
2.3.1 Leefsituatie	17
2.3.2 Tijdsbesteding en activiteitenpatronen	23
3 De mobiliteit van ouderen	25
3.1 Inleiding	25
3.2 Rijbewijs- en autobezit	26
3.3 Verplaatsingen, afgelegde afstanden en reisduur	28
3.4 Vervoermiddelgebruik	31
3.5 Verplaatsingsmotieven	33
3.6 Ruimtelijke verdeling	34
3.7 Temporele verdeling	35
4 De mobiliteit van toekomstige ouderen	41
4.1 Inleiding	41
4.2 Modellen en scenario's	42
4.2.1 Modellen	42
4.2.2 Scenario's	43
4.3 Effect vergrijzing in de GE- en RC-scenario's	45
4.3.1 De groei verklaard	45
4.3.2 Effecten invoering kilometerprijs	48
4.4 Effect gedragsveranderingen ouderen	49
4.4.1 Werkwijze	49
4.4.2 Beschrijving van de varianten	50
4.4.3 Resultaten	51
4.5 Conclusies	54

5	Verkeersveiligheid en sociale veiligheid	57
5.1	Inleiding	57
5.2	Verkeersveiligheid en vergrijzing	57
5.2.1	Verkeersdoden 65-plussers naar vervoermiddel	57
5.2.2	Risico's naar leeftijd en vervoermiddel	58
5.2.3	Toekomstige ontwikkelingen	59
5.3	Ouderen en sociale veiligheid	60
5.3.1	Sociale veiligheid algemeen	60
5.3.2	Sociale veiligheid in het openbaar vervoer	61
6	Ouderen en gratis openbaar vervoer	65
6.1	Inleiding	65
6.2	Gratis openbaar vervoer voor ouderen: het doel	65
6.3	Gratis openbaar vervoer als middel ter versterking maatschappelijke positie?	66
6.4	Ouderen als middel om het draagvlak voor openbaar vervoer te vergroten?	67
6.5	Prijsverlaging als instrument bij ouderen?	68
6.6	Discussie	71
	Summary	73
	Geraadpleegde bronnen	75
Bijlage A	Waarden en kenmerken verschillende groepen burgers	83
Bijlage B	Uitgangspunten WLO-scenarios 'Global Economy' en 'Regional Communities'	85

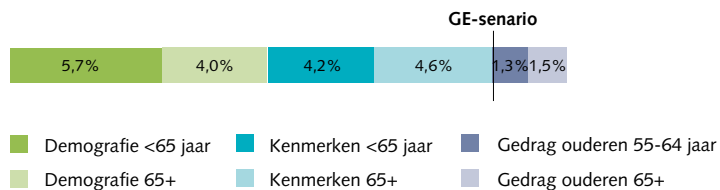
Samenvatting

In de toekomst (2020) zijn er meer ouderen en is hun aandeel in de totale bevolking groter. Een vijfde van de bevolking is dan 65 jaar of ouder. Daarnaast hebben in de toekomst meer ouderen de beschikking over een rijbewijs en een auto, liggen het opleidingsniveau en inkomen hoger en is de oudere gezonder en vitaler. De oudere van de toekomst heeft een andere leefstijl en is meer gericht op uithuizige activiteiten. De vraag is dan ook: welke bijdrage heeft de vergrijzing in de groei van de mobiliteit?

Toekomstscenario's voorspellen dat de mobiliteit in Nederland de komende jaren blijft groeien. In het Global Economy scenario (GE-scenario), zijn de 65-plussers verantwoordelijk voor bijna de helft van de totale mobiliteitsgroei. Het groter worden van de groep ouderen draagt voor een kwart bij aan de mobiliteitsgroei. Een groter aantal werkende ouderen, meer ouderen met hoge inkomens en meer ouderen die een auto bezitten, spelen eveneens een belangrijke rol bij de toename van de mobiliteit. Bijna een kwart van de totale mobiliteitsgroei wordt veroorzaakt door een verandering van de kenmerken van ouderen.

De toekomstige oudere gedraagt zich anders dan de oudere van nu. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om meer activiteiten buitenshuis, reizen na de ochtendspits en een andere voorkeur voor een woonlocatie. Deze gedragsveranderingen zorgen voor een extra groei van de totale mobiliteit met 2,8 procent (figuur S.1). Hiervan komt 1,5 procent voor rekening van de groep 65-plussers. De groei van activiteiten buitenshuis heeft het grootste effect. Dit uit zich vooral in een toename van het aantal autokilometers. Het openbaar vervoer blijft in de mobiliteit van de toekomstige ouderen een kleine rol spelen.

Figuur S1
Mobiliteitsgroei GE-scenario uitgesplitst naar effecten van vergrijzing (volume- en persoonskenmerken) en gedragsveranderingen



Het verstrekken van gratis openbaar vervoer aan 65-plussers verandert daar niets aan. De subsidie komt terecht bij ouderen die het gebruik van openbaar vervoer zelf goed kunnen betalen. Om ervoor te zorgen dat ouderen mobiel kunnen blijven, is het wellicht

effectiever om diverse mobiliteitsvoorzieningen (zoals de regiotaxi, doelgroepenvervoer, individuele vervoermiddelen) breed beschikbaar te houden, in combinatie met een gedifferentieerd tariefbeleid voor ouderen.

Naast een effect op de mobiliteit heeft de vergrijzing invloed op de verkeersveiligheid. Doordat de kwetsbare groep 65-plussers in omvang toeneemt, groeit hun aandeel in de verkeersdoden de komende decennia. In 2000 was dat aandeel 22 procent, in 2010 zal het gestegen zijn naar 24 procent en de verwachting is dat dit doorgroeit naar 26 procent in 2020. De grootste groep slachtoffers valt onder de kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers.

1 Inleiding

1.1 Vergrijzing: een belangrijke omgevingsfactor

Net als in de rest van Europa verandert de samenstelling van de bevolking in Nederland de komende decennia drastisch. De samenleving wordt geconfronteerd met een in omvang toenemende groep ouderen. Op dit moment is bijna 14 procent van de bevolking 65 jaar of ouder. Over 30 jaar heeft maar liefst een op de vier Nederlanders die leeftijd bereikt en zijn er circa 4 miljoen senioren. Vergrijzing wordt veroorzaakt door twee componenten: een dalend sterftecijfer en, belangrijker, een dalend geboorteaantal. Door de verbeterde gezondheidssituatie stijgt de levensverwachting en worden mensen steeds ouder. Daartegenover staat een geringe bevolkingsaanwas; het geboortecijfer bevindt zich momenteel onder het vervangingsniveau¹ en de huidige prognoses laten zien dat dit zo blijft. Dit leidt onvermijdelijk tot een krimp van de bevolking, die zich overigens pas na 2035 zal voordoen. In de komende decennia is de vergrijzing – de toename van zowel het absolute aantal ouderen als het aandeel van de ouderen in de totale bevolking – dan ook het belangrijkste demografische fenomeen in Nederland.

De toenemende vergrijzing kan consequenties hebben op talrijke gebieden. Velen (o.a. CPB 2000, Van Ewijk et al. 2006) vinden dat nu al nagedacht moet worden over de financieel-economische gevolgen van de vergrijzing. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om de oplopende kosten voor de gezondheidszorg en de pensioenvoorziening. Oude mensen kosten immers veel geld: ze werken niet en maken vaker gebruik van zorgverlenende instellingen. Anderen (zoals REA 2006) benadrukken juist de kansen die een vergrijzende samenleving biedt, bijvoorbeeld een flexibeler arbeidsmarkt door langer door te werken. De 'seniorenstad' staat ook in de belangstelling: een woonomgeving en woningen die zijn aangepast aan en afgestemd op de wensen en behoeften van ouderen. Projectontwikkelaars ontplooiën al initiatieven om dergelijke woonlocaties te realiseren. En ook in 'Brussel' zit men niet stil. In 2005 (EU 2005) verscheen een zogenoemde Green Paper, waarin wordt aangegeven voor welke uitdagingen de Europese Unie staat met betrekking tot de komende vergrijzing en bevolkingskrimp.

In het huidige publieke debat over vergrijzing is de aandacht voor transportgerelateerde vraagstukken onderbelicht. Er is weinig bekend

¹ Het vruchtbaarheidsniveau waarbij een generatie vrouwen gemiddeld precies genoeg dochters krijgt om zichzelf te 'vervangen' in de bevolking.

over het effect van een steeds maar ouder wordende samenleving op de toekomstige mobiliteit in Nederland. Hoewel in verschillende studies de huidige activiteiten (Föbker en Grotz 2003; Kemperman en Timmermans 2006) en mobiliteit van ouderen in algemene termen worden beschreven (Tacken 1998; Alsnih en Hensher 2003; Siren en Hakamies-Blomqvist 2004; Newbold et al. 2005), is niet duidelijk of ouderen zich in de toekomst hetzelfde zullen gedragen. Wellicht is de toekomstige oudere langer in het arbeidsproces betrokken, waardoor extra woon-werkverkeer ontstaat tijdens de spitsperioden. Een 'nieuwe' vitale levensstijl, waarin uithuizige activiteiten meer centraal staan, zou eveneens tot meer verkeer kunnen leiden op tijdstippen buiten de spits. Wellicht reist de oudere vaker met de auto of juist met het openbaar vervoer. Kortom, genoeg vragen om een studie te entameren die inzicht verschaft in de effecten van de vergrijzing op het mobiliteitssysteem.

1.2 Focus van de studie

De toenemende vergrijzing en het effect daarvan op de mobiliteit zijn het onderwerp van deze studie. Daarbij wordt uitgegaan van een mogelijk gewijzigd activiteitenpatroon van de toekomstige oudere. Naast de mobiliteitseffecten van een veranderende omvang en samenstelling van de seniorenpopulatie, worden gedragsveranderingen verondersteld die van invloed kunnen zijn op de mobiliteit. In de huidige mobiliteitsprognoses is de verandering in samenstelling van de bevolking (omvang en verdeling over leeftijdscategorieën) verdisconteerd en wordt impliciet rekening gehouden met gedragsveranderingen (bijvoorbeeld als gevolg van veranderingen in rijbewijs- en autobezit). De modellen zijn echter gebaseerd op het huidige keuzegedrag. In deze studie is een aantal varianten ontwikkeld waarin ook rekening wordt gehouden met toekomstig keuzegedrag. De tijdshorizon is 2020.

1.3 Aanpak

Deze studie is opgebouwd uit verschillende onderdelen:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige en toekomstige nationale en internationale ontwikkelingen ten aanzien van vergrijzing, leefsituatie en het activiteitengedrag van ouderen. Dat gebeurt aan de hand van literatuur en analyse van verschillende databronnen.
- Hoofdstuk 3 beschrijft ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag van ouderen over de periode 1997-2007. Hoe vaak is men onderweg, voor welke doeleinden en over welke afstanden verplaatst men zich?

Op welke tijdstippen zijn ouderen onderweg en met welk vervoermiddel? Welke veranderingen hebben zich door de tijd voorgedaan? Een cohortanalyse geeft nader inzicht in hoe en in welke mate de mobiliteit door de tijd varieert binnen dezelfde generatie. Voor de analyses is gebruikgemaakt van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS en het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van RWS-DVS.

- Hoofdstuk 4 gaat in op de bijdrage van de vergrijzende samenleving aan de groei van de mobiliteit tussen nu en 2020. Eerst is gekeken welk deel van de mobiliteitsgroei in de toekomstscenario's van de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) van de Planbureaus (CPB, MNP, RPB 2006) wordt verklaard door de vergrijzing (omvang, samenstelling en kenmerken van de 65-plussers). Vervolgens zijn er drie varianten opgesteld met veronderstellingen over het toekomstige gedrag van de ouderen en zijn de mobiliteitseffecten van deze gedragsveranderingen berekend. Deze zijn additioneel op de mobiliteitsgroei die in de WLO-scenario's voorspeld wordt. Om de effecten te berekenen, is het activiteitenmodel ALBATROSS (A Learning Based Transportation Oriented Simulation System) gebruikt. Het WLO-scenario 'Global Economy' is als basis gebruikt om de mobiliteitseffecten van toekomstig gedrag van ouderen in beeld te brengen.
- ALBATROSS kan geen uitspraken doen over de verkeersveiligheidssituatie van toekomstige ouderen. Daarom is op basis van de WLO-scenario's een inschatting gemaakt van het risico dat ouderen lopen om in 2020 betrokken te zijn bij een (dodelijk) ongeval (Hoofdstuk 5). Tevens is de ontwikkeling van de perceptie van (on)veiligheidsgevoelens in het openbaar vervoer van de toekomstige oudere beschreven.
- Hoofdstuk 6 gaat ten slotte in op de introductie van gratis openbaar vervoer voor oudere generaties. Middels een beschouwing is nagegaan in welke mate gratis openbaar vervoer tegemoetkomt aan de toekomstige vervoersbehoefte van ouderen en welke doelen dit dient.

2 Verkenning

- Op dit moment is bijna 14 procent van de bevolking 65 jaar of ouder. In 2020 zal dat ongeveer 20 procent zijn. Dat is het gevolg van de grote groep behorende tot de babyboomgeneratie en de gestegen levensverwachting.
- De komende decennia groeit het aandeel ouderen in vrijwel alle gemeenten. Dit is vooral in de grensregio's voelbaar.
- Rond 2025 is circa 25 procent van de Europese bevolking ouder dan 65 jaar. De vergrijzing concentreert zich voornamelijk in de landen rond de Middellandse Zee en in Oost-Europa.
- De komende decennia neemt de actieve deelname van ouderen op de arbeidsmarkt toe.
- De toekomstige oudere is hoger opgeleid, heeft een hoger inkomen en een betere vermogenspositie dan de huidige generatie ouderen.
- De toekomstige oudere is langer kwiek en vitaal.
- In de plattelandsgebieden is een groeiende vraag naar woningen voor senioren. Vooral onder ouderen van 55-75 jaar lijkt zich een beweging van stedelijke naar meer landelijke gebieden voor te doen.
- De oudere van 2020 is meer heterogeen dan de huidige senior. Sociale netwerken zijn voor toekomstige ouderen veel belangrijker, men woont vaker samen met mensen met een gelijksoortige leefstijl en dezelfde interesses en men is meer gericht op uithuizige activiteiten.

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkeling van verschillende kenmerken van ouderen. In paragraaf 2.2. is de omvang en samenstelling van de ouder wordende bevolking beschreven. Paragraaf 2.3. behandelt de leefsituatie en activiteitenpatronen van ouderen. Hoe is het daarmee gesteld en hoe ontwikkelen die zich in de toekomst?

2.2 Ontwikkeling van de vergrijzing

Nederland vergrijst

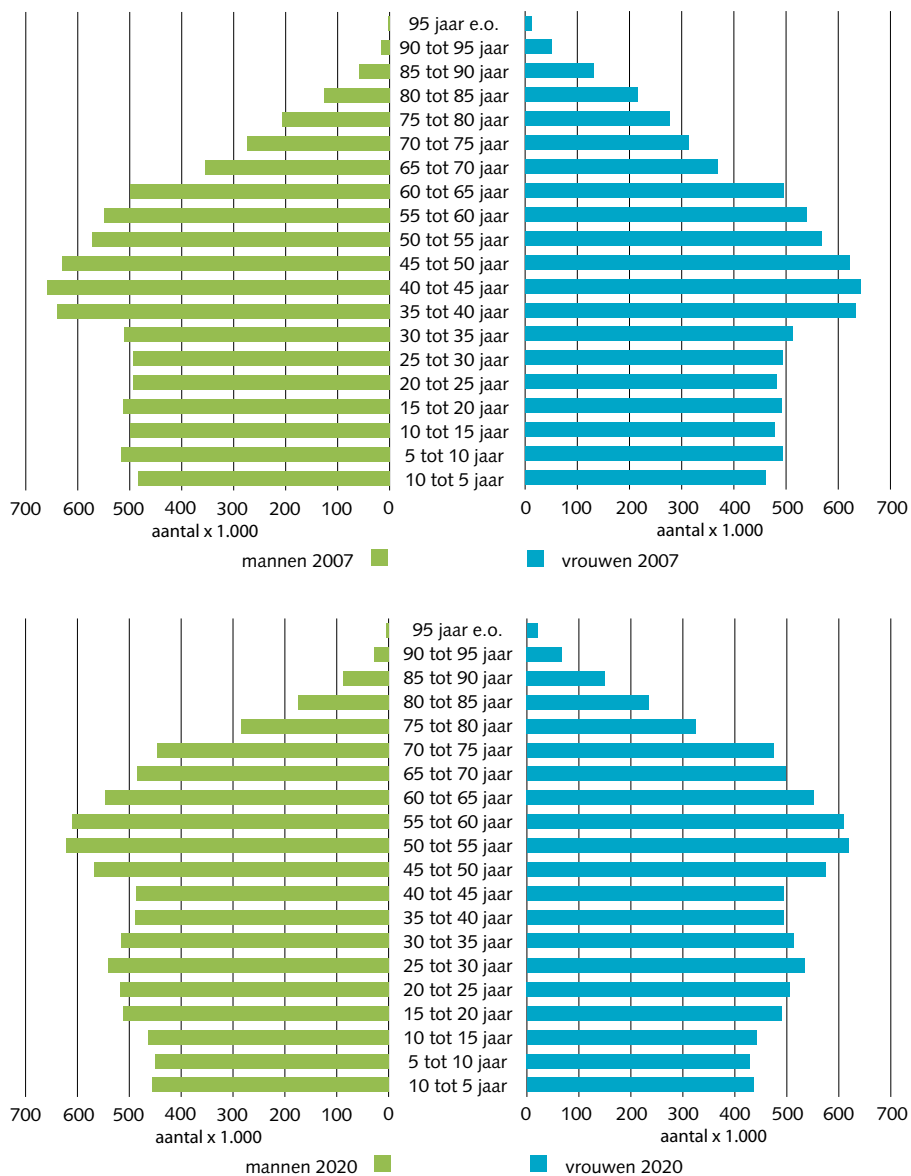
Door de ontwikkeling van de geboorte- en sterftcijfers verandert de samenstelling van de Nederlandse bevolking qua leeftijdsopbouw

in hoog tempo (figuur 2.1). De toename van het aantal 65-plussers wordt vanaf 2010 echt tastbaar, als de babyboomgeneratie de pensioengerechtigde leeftijd bereikt.

Figuur 2.1

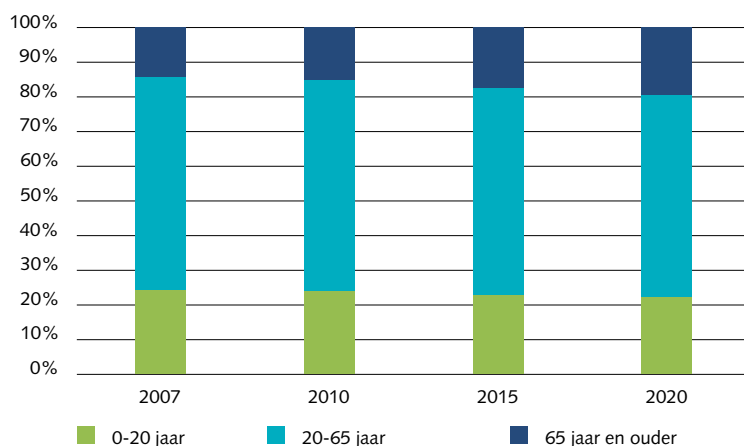
Bevolkingsopbouw naar leeftijd en geslacht, 2007 en 2020

Bron: CBS Statline 2007 Bevolkingsprognose 2006-2050



Tussen nu en 2020² neemt het aantal 65-plussers toe met ruim 900.000 tot circa 3,3 miljoen personen. Het aandeel 65-plussers groeit daarmee van 14 procent naar bijna 20 procent (figuur 2.2). In 2040 is het aandeel gestegen naar ruim 25 procent en zijn er ruim 4 miljoen 65-plussers bij een bevolking van bijna 17 miljoen personen. De forse groei van het aantal ouderen tot 2020 is voor een belangrijk deel het gevolg van de historische bevolkingsgroei (de babyboom), versterkt door de gestegen levensverwachting.

Figuur 2.2
Bevolkingssamenstelling naar leeftijd 2007-2020
Bron: CBS Statline 2007 Bevolkingsprognose 2006-2050

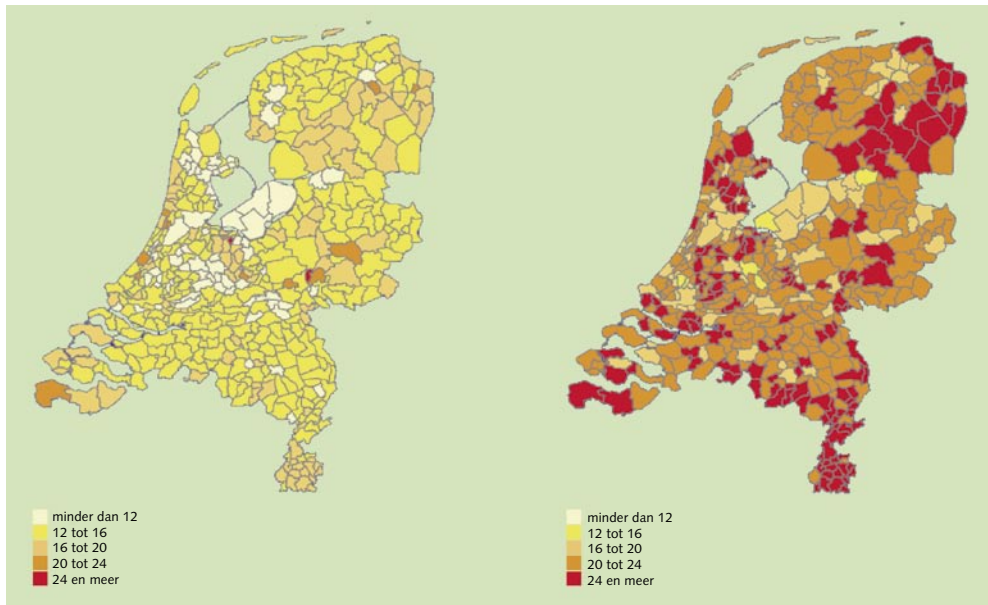


De gemeenten in de provincies Limburg en Zeeland vergrijzen sneller dan elders in Nederland (figuur 2.3). Het aandeel ouderen is daar nu het hoogst. Dit komt vooral door het wegtrekken van jongeren uit deze voornamelijk landelijke gebieden naar de stad (Van Duin et al. 2006). Deze trend zet de komende decennia door. Ook in 2025 zullen de zuidelijke provincies en de grensregio's het meest vergrijsd zijn. In sommige gemeenten is het aandeel 65-plussers dan zelfs tot bijna 30 procent gestegen.

De grote steden zijn op het ogenblik het minst vergrijsd, onder andere door de instroom van jongeren uit de kleinere gemeenten. Zij gaan in de grote stad een opleiding volgen of hebben er een baan gevonden (Manting en Vernooij 2006). De verwachting is dat grote steden minder snel vergrijzen.

Naast de autochtone bevolking slaat de vergrijzing eveneens toe onder de allochtonen van niet-westerse afkomst. Van hen is nu 3 procent 65 jaar of ouder. In 2025 is dat opgelopen tot 10 procent.

² De prognose beschrijft de verwachte toekomstige ontwikkeling. Daarnaast worden onzekerheidsmarges berekend van de toekomstige bevolkingsomvang en -samenstelling. De prognose en bijbehorende marge zijn gebaseerd op veronderstellingen over de (onzekerheid van de) toekomstige geboorte, sterfte, immigratie en emigratie (Garssen en Van Duin 2006).



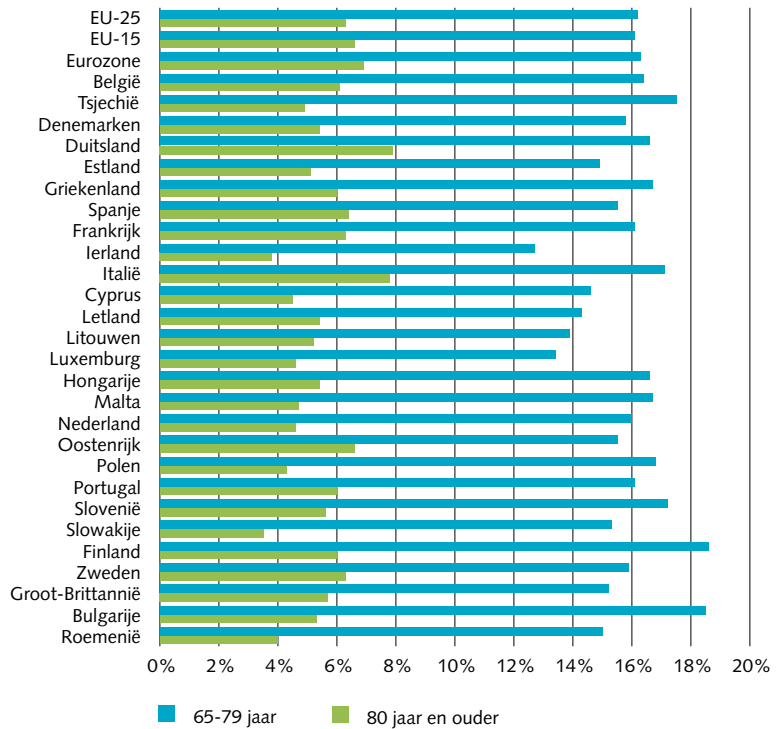
Figuur 2.3
 Aandeel 65+ in 2005 en 2025, naar gemeente
 Bron: Van Duin, de Jong en Broekman 2006

Europa vergrijsst ook

Italië en Duitsland zijn momenteel de meest vergrijsde landen, zowel afgemeten aan de gemiddelde leeftijd (42 jaar) als aan het percentage 65-plussers (respectievelijk 20 procent en 19 procent). Ierland heeft daarentegen een jonge bevolking; daar ligt de gemiddelde leeftijd rond 36 jaar. Nederland ligt met een gemiddelde leeftijd van 39 jaar onder het Europese gemiddelde van 40 jaar.

De vergrijzing in Europa volgt een zelfde trend als in Nederland. Tot 2050 is er sprake van een toenemende vergrijzing. Het aandeel 65-plussers bedraagt nu ongeveer 17 procent in de 15 EU-landen en 14 procent in de tien nieuwe lidstaten. Rond 2025 zal ongeveer een kwart van de bevolking ouder zijn dan 65 jaar (figuur 2.4). De vergrijzing concentreert zich dan het sterkst in de landen rond de Middellandse Zee en in Oost-Europa (EU 2006).

Figuur 2.4
Aandeel ouderen (65-79 en 80+) Europese landen in 2025
Bron: Eurostat 2006



2.3 Leefsituatie en activiteitenpatronen

2.3.1 Leefsituatie

Hoe ziet de leefsituatie van ouderen eruit, welke veranderingen hebben zich hierin gedurende de afgelopen jaren voorgedaan en hoe zal zich de leefsituatie in de toekomst ontwikkelen? Hoe is het gesteld met hun arbeidsparticipatie, inkomen en hun gezondheid? Hoe wonen ouderen, waar wonen zij, met wie wonen zij en welke verwachtingen en wensen hebben zij ten aanzien van de toekomst?

Bij de beschrijving van de leefsituatie van ouderen wordt indien mogelijk onderscheid gemaakt naar drie leeftijdscategorieën: 55-64-jarigen, 65-74-jarigen en 75-plussers. De 55-64-jarigen zullen voor een groot deel nog werkzaam zijn, bevinden zich in een andere levensfase en vertonen een ander activiteitenpatroon dan de 65-74-jarigen en 75-plussers. De 65-74-jarigen beschikken over veel vrije tijd, terwijl vanaf 75 jaar de kans op lichamelijke beperkingen toeneemt.

Arbeid

Ouderen werken steeds langer door, beschikken mede daardoor over steeds hogere inkomens en zijn tevens steeds hoger opgeleid. Bij 55- tot 64-jarigen is de arbeidsparticipatie sinds het midden van de jaren negentig met ongeveer 16 procentpunten gestegen. Een goede gezondheid, een hoge opleiding, maar vooral het omzetten van VUT-regelingen naar prepensioenregelingen en de aanscherping van de sollicitatieplicht zijn hier de oorzaak van. In deze leeftijdscategorie zijn het vooral mannen die werken. De arbeidsparticipatie is de afgelopen 10 jaar toegenomen van 39 procent naar 54 procent. De arbeidsdeelname van vrouwen in deze leeftijdscategorie, is in die periode zelfs meer dan verdubbeld (van 14 procent naar 30 procent). Ondanks de forse toename zijn de deelnamepercentages ten opzichte van mannen nog steeds laag (tabel 2.1). Van de 65-plussers is de arbeidsparticipatie de laatste jaren met circa 4 procent onveranderd zeer laag gebleven.

Tabel 2.1

Netto-arbeidsdeelname ouderen naar leeftijd en geslacht, 1996-2006 (in procenten)

Bron: CBS Statline 2007

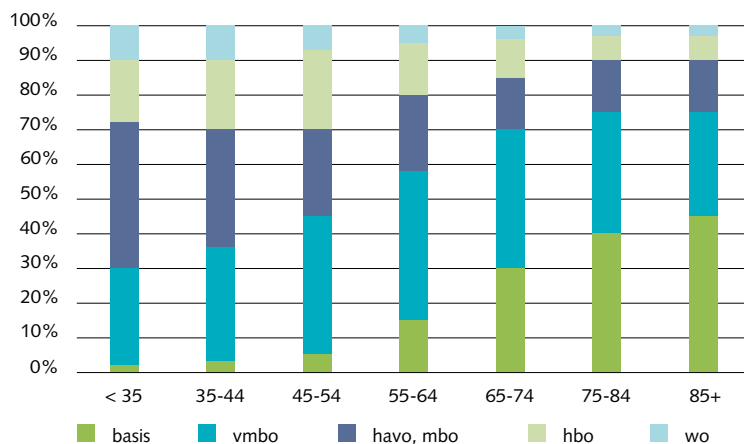
	Arbeidsparticipatie (%)	
	1996	2006
Totaal		
15-64 jaar	59	65
55-64 jaar	26	42
Mannen		
15-64 jaar	72	73
55-64 jaar	39	54
Vrouwen		
15-64 jaar	45	56
55-64 jaar	14	30

De komende jaren neemt de actieve deelname van de 55-64-jarigen op de arbeidsmarkt verder toe (Gesthuizen 2006). Op basis van beleidsvoornemens in combinatie met autonome ontwikkelingen, zoals het doorschuiven van de jonge cohorten en het gestegen opleidingsniveau, concludeert de SER (2005) dat oudere werknemers tot op hogere leeftijd willen en/of moeten blijven doorwerken. In de scenariostudie *Welvaart en Leefomgeving* (WLO) van de Planbureaus (CPB, MNP, RPB 2006) zijn voor de verschillende scenario's veronderstellingen opgenomen over de deelname van ouderen aan het arbeidsproces. In alle scenario's wordt uitgegaan van een 'inhaalslag' onder de oudere leeftijdsgroepen (Rodenburg en Van Vuuren 2004). In het Global Economy en Transatlantic Market scenario zijn bovendien de VUT-regelingen afgeschaft en wordt langer doorwerken gestimuleerd. Dat resulteert in een forse stijging van de arbeidsdeelname van 55-plussers in 2020.

Opleiding

Nog steeds is het aantal ouderen met geen of alleen een lagere opleiding duidelijk hoger dan onder jongvolwassenen. Onder 55-64-jarigen ligt het opleidingsniveau echter al stukken hoger dan onder 65-plussers (figuur 2.5). In de afgelopen periode is het aantal hoger opgeleiden onder ouderen sterk gegroeid en die trend zet de komende jaren verder door. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2007) heeft berekend dat het aantal 65-plussers met een hoger opleidingsniveau (wo en hbo) tussen 2006 en 2030 toeneemt, van 800.000 personen naar 2,3 miljoen (tabel 2.2). Dit is voornamelijk een generatie-effect.

Figuur 2.5
Opleidingsniveau naar leeftijd, 2005
Bron: Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, 2007



Tabel 2.2
Veranderingen in opleidingsniveau bevolking 18+ (in miljoenen personen)
Bron: Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, 2007

	18-64 jaar			65+		
	basis	vmbo	hoger	basis	vmbo	hoger
2006	0,6	3,2	7,6	0,6	0,9	0,8
2020	0,3	3,4	7,8	0,4	1,3	1,6
2030	0,2	3,4	7,7	0,2	1,3	2,3

Inkomen

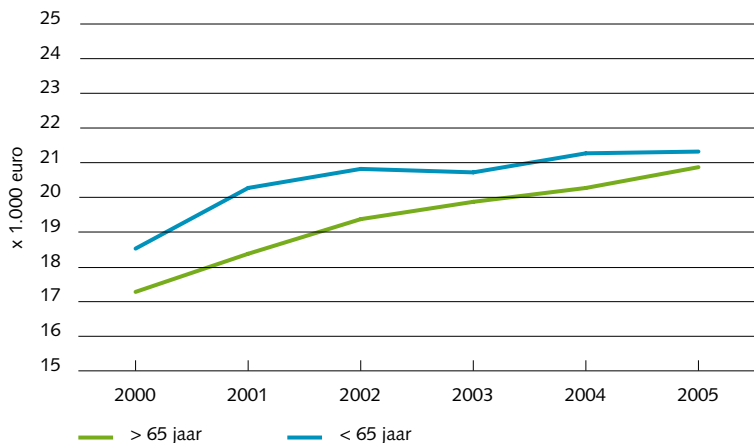
Als gevolg van de toenemende arbeidsparticipatie en een hoger opleidingsniveau is de inkomenspositie van met name de 55-64-jarigen in de afgelopen jaren sterk verbeterd. Ook bij 65-plussers heeft zich een inkomensverbetering voorgedaan. Vanaf medio jaren negentig stijgt het gemiddelde inkomen van de 65-plusser gestaag. De gunstige ontwikkeling van de AOW en de toename van het aantal personen met een (hoger) aanvullend pensioen, door nieuwe generaties cohorten 65-plussers, hebben daaraan bijgedragen. Het aandeel van mensen die zonder of van een kleiner pensioen moeten rondkomen, neemt door sterfte ook af (SCP 2008). De inkomensontwikkeling van personen jonger dan 65 jaar volgt een wat grilliger patroon. In die groep vinden

veel meer veranderingen plaats (zoals echtscheiding, werkloosheid en huishoudvorming). Tussen 2000 en 2005 is het gemiddelde huishoudinkomen van 65-plussers met bijna 21 procent toegenomen; van personen beneden de 65 jaar met ongeveer 15 procent (figuur 2.6).

Figuur 2.6

Ontwikkeling van het gemiddelde gestandaardiseerde besteedbaar huishoudinkomen van 65-plussers en personen jonger dan 65 jaar, 2000-2005 (in euro's per jaar)

Bron: CBS Statline 2007



De inkomenspositie van ouderen zal in de toekomst verder verbeteren. Een stijgende arbeidsparticipatie werkt op termijn door naar hogere aanvullende pensioenen. Van belang is de toename van het aantal huishoudens waarin beide partners een inkomen uit een aanvullend pensioen hebben. Het stijgende inkomen van ouderen zorgt ervoor dat de relatieve positie verbetert ten opzichte van de jongere generatie. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) raamt dat het inkomen van ouderen in 2020 zes procent hoger zal zijn dan dat van de jongere generatie (SZW 2007). In 2030 is dat opgelopen tot 10 procent (tabel 2.3).

De SER (2005) tempert dit positieve beeld enigszins door te wijzen op de verslechterende vermogenspositie van de pensioenfondsen. Verder is er een grotere groep mensen die de veertig dienstjaren om een volledig aanvullend pensioen op te bouwen, niet meer halen. Een aanzienlijke groeiende groep alleenstaande vrouwen en allochtone huishoudens zal in de toekomst vaak afhankelijk zijn van slechts de AOW met een laag aanvullend pensioen. Volgens de SER is het echter niet goed voorstelbaar dat in de toekomst de positie van de ouderen (blijvend) veel zal achterblijven bij die van de werkenden. 'Enerzijds omdat Nederland een traditie heeft van een evenwichtige inkomensontwikkeling. Anderzijds omdat de ouderen een steeds belangrijker deel van het electoraat worden' (SER 2005).

Tabel 2.3

Verhouding mediane gestandaardiseerde inkomens van 65-plussers ten opzichte van 18- tot 65-jarigen
 Bron: Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid 2007

	2006	2010	2020	2030
65+/18-65	0,93	0,95	1,06	1,10

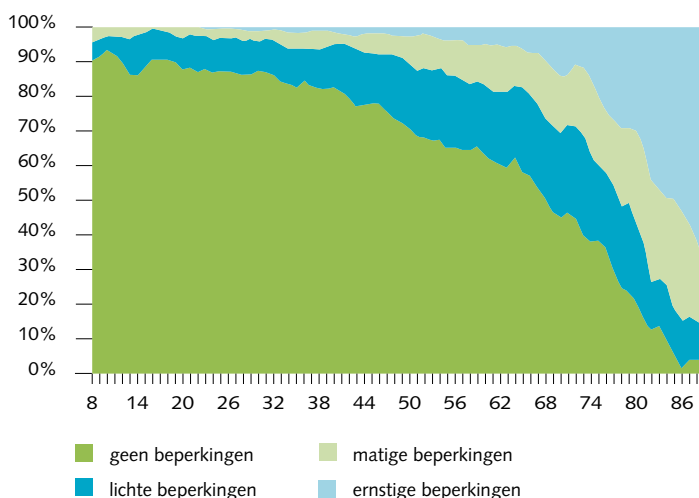
Gezondheidssituatie

De levensverwachting van ouderen is in de afgelopen decennia gestegen. Mannen hebben vanaf 65 jaar nog circa 16 jaar te leven, vrouwen zelfs 19 jaar. Naar verwachting hebben zowel vrouwen als mannen in de meeste van deze jaren een goede gezondheid. Niettemin neemt, zoals figuur 2.7 illustreert, vanaf 75 jaar de kans op matige of ernstige lichamelijke beperkingen toe (Kullberg 2005).

De ouderen van de toekomst hebben echter over het algemeen een minder zware lichamelijke arbeidscarrière achter de rug dan de huidige ouderen, en zullen dienovereenkomstig langer kwiek en vitaal blijven dan nu het geval is (Den Draak 2006).

Figuur 2.7

Lichamelijke beperkingen naar leeftijd, 2002
 Bron: WBO 2002 (in Kullberg 2005)

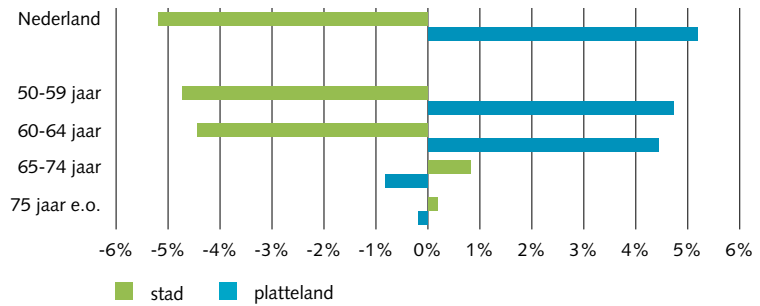


Woonvoorkeuren

In de plattlandsgebieden wordt een groeiende vraag naar woningen voor senioren verwacht. Vooral onder ouderen van 55-75 jaar lijkt zich een beweging van stedelijke naar meer landelijke gebieden voor te doen (Kullberg 2006).

Tussen 1997 en 2007 is een trend waarneembaar van een toename van ouderen (50-64 jaar) die in plattlandsgebieden wonen en een afname van ouderen die in een stedelijk gebied wonen (figuur 2.8). Ouderen van 65-74 jaar trekken juist meer richting de stad. Voor 75-plussers is er in het laatste decennium nauwelijks iets veranderd in de woonlocatie.

Figuur 2.8
 Ontwikkeling woon-
 locatie ouderen naar
 stedelijkheidsgraad,
 1997-2007
 Bron: CBS-OVG,
 DVS-MON
 Bewerking KiM



Brouwer et al. (2004) signaleren dat het centrum-dorpse woonmilieu het meest aantrekkelijke woonmilieu voor ouderen is. De Woningmarktverkenningen van het ministerie van VROM bevestigen dit beeld. Tot 2015 neemt de vraag naar woningen in dorpse woonmilieus fors toe.

De seniorenstad

De laatste jaren wordt in Nederland een discussie gevoerd over de zogenoemde seniorenstad. In de Verenigde Staten is het al een beproefd concept. De bekendste seniorenstad, Sun City in Arizona, met een gemiddelde leeftijd van 78 jaar, werd al in 1960 opgezet. Inmiddels zijn er in de VS honderden van dit soort gemeenschappen, vele gevestigd in de zogenoemde *Sunbelt-staten*. De steden hebben een hoog voorzieningenniveau: winkelcentra, ziekenhuizen, golfbanen, parken en luxe zorgfaciliteiten. Het is een omgeving waarin de actieve oudere (*active adult*) zich kan verpozen, zich veilig en op zijn gemak voelt, omringd door 'lotgenoten'. Jongeren kom je er niet tegen. Is het concept van de Amerikaanse seniorenstad overdraagbaar naar Nederland? Initiatieven zijn er in ieder geval al wel.

In 2006 lanceerde de Initiatiefgroep Seniorenstad een plan om in de Noordoostpolder, nabij Schokland, een kleinschalige stad met 2000 tot 4000 woningen voor senioren op te zetten. Het moet een 'bruisende' attractieve locatie worden met tennisbanen, zwembaden en horecagelegenheden. Volgens de initiatiefgroep is er voldoende belangstelling voor het concept seniorenstad. Zo heeft 42 procent van de 55-plussers interesse om in een dergelijke stad te wonen en geeft 30 procent aan misschien geïnteresseerd te zijn (Sievers en Bogers 2004). Onderzoek van TNS NIPO (De Putten 2007) laat echter zien dat bijna de helft (45 procent) van de ondervraagden het idee van de seniorenstad resoluut van de hand wijst. Een kwart is gematigd positief. Sievers en Bogers (2004) zijn

van mening dat vernieuwde woonmilieus voor senioren noodzakelijk zijn, aangezien de huidige niet voldoende met de vergrijzing zijn mee gegroeid, niet meer passen bij de ervaringen, netwerken en krachten van de actieve senioren. In Groot-Brittannië zijn zogenoemde *extracare villages* te vinden, waar ouderen in de wijk een eigen 'dorpsgemeenschap' vormen en verschillende diensten en activiteiten worden aangeboden (Heins 2005).



2.3.2 Tijdsbesteding en activiteitenpatronen

Hoeveel tijd besteden ouderen aan arbeid, onderwijs en vrije tijd? Welke veranderingen hebben zich hierin voorgedaan in de afgelopen decennia en is iets te zeggen over toekomstige ontwikkelingen in tijdsbesteding?

De veranderingen die zich de afgelopen 20 jaar hebben voorgedaan in tijdsbesteding en activiteitenpatronen van ouderen, zijn gering (tabel 2.4; Breedveld 2006): er is iets meer tijd besteed aan arbeid (met name in de leeftijdscategorie 55-64 jaar), maar de veranderingen zijn beperkt. De belangrijkste vorm van tijdsbesteding betreft de persoonlijke verzorging: slapen, eten, drinken en persoonlijke hygiëne. De tijd die 65-plussers hiervoor inruimen, is sinds medio jaren tachtig licht toegenomen. De voornaamste verandering in het totale tijdsbestedingspatroon is de daling van de hoeveelheid beschikbare vrije tijd (hoewel ruim voorhanden), vooral onder de 55-64-jarigen met een baan, maar ook onder 75-plussers. Bij de eerste groep heeft dat vooral te maken met de toegenomen arbeidsparticipatie.

Wat voor activiteitenpatroon zullen de toekomstige ouderen ontwikkelen? Daarover uitweiden, lijkt al gauw op kijken in een glazen

bol. Om globaal iets te kunnen zeggen over toekomstig gedrag, is het wellicht mogelijk om aan te sluiten bij de verschillende leefstijlen van ouderen.

Onderzoeksbureau Motivaction (Spangenberg, Lampert en Peeck 2000) deelt de Nederlandse bevolking in naar zeven waardengroepen: groepen burgers met een eenzelfde gedachtegoed of levenswijze (zie bijlage A). De huidige generatie ouderen kan gekarakteriseerd worden als de 'traditionele burgerij': behoudend, disciplinair, sociaal betrokken, traditioneel gezinsverband, lage tot middelbare opleiding en laag tot middelhoog inkomen. Onder de toekomstige senioren, die voor een groot deel behoren tot de babyboomgeneratie of protestgeneratie (Becker 1992), bevinden zich relatief veel postmaterialisten: milieubewust, kritisch, vrije tijd is belangrijk, parttime werk, niet-traditioneel gezinsverband, hoge opleiding en hoog inkomen. Volgens Penninx (2004) zijn de senioren van 2020 naar normen en waarden een veel gedifferentieerder groep dan de huidige senioren. Sociale contacten met vrienden en kennissen zijn voor toekomstige ouderen veel belangrijker, men woont vaker samen met mensen met een gelijksoortige leefstijl en dezelfde interesses en men is meer gericht op uithuizige activiteiten.

Tabel 2.4

Tijd besteed aan activiteiten door ouderen (uren)

Bron: TBO
1985 - 2005

	1985	1995	2005
Arbeid			
55-64 jaar en werkzaam	27,9	30,4	31,4
55-64 jaar en niet werkzaam	0,3	0,9	1,8
65-74 jaar	0,9	1,0	1,4
75 jaar en ouder	0,7	0,0	0,3
Onderwijs			
55-64 jaar en werkzaam	1,0	0,9	0,9
55-64 jaar en niet werkzaam	0,6	0,6	0,6
65-74 jaar	0,7	0,6	0,6
75 jaar en ouder	0,3	0,8	0,6
Huishouden en gezin			
55-64 jaar en werkzaam	12,4	14,3	15,1
55-64 jaar en niet werkzaam	26,6	24,6	25,3
65-74 jaar	23,4	23,4	23,4
75 jaar en ouder	21,1	23,9	23,8
Persoonlijke tijd			
55-64 jaar en werkzaam	78,0	75,8	76,7
55-64 jaar en niet werkzaam	80,4	80,8	82,0
65-74 jaar	81,3	81,4	83,1
75 jaar en ouder	84,6	86,2	87,4
Vrije tijd			
55-64 jaar en werkzaam	48,7	46,6	43,9
55-64 jaar en niet werkzaam	60,2	61,1	58,4
65-74 jaar	61,7	61,6	59,6
75 jaar en ouder	61,3	57,1	55,8

3 De mobiliteit van ouderen

- Van de 65-plussers heeft 83 procent van de mannen en 46 procent van de vrouwen een rijbewijs. Tien jaar geleden was dat respectievelijk 75 procent en 29 procent.
- In het verleden van het toegenomen rijbewijsbezit is het autobezit van ouderen ook gestegen: 72 procent van de mannen en 25 procent van de vrouwen heeft tegenwoordig een eigen auto.
- Ouderen maken vooral gebruik van de auto. Op hogere leeftijd neemt dat snel af.
- Ouderen maken, met het vorderen van de leeftijd, steeds minder en kortere verplaatsingen.
- Met het toenemen van de leeftijd kiezen ouderen steeds vaker een bestemming in de buurt van de directe woonomgeving.
- 65-plussers zijn de laatste 10 jaar mobieler geworden: in 1997 maakte gemiddeld 64 procent van de 65-plussers één of meerdere verplaatsingen per dag tegen 70 procent in 2007.
- Ten opzichte van medio jaren negentig blijven ouderen langer zelfstandig autorijden. Ze zijn dus minder afhankelijk van andere vervoermiddelen, zoals het openbaar vervoer of met iemand meerijden.
- Sinds 1997 is het aantal verplaatsingen door 65-plussers met een maximale afstand van 10 kilometer toegenomen. Hun actieradius is afgenomen.
- Ouderen verplaatsen zich bij voorkeur buiten de drukke spitsperiodes. In vergelijking met tien jaar geleden verplaatst men zich ook steeds minder vaak tijdens de ochtendspits.

3.1 Inleiding

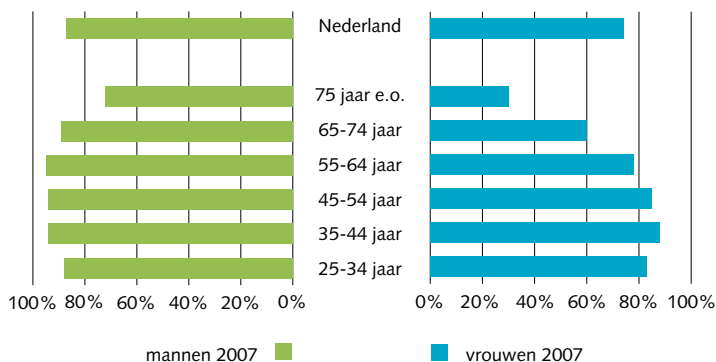
In dit hoofdstuk staat de mobiliteit van ouderen centraal. Omdat mobiliteit voor een groot deel bepaald wordt door het autogebruik³, beschrijft paragraaf 3.2 eerst het rijbewijs- en autobezit onder ouderen. Vervolgens komt het mobiliteitsgedrag van ouderen aan de orde. Daarbij gaat het erom hoe vaak en hoe lang men onderweg is en over welke afstanden men zich verplaatst (paragraaf 3.3), de vervoermiddelen die men daarvoor gebruikt (paragraaf 3.4), wat men gaat doen, waar en wanneer (paragrafen 3.5, 3.6 en 3.7). Telkens is het huidige gedrag beschreven en de ontwikkelingen die daarin in de afgelopen 10 jaar hebben plaatsgevonden.

³ Per jaar leggen Nederlanders 185 miljard kilometer af. De auto is goed voor 140 miljard kilometer, ruim driekwart van het totaal (KiM, 2008).

3.2 Rijbewijs- en autobezit

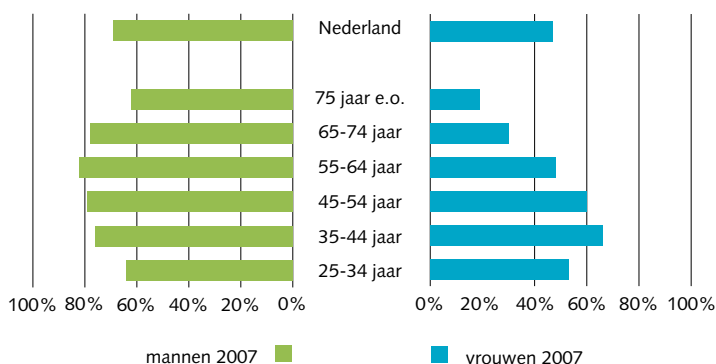
Het rijbewijsbezit onder ouderen is hoog: 62 procent van alle 65-plussers heeft een rijbewijs. Er is wel een duidelijk verschil tussen mannen en vrouwen: 83 procent van de mannen beschikt over een rijbewijs tegenover 46 procent van de vrouwen. Na het vijftenzeventigste levensjaar neemt het rijbewijsbezit snel af (figuur 3.1): van de mannen boven de 75 heeft nog 72 procent de beschikking over een rijbewijs, bij de vrouwen 'slechts' 30 procent.

Figuur 3.1
Rijbewijsbezit naar leeftijdsklasse en geslacht in 2007
Bron: DVS-MON, bewerking KiM



Ook het persoonlijk autobezit neemt af bij toenemende leeftijd: 65 procent van de 55-64-jarigen beschikt over een auto en iets meer dan de helft van de 65-74-jarigen heeft een eigen auto. Van alle 75-plussers heeft nog maar 36 procent een auto op zijn of haar eigen naam staan. En ook hier zijn grote verschillen naar geslacht (figuur 3.2).

Figuur 3.2
Persoonlijk autobezit naar leeftijdsklasse en geslacht in 2007
Bron: DVS-MON, bewerking KiM



De verklaring voor deze verschillen in oplopende leeftijd en naar geslacht moet vooral worden gezocht in generatie-effecten. De 75-plussers van nu zijn in een tijd opgegroeid waarin rijbewijs- en autobezit nog niet gemeengoed waren. Voor de 55-64-jarigen geldt

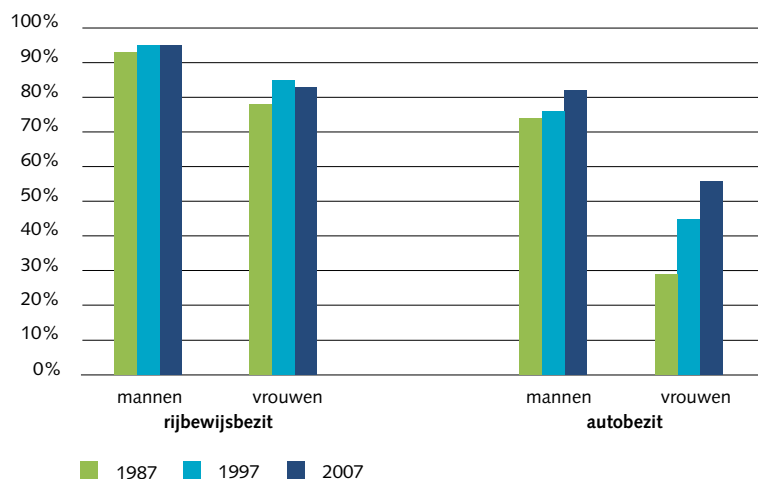
juist het omgekeerde: zij groeiden op tijdens de jaren zestig, het tijdperk waarin Nederland getekend werd door een massale groei van het autobezit en autogebruik (KiM 2007). Dat betekent dat de daling van het rijbewijs- en autobezit naar oplopende leeftijd in de komende decennia veel minder zichtbaar zal zijn, evenals de verschillen tussen mannen en vrouwen⁴. Die ontwikkeling is de afgelopen jaren al ingezet. Tussen 1997 en 2007 is het rijbewijsbezit van ouderen sterk gestegen, vooral onder vrouwen boven de 65: in 1997 beschikte bijna 30 procent over een rijbewijs, tien jaar later is dat 46 procent. In lijn met de stijging van het rijbewijsbezit, is ook het persoonlijk autobezit in de afgelopen tien jaar sterk toegenomen.

Is het rijbewijs- en autobezit van dezelfde groep personen door de jaren heen ook sterk veranderd? Van de mensen die vlak na de oorlog zijn geboren, is het rijbewijs- en autobezit in 1987, 1997 en 2007 met elkaar vergeleken (figuur 3.3). Het gaat hier telkens om dezelfde groep mensen. In 1987 behoorde deze generatie tot de 30-39-jarigen, in 1997 tot de 40-49-jarigen en in 2007 vallen zij in de leeftijdsklasse 50-59 jaar. Wat direct opvalt, is dat het rijbewijsbezit in de loop der jaren niet sterk is gewijzigd. De meeste mannen van deze generatie hadden op hun dertigste al een rijbewijs. Bij de vrouwen heeft een kleine groep het rijbewijs rond de leeftijd van veertig gehaald. Bij de vrouwen die medio jaren tachtig tot de dertigers behoorden, is het autobezit sterk gestegen. Ook mannen van deze generatie hebben op hun vijftigste vaker een auto. Het ligt in de lijn der verwachting dat de toekomstige generatie ouderen nog vaker dan nu al het geval is over een auto beschikt.

Figuur 3.3

Rijbewijs- en autobezit van dezelfde generatie naar geslacht in de jaren 1987, 1997 en 2007

Bron: CBS-OVG/DVS-MON, bewerking KiM

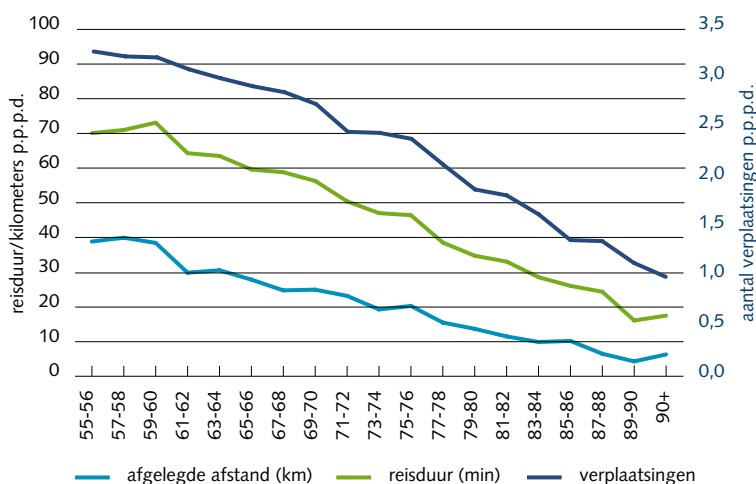


⁴ Dit is bijvoorbeeld terug te zien in de leeftijdsklasse 25-34 jaar, waar bijna negen van de tien personen over een rijbewijs beschikken en de verschillen tussen mannen en vrouwen nagenoeg zijn verdwenen (figuur 3.1).

3.3 Verplaatsingen, afgelegde afstanden en reisduur

De mobiliteit neemt af naarmate men ouder wordt (figuur 3.4): 55-64-jarigen maken gemiddeld 3 verplaatsingen per persoon per dag, personen van boven de 85 jaar komen gemiddeld nog maar één keer per dag buitenshuis. Ook de bestede tijd aan mobiliteit loopt met oplopende leeftijd sterk terug; van 70 minuten per persoon per dag onder 55-jarigen, tot rond de 20 minuten per persoon per dag bij 85-plussers. Hetzelfde geldt voor de afgelegde afstanden: van ongeveer 40 kilometer per persoon per dag onder 55-jarigen tot ongeveer 5 kilometer onder 90-plussers.

Figuur 3.4
Aantallen verplaatsingen, afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag naar leeftijd, 2007
Bron: DSV-MON, bewerking KiM



Overigens nemen vanaf 65 jaar de verschillen tussen mannen en vrouwen toe (tabel 3.1 en 3.2): oudere mannen zijn vaker onderweg dan oudere vrouwen en leggen grotere afstanden af. Dit komt waarschijnlijk vooral door het hogere rijbewijs- en autobezit onder de mannelijke bevolking. De 55-64-jarigen die werken, leggen gemiddeld per persoon bijna twee keer zoveel kilometers af als hun leeftijdsgenoten die geen betaalde arbeid verrichten. Het aantal verplaatsingen per persoon is ongeveer gelijk. De verklaring hiervoor is dat woon-werkmobiliteit in het algemeen de meeste kilometers genereert.

Tabel 3.1
Aantal verplaatsingen per persoon per dag in 2007
Bron: DVS-MON, bewerking KiM

Leeftijdsklasse	Mannen	Vrouwen	Totaal
55-64 jaar, geen werk	3,1	3,0	3,0
55-64 jaar, wel werk	3,4	3,3	3,3
65-74 jaar	2,9	2,6	2,7
75 jaar en ouder	2,1	1,7	1,9
Nederland	3,0	3,0	3,0

Tabel 3.2

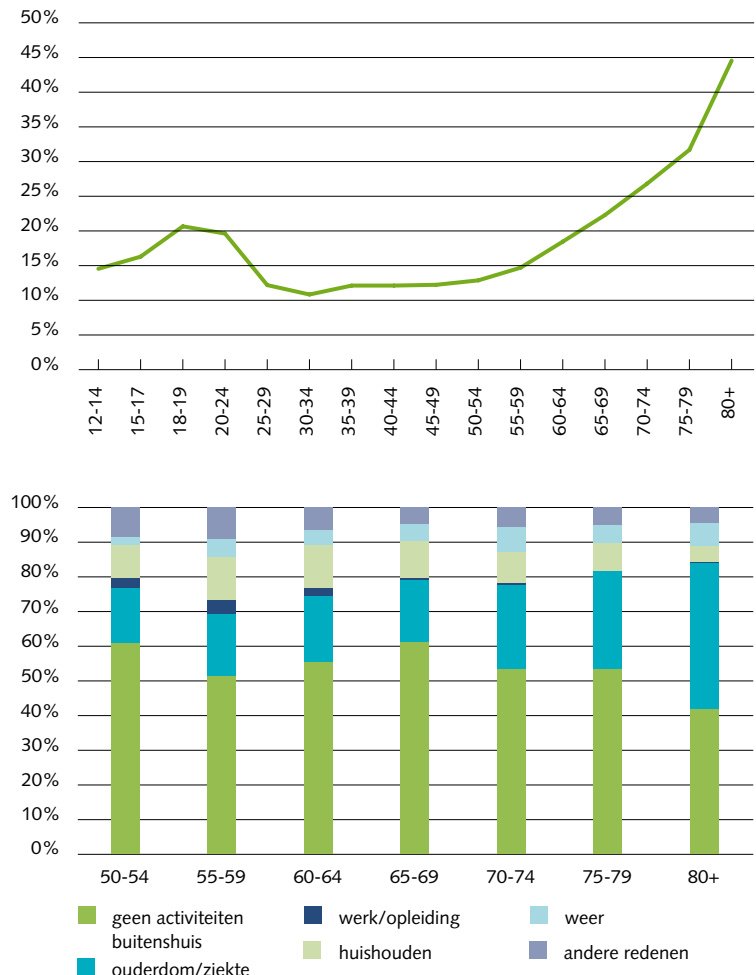
Afgelegde afstand (km) per persoon per dag in 2007
 Bron: DVS-MON, bewerking KIM

Leeftijdsklasse	Mannen	Vrouwen	Totaal
55-64 jaar, geen werk	31,2	25,3	27,6
55-64 jaar, wel werk	54,5	36,0	48,1
65-74 jaar	28,0	21,4	24,6
75 jaar en ouder	18,4	11,1	13,9
Nederland	38,4	27,2	32,8

Naarmate de leeftijd vordert, neemt de uithuizigheid af. Van de 55-64-jarigen maakt gemiddeld 83 procent één of meerdere verplaatsingen per dag; voor 75-plussers is dit 62 procent. Het ontbreken van activiteiten buitenshuis is voor 50-plussers de belangrijkste reden om geen verplaatsing te maken (figuur 3.5). Op latere leeftijd geven gezondheidsredenen (ouderdom, ziekte, handicap) steeds vaker aanleiding om thuis te blijven. Ook de weersomstandigheden spelen op latere leeftijd vaker een rol om niet op pad te gaan.

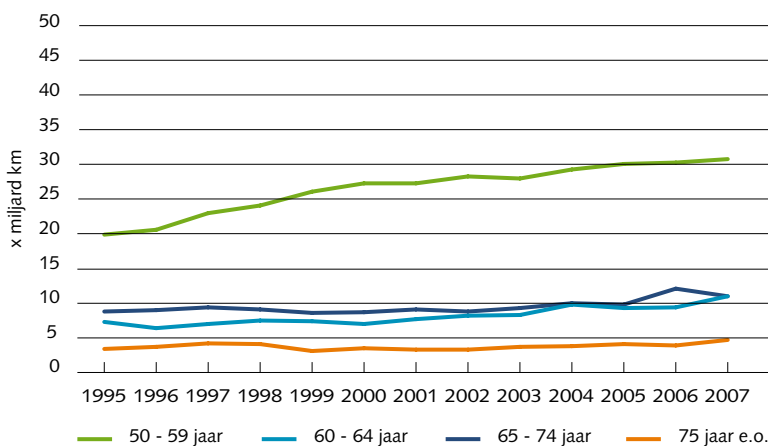
Figuur 3.5

Aandeel personen dat zich gemiddeld op een dag niet verplaatst (boven) en reden voor geen verplaatsing boven de 50 jaar (onder) in 2007
 Bron: DVS-MON, bewerking KIM



Bij de ouderen hebben zich nauwelijks ontwikkelingen voorgedaan in het aantal verplaatsingen en de reistijd per persoon per dag. In de afgelopen tien jaar is het aantal afgelegde kilometers wel veranderd (figuur 3.6). Vooral het aantal reizigerskilometers van de 50-59-jarigen is toegenomen⁵. Dit komt voornamelijk doordat het aantal personen in deze leeftijdsgroep enorm is gegroeid: de naoorlogse geboortegolfgeneratie heeft vanaf 1995 de 50-jarige leeftijd bereikt. Bovendien genereert deze groep meer woon-werkmobiliteit, wat leidt tot langere verplaatsingsafstanden (zie vorige paragraaf). Het groter worden van deze leeftijdsgroep en de toegenomen arbeidsparticipatie hebben een sterk opstuwende werking gehad op het totale aantal reizigerskilometers⁶.

Figuur 3.6
Ontwikkeling aantal reizigerskilometers naar leeftijd, 1995-2007
Bron: CBS-OVG/DVS-MON, bewerking KiM



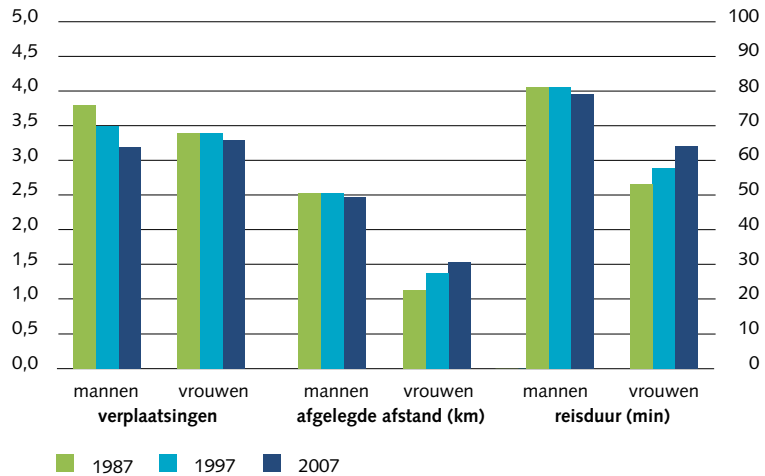
Als de babyboomgeneratie door de tijd wordt gevolgd, dan blijkt dat zowel mannen als vrouwen door de jaren heen minder verplaatsingen maken (figuur 3.7). Dit is het effect van het ouder worden van deze generatie: hoe ouder men wordt, des te minder verplaatsingen men maakt.

Wel geldt voor vrouwen dat zij steeds langer onderweg zijn en ook steeds grotere afstanden afleggen (figuur 3.7). Voor mannen verandert het aantal afgelegde kilometers en de bestede reistijd nauwelijks.

⁵ Bij de beschrijving van de ontwikkeling van het mobiliteitsgedrag is de leeftijdscategorie 55-64 jaar verder opgesplitst in de klassen 50-59 jaar en 60-64 jaar. De reden hiervoor is dat de klasse 55-64 jaar niet beschikbaar is in het databestand van 1997.

⁶ Voor een uitgebreide verklaring van de groei van het aantal reizigerskilometers in de periode 1995-2005 wordt verwezen naar de Mobiliteitsbalans 2007 (KiM 2007). Een van de belangrijkste verklaringen naast de groei van de bevolking, is de toegenomen arbeidsparticipatie onder vrouwen.

Figuur 3.7
Aantallen verplaatsingen (linkeras), afgelegde afstand (km) en reisduur (min) per persoon per dag van dezelfde generatie naar geslacht in de jaren 1987, 1997 en 2007
Bron: CBS-OVG/DVS-MON, bewerking KIM



Naast het toegenomen rijbewijs- en autobezit van vrouwen, speelt het vertraagde effect van de groeiende arbeidsparticipatie onder vrouwen ook een rol: door de jaren heen heeft een steeds groter deel van de vrouwen die behoren tot de babyboomgeneratie, de arbeidsmarkt betreden. Waar het medio jaren tachtig nog gewoon was om fulltime de zorg voor kinderen op zich te nemen, is dit twintig jaar later eerder uitzondering dan regel (zie ook Harms 2008).

3.4 Vervoermiddelgebruik

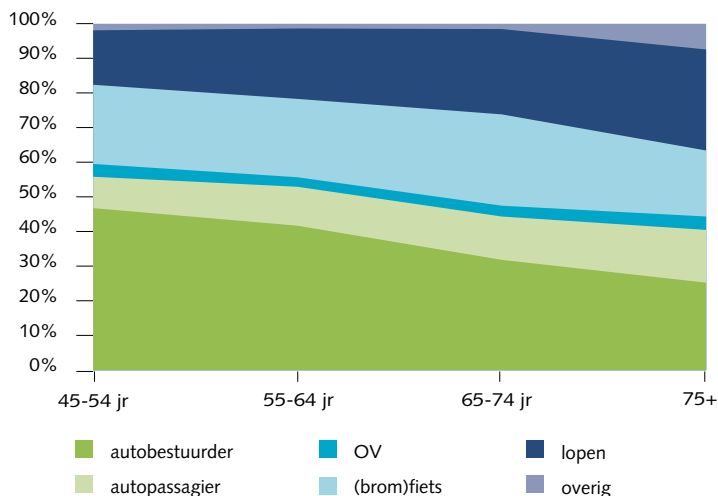
Naarmate de leeftijd vordert, neemt het gebruik van alle vervoermiddelen in absolute getallen steeds verder af. De vervoermiddelkeuze verandert ook: nog steeds gaat het grootste deel van de verplaatsingen per auto, maar het aandeel autobestuurders neemt met de leeftijd af (figuur 3.8). Anders gezegd, op hogere leeftijd is men steeds vaker als passagier onderweg. Ook het aandeel lopend en per overige vervoermiddelen⁷ gemaakte verplaatsingen, neemt met het ouder worden toe. Dat laatste komt voornamelijk door een stijging van het gebruik van vraagafhankelijk vervoer (zoals de regiotaxi⁸). Het openbaarvervoergebruik is onder 75-plussers iets hoger dan onder 55-74-jarigen, maar het aandeel ten opzichte van het totaal is erg laag (nog geen 5 procent van alle verplaatsingen). Naar rato van de afgelegde kilometers is het openbaarvervoergebruik onder 75-plussers

⁷ Onder overige vervoermiddelen vallen onder andere taxi, motor/scooter, bestelauto, touringcar, besloten busvervoer, vliegtuig en kinderwagens.

⁸ RegioTaxi is een vorm van openbaar vervoer van deur tot deur. RegioTaxi is voor iedereen beschikbaar, maar is speciaal ingericht voor reizigers die niet goed ter been zijn.

hoger: 10 procent van alle kilometers wordt met de trein, bus, tram of metro afgelegd. In vergelijking met de 55-74-jarigen zijn 75-plussers dus niet veel vaker onderweg met het openbaar vervoer; ze overbruggen er vooral grotere afstanden mee.

Figuur 3.8
Aandeel verplaatsingen per persoon per dag naar leeftijd en vervoermiddel in 2007
Bron: DVS-MON, bewerking KIM

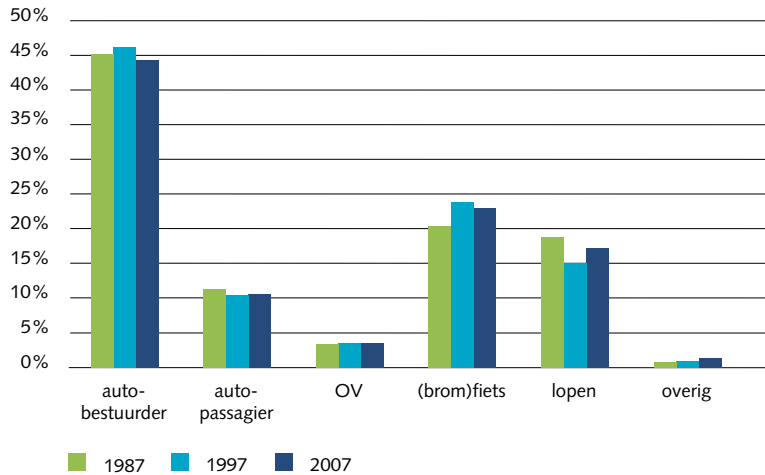


Deze daling zet in vanaf 55 jaar. In de afgelopen tien jaar is het aandeel autobestuurder in het aantal verplaatsingen van ouderen echter wel toegenomen. In dezelfde periode is het aandeel autopassagiers afgenomen. Het lijkt erop alsof er deels sprake is van een verschuiving: ouderen blijven ten opzichte van midden jaren negentig langer zelfstandig autorijden. Dit heeft voor een groot deel te maken met het toegenomen rijbewijs- en autobezit (zie ook paragraaf 3.2). Het openbaarvervoergebruik is in de laatste tien jaar afgenomen, vooral onder 75-plussers. Het aandeel overige vervoermiddelen is in deze leeftijdscategorie juist sterk toegenomen. Het is onduidelijk of hier sprake is van een daadwerkelijke substitutie van vervoermiddelen of van een dataprobleem⁹.

De vervoermiddelkeuze van de generatie die eind jaren tachtig tot de dertigers behoorde, is in de loop der jaren niet opvallend gewijzigd (figuur 3.9). Het ouder worden van deze generatie heeft dus nauwelijks effect op het gebruik van de auto, het openbaar vervoer of andere vervoermiddelen. Deze generatie maakt in 2007, net als in 1987 en 1997, nog steeds het meest gebruik van de auto.

⁹ Voor de vergelijking is gebruik gemaakt van het OVG 1997 en het MON 2007. Tussen 1997 en 2007 hebben verschillende hercoderingen plaatsgevonden. Het is niet bekend of het 'vraagafhankelijk openbaar vervoer' in 1997 tot de categorie 'openbaar vervoer' of 'overig' behoort. In 2007 is RegioTaxi als 'overig' vervoermiddel gecodeerd.

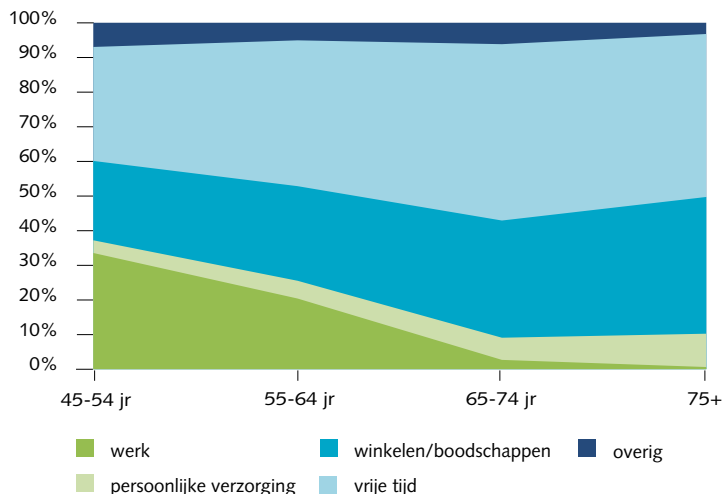
Figuur 3.9
 Vervoermiddelkeuze
 van dezelfde generatie
 in de jaren 1987, 1997
 en 2007
 Bron: CBS-OVG/DVS-
 MON, bewerking KIM



3.5 Verplaatsingsmotieven

Het aandeel werkgerelateerde verplaatsingen is voor 55-64 jarigen 20 procent, voor 65-74-jarigen is dat nog geen 5 procent (figuur 3.10). Naarmate de leeftijd vordert neemt het aandeel vrijetijdsverkeer toe. 75-plussers zijn vaker onderweg vanwege persoonlijke verzorging (bijvoorbeeld bezoeken aan huisarts, apotheek of ziekenhuis).

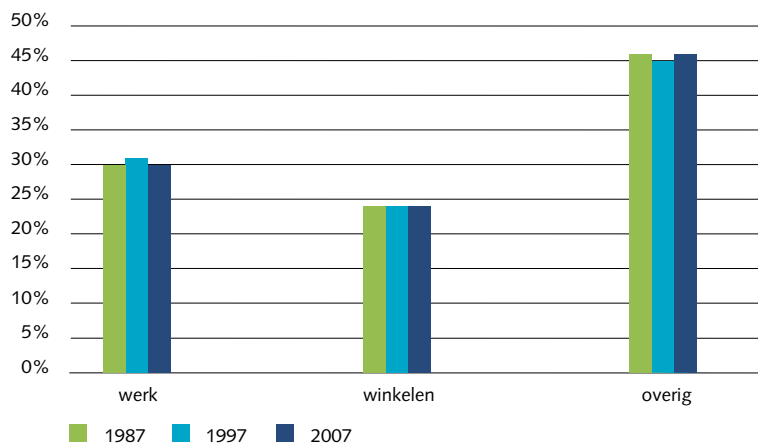
Figuur 3.10
 Aandeel verplaatsingen per persoon per dag naar leeftijd en motieven in 2007
 Bron: DVS-MON, bewerking KIM



Ten aanzien van de motiefverdeling heeft zich in de afgelopen tien jaar onder ouderen een belangrijke ontwikkeling voorgedaan: in vergelijking met eind jaren negentig maken de 60-64-jarigen van nu meer woon-werkverplaatsingen. Dit hangt nauw samen met de toegenomen

arbeidsparticipatie in deze leeftijdsklasse (zie hoofdstuk 2). Eind jaren negentig hadden 60-64-jarigen nog de mogelijkheid om met vervroegd pensioen te gaan. Tegenwoordig is vervroegde uittreding niet meer mogelijk en werkt men langer door. Van een cohorteffect is nauwelijks sprake. De dertigers van medio jaren tachtig, zijn in de loop der jaren niet meer woon-werkverplaatsingen gaan maken (figuur 3.11). De motiefverdeling van deze generatie is bijna niet veranderd.

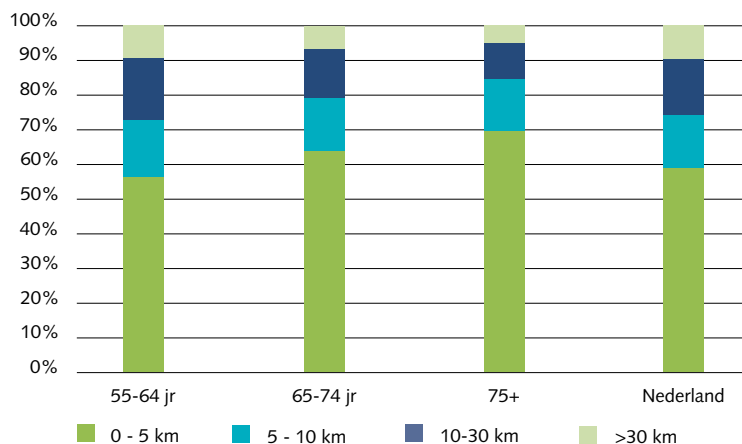
Figuur 3.11
Motiefverdeling van dezelfde generatie in de jaren 1987, 1997 en 2007
Bron: CBS-OVG/DVS-MON, bewerking KIM



3.6 Ruimtelijke verdeling

Naarmate de leeftijd toeneemt, verandert de reikwijdte van de verplaatsingen (figuur 3.12). Verhoudingsgewijs maken 55-64-jarigen de meeste verplaatsingen over een afstand van meer dan 10 kilometer (ruim 25 procent). Vanaf 65 jaar neemt de actieradius af: men maakt vaker korte verplaatsingen. Vooral 75-plussers zijn voor hun activiteiten sterk gericht op bestemmingen in de directe woonomgeving: bijna

Figuur 3.12
Aantallen verplaatsingen per afstandsklasse en leeftijd in 2007
Bron: DVS-MON, bewerking KIM

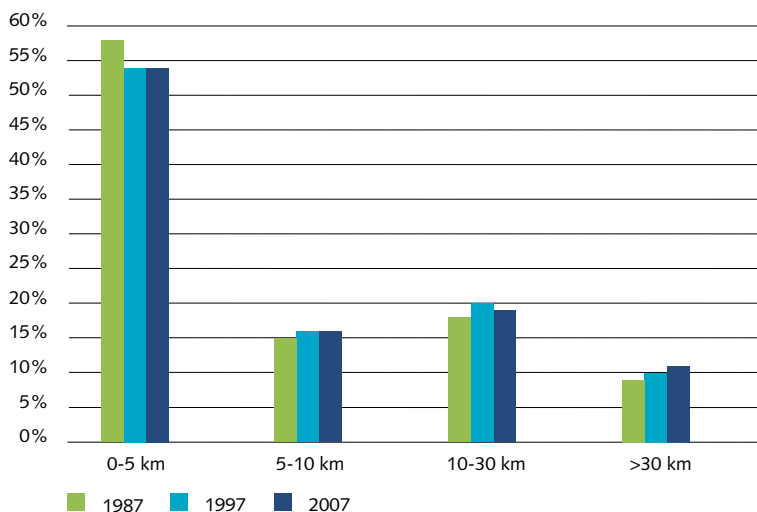


70 procent van de verplaatsingen gaat niet verder dan 5 kilometer. Verplaatsingen over afstanden van meer dan 30 kilometer worden op hogere leeftijd zelden ondernomen.

De afgelopen 10 jaar is het aantal korte verplaatsingen van ouderen zelfs toegenomen. Dit geldt vooral voor personen vanaf 65 jaar. Zij zijn zich nog meer gaan richten op activiteiten in de directe woonomgeving. De afname van de actieradius wordt veroorzaakt doordat er meer ouderen in stedelijke gebieden zijn gaan wonen. Bewoners van stedelijke gebieden leggen verhoudingsgewijs minder kilometers af dan bewoners van het platteland (Harms 2008). Personen tussen de 50 en 59 jaar maken relatief meer lange verplaatsingen ten opzichte van midden jaren negentig. De verklaring hiervoor is het toegenomen aantal woon-werkverplaatsingen in deze leeftijdscategorie en de verhuisbeweging van 50-59-jarigen naar meer landelijke gebieden (zie hoofdstuk 2).

Tussen 1987 en 2007 is er niet veel veranderd in de ruimtelijke verdeling van verplaatsingen door personen van dezelfde generatie (figuur 3.13). De dertigers uit de jaren tachtig zijn de afgelopen jaren minder korte verplaatsingen gaan maken (korter dan 5 kilometer).

Figuur 3.13
Ruimtelijke verdeling
verplaatsingen van
dezelfde generatie in
de jaren 1987, 1997
en 2007
*Bron: CBS-OVG/DVS-
MON, bewerking KIM*

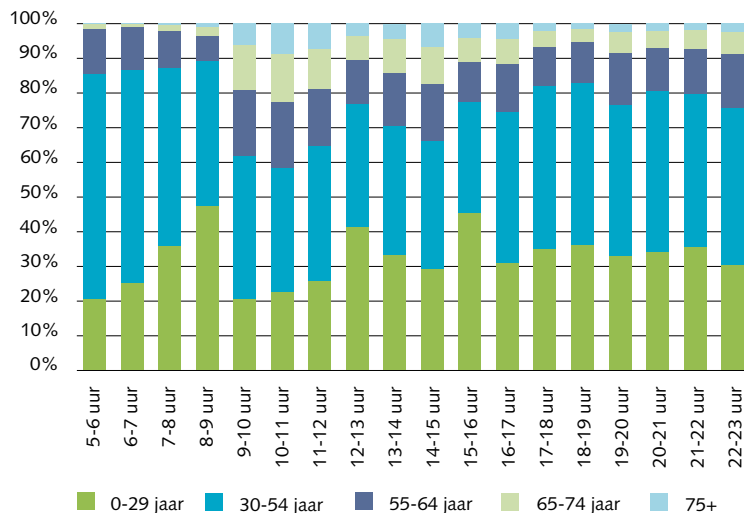


3.7 Temporele verdeling

Op een gemiddelde werkdag verplaatsen Nederlanders zich vooral in de ochtendspits (tussen 7.00 uur en 9.00 uur) en in de avondspits (tussen 16.00 uur en 18.00 uur). Naarmate men ouder wordt neemt niet alleen het aantal verplaatsingen af, maar verandert ook het tijdstip

van de verplaatsing (figuur 3.14). De twee pieken in de ochtend- en avondspits worden steeds minder zichtbaar bij toenemende leeftijd: 55-64-jarigen maken de meeste verplaatsingen tussen 10.00 uur en 17.00 uur, 65-74-jarigen verplaatsen zich vooral tussen 10.00 uur en 12.00 uur en tussen 13.00 uur en 15.00 uur. De 75-plusser gaat meestal tussen 10.00 uur en 12.00 uur en tussen 14.00 uur en 17.00 uur op pad. Het is duidelijk dat ouderen de drukke spitsperiodes mijden.

Figuur 3.14
Verdeling vertrektijd verplaatsingen naar leeftijdsklasse op een gemiddelde werkdag in 2007
Bron: DVS-MON, bewerking KiM

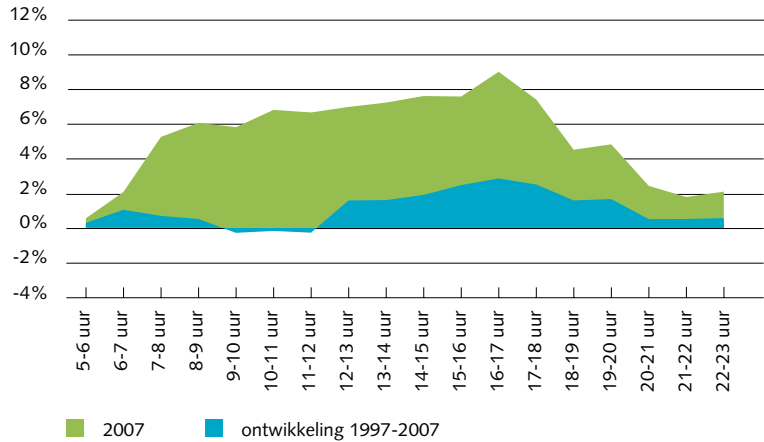


In de afgelopen tien jaar is het vertrektijdstip van zowel 50-64-jarigen als 65-plussers gewijzigd. Eerder is al geconstateerd dat het groter worden van de groep ouderen een opstuwende werking heeft gehad op het aantal verplaatsingen en reizigerskilometers. De groep 50-64-jarigen is zich vooral meer gaan verplaatsen tussen 15.00 uur en 18.00 uur. Ook voor 9.00 uur is sprake van een toename van het aandeel verplaatsingen (figuur 3.15). Deze ontwikkeling hangt samen met de toegenomen arbeidsparticipatie in deze leeftijdsklasse. Op deze tijdstippen worden de meeste woon-werkverplaatsingen gemaakt. 65-plussers zijn zich juist minder gaan verplaatsen tussen 7.00 uur en 10.00 uur, terwijl in de middaguren relatief meer verplaatsingen worden gemaakt in vergelijking met medio jaren negentig (figuur 3.16). Vooral tussen 14.00 uur en 17.00 uur is het aandeel verplaatsingen relatief sterk gegroeid. Hierdoor zijn min of meer twee nieuwe pieken ontstaan in het verplaatsingspatroon van 65-plussers: de 'na-ochtend piek' (tussen 10.00 uur en 12.00 uur) en de 'voor-middag piek' (tussen 14.00 uur en 16.00 uur).

Figuur 3.15

Ontwikkeling aandeel verplaatsingen naar vertrektijd op een gemiddelde werkdag, 50-64-jarigen

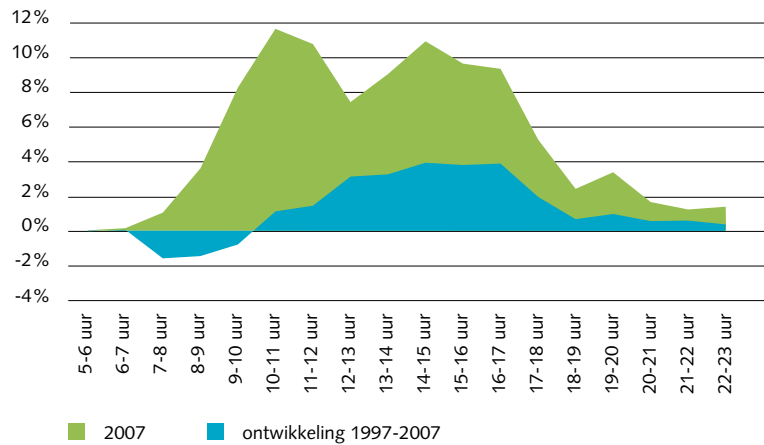
Bron: CBS-OVG, DVS-MON, 1997-2007



Figuur 3.16

Ontwikkeling aandeel verplaatsingen naar vertrektijd op een gemiddelde werkdag, 65-plussers

Bron: CBS-OVG, DVS-MON, 1997-2007

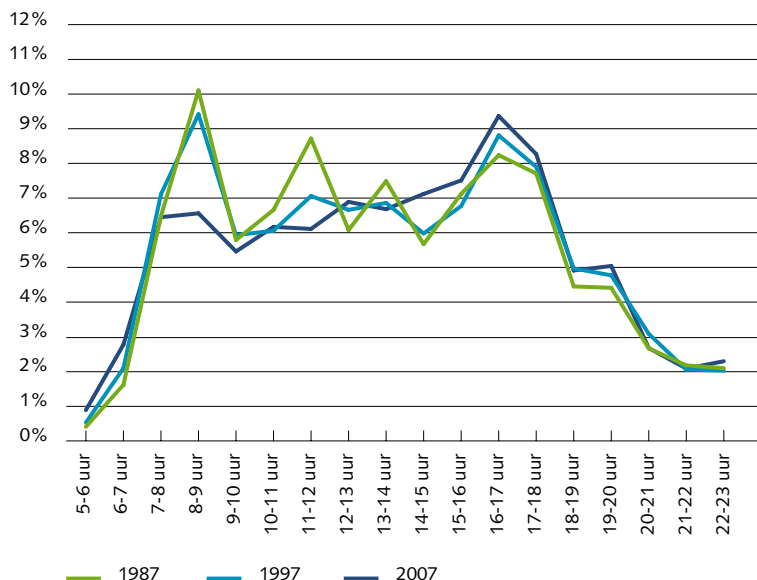


De dertigers uit de jaren tachtig verplaatsen zich in 2007 minder vaak tijdens de ochtendspits (figuur 3.17). Bij toenemende leeftijd neemt het aandeel verplaatsingen voor 10.00 uur 's ochtends gestaag af. Dit proces begint rond het vijftigste levensjaar en heeft te maken met de afname van het aandeel werkenden. Gezien het feit dat in de komende jaren de arbeidsparticipatie vooral in deze leeftijdsklasse toeneemt, is de verwachting dat dit cohorteffect in de toekomst minder zichtbaar zal zijn.

Figuur 3.17

Temporele verdeling verplaatsingen van dezelfde generatie in de jaren 1987, 1997 en 2007

Bron: CBS-OVG/DVS-MON, bewerking KIM



Toename van 'seniorenlfiles'

AMSTERDAM - Automobilisten en het beroepsgoederenvervoer krijgen in toenemende mate last van de zogeheten 'seniorenlfiles' tijdens de avondspits.

Deze files ontstaan doordat ouderen vaak na een dagje uit of na familiebezoek gelijktijdig rond de avondspits met forensen en het woon-werkverkeer huiswaarts willen keren. Zowel de VerkeersinformatieDienst (VID) als de verkeersdienst ANWB signaleert dat juist door dit verschijnsel de filedruk 's avonds flink is toegenomen.

Ondanks de voorjaarsvakantie ontstonden er de afgelopen twee weken niet minder avondspitsfiles. Oorzaak hiervan zijn vooral senioren na een dagje uit. 'We zien dat de seniorenfiles de avondspits momenteel flink verzwaren. Deze categorie mensen gaat 's ochtends wel later van huis, maar wil toch rond het avondeten thuis zijn. En dus belanden ze samen met het reguliere woon-werkverkeer massaal in de files', verduidelijkt VID-woordvoerder Patrick Potgraven. De ANWB constateert dat vooral de files op de vrijdagmiddag beduidend drukker zijn geworden.

De filedruk neemt vlak voor het weekeinde toe door recreatieverkeer. En verder ziet ook ANWB-zegsman Ad Vonk dat de oprukkende seniorenfile voor opstoppingen zorgt. 'We merken dat mensen die voor het werk de weg op moeten, 's ochtends nog wel de keuze hebben om na de files te gaan rijden maar 's avonds niet. Dan zie je naast de groep zakelijke automobilisten ook de senioren die allemaal traditiegetrouw voor de warme hap op tijd thuis willen zijn. Dat is een typisch Nederlands gedragspatroon. Bovendien heb je 's avonds minder keuze om langer te wachten voor de thuisreis.'

Bron: De Telegraaf 29 februari 2008

4 De mobiliteit van toekomstige ouderen

- In de toekomstscenario's voor 2020 wordt in het Global Economy (GE) scenario, het scenario met de hoogste mobiliteitsgroei, ruim een vijfde van de groei verklaard door de toename van het aantal en aandeel 65-plussers.
- Bijna een kwart van de groei is het gevolg van veranderende persoonskenmerken van 65-plussers. Hiervan is ongeveer de helft een gevolg van een hogere arbeidsparticipatie onder ouderen, meer ouderen met hoge inkomens en meer ouderen die een auto bezitten.
- Op basis van ontwikkelingen in de afgelopen decennia en toekomstige trends mag worden verwacht dat ouderen in de toekomst nog vaker onderweg zijn, minder vaak tijdens de ochtendspits reizen en zich meer in de landelijke gebieden vestigen.
- Deze gedragsveranderingen leiden mogelijk tot een extra groei van de totale mobiliteit met bijna drie procent, waarvan ruim de helft wordt veroorzaakt door 65-plussers. Dit leidt in de toekomst vooral tot meer autokilometers.

4.1 Inleiding

Nederland verandert. Trends als individualisering, vergrijzing en migratie spelen daarbij een rol, evenals de economische ontwikkeling. In de studie *Welvaart en Leefomgeving* (WLO) van de Nederlandse planbureaus zijn omgevingsscenario's opgesteld voor de toekomstjaren 2020 en 2040 (CPB, MNP, RPB 2006). De toekomstscenario's (WLO-scenario's) geven een beeld van de langetermijnontwikkelingen in de fysieke omgeving (zoals bevolking, wonen, werken, mobiliteit) en de mogelijk op te treden knelpunten. De scenario's voorspellen dat de mobiliteit in Nederland in de komende jaren blijft groeien. Demografische (groei van de bevolking), economische (toename van het inkomen) en maatschappelijke ontwikkelingen (individualisering, emancipatie) zijn hier verantwoordelijk voor.

In deze studie worden de WLO-scenario's als uitgangspunt genomen om de mobiliteit van de toekomstige ouderen in beeld te brengen. De tijdshorizon is 2020. In de WLO-scenario's is rekening gehouden met ontwikkelingen in de bevolkingssamenstelling (hoger aandeel ouderen) en veranderingen van kenmerken van de bevolking (hogere inkomens,

toename rijbewijs- en autobezit, groei arbeidsparticipatie), maar niet met zogenoemde gedragseffecten. Hiermee wordt bedoeld dat de toekomstige oudere vermoedelijk een ander gedrag zal vertonen dan de oudere van nu. Een voorbeeld is een toename van de mobiliteit van ouderen met een hoog inkomen. In dat geval veranderen de kenmerken van personen niet (i.e. een hoog inkomen), maar wel het mobiliteitsgedrag.

Om de mobiliteit te bepalen van de toekomstige ouderen in 2020, is eerst gekeken naar de vraag welk deel van de totale mobiliteitsgroei in de WLO-scenario's verklaard kan worden door vergrijzing. Veranderingen in de omvang en samenstelling van de bevolking hebben een effect op de mobiliteit. Daarnaast kunnen veranderingen van kenmerken van ouderen bijdragen aan meer of minder kilometers per persoon, waardoor ook de totale mobiliteit verandert. Vervolgens is een inschatting gemaakt van de gedragseffecten, die mogelijk leiden tot een extra groei boven op de mobiliteitsgroei die voorspeld is in de WLO-scenario's. Door toekomstige gedragsveranderingen van ouderen te veronderstellen en deze te vertalen naar bruikbare data voor een prognosemodel, is het mogelijk om de mobiliteitseffecten van dat gedrag te bepalen. In deze studie zijn drie varianten gedefinieerd om de mobiliteit van de toekomstige ouderen in beeld te brengen. In die varianten wordt steeds een ander gedrag van ouderen verondersteld. De varianten zijn gebaseerd op ontwikkelingen in het activiteitenpatroon en in het mobiliteitsgedrag van ouderen in de afgelopen decennia, en op de te verwachten toekomstige trends.

4.2 Modellen en scenario's

4.2.1 Modellen

Voor het maken van prognoses voor de mobiliteit van personen worden veelal verkeersmodellen gebruikt. De ramingen laten zien wat het effect kan zijn van alle relevante, meetbare en samenhangende invloeden op het toekomstige personenvervoer. Die meetbare invloeden zijn opgesplitst en ondergebracht in omgevings- en beleidsscenario's. Deze scenario's dienen als variabele input voor het verkeersmodel (RWS-AVV 2002).

Verkeersmodellen zijn gebaseerd op het huidige keuzegedrag van personen. In de drie varianten die voor deze studie zijn opgesteld en doorgerekend, wordt gevarieerd in het gedrag van ouderen (zie paragraaf 4.4). Er is gebruikgemaakt van het activiteitenmodel ALBATROSS (A Learning Based Transportation Oriented Simulation System).

Een van de sterke punten van dit model is dat het activiteitenpatronen van de Nederlandse bevolking simuleert en vervolgens de mobiliteits-effecten van gewijzigde activiteitenpatronen berekent. Naast activiteitengerelateerde indicatoren, zoals begintijd en motief van de activiteit, voorspelt het model ook reistijden, reizigerskilometers en verplaatsingen per vervoermiddel. Voor de werking van het model ALBATROSS wordt verwezen naar Arentze en Timmermans (2000).

Net als het Landelijk Modelsysteem, waarmee mobiliteitseffecten van de WLO-scenario's zijn bepaald, maakt ALBATROSS onderscheid naar vier leeftijdsklassen: <25 jaar, 25-44 jaar, 45-64 jaar en >64 jaar. Op basis van deze indeling is het niet mogelijk gedetailleerde uitspraken te doen over het mobiliteitsgedrag van ouderen. Zo zullen 75-plussers anders reageren op gedragsveranderingen dan 65-74-jarigen. Daarom is het model voor deze studie aangepast en worden de volgende leeftijdsklassen onderscheiden: <35 jaar, 35-54 jaar, 55-64 jaar, 65-74 jaar en >74 jaar. De focus in deze studie ligt op wijzigingen in het activiteitenpatroon en mobiliteitsgedrag van de laatste drie leeftijdsgroepen.

4.2.2 Scenario's

Omgevingsscenario's laten zien wat de effecten zijn van de belangrijkste demografische en sociaaleconomische factoren op bijvoorbeeld de mobiliteit. In de WLO-studie zijn vier scenario's opgesteld. Het Global Economy (GE) scenario is het scenario met de hoogste groei in arbeidsparticipatie, de hoogste economische groei en de sterkste toename van de bevolking (zowel in absolute als relatieve zin). Als gevolg van de veronderstelde ontwikkelingen treedt ook de grootste mobiliteitsgroei op in het GE-scenario. In die zin kan het gezien worden als het worst case scenario. In de wereld van Global Economy zullen de grootste mobiliteitsknelpunten optreden en is de beleidsopgave voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat het grootst. In het Regional Communities (RC) scenario is een veel lagere arbeidsparticipatie van de bevolking verondersteld en is de economische en bevolkingsgroei geringer dan in de andere drie scenario's. Het scenario voorspelt daarmee de laagste groei van de personenmobiliteit. Zowel het GE- als het RC-scenario is met ALBATROSS doorgerekend. Die berekening geeft een indruk van de bandbreedte in de mobiliteitsgroei en maakt het mogelijk om de ALBATROSS-resultaten te valideren met de WLO-uitkomsten.

De uitgangspunten van de WLO-scenario's (aantal inwoners, beroepsbevolking, economische groei, et cetera) zijn als basis genomen. Bijlage B geeft een overzicht van de belangrijkste kenmerken van

het GE- en het RC- scenario. Omdat in deze studie met een fijnere indeling in leeftijdsklassen is gewerkt, zijn de uitgangspunten ook naar dit niveau vertaald. De participatiegraden per leeftijdsklasse en geslacht zijn afkomstig uit de scenariobeschrijvingen van het CPB (CPB 2004). Op landelijk niveau is de arbeidsparticipatie consistent met de WLO-scenario's, maar de met ALBATROSS doorgerekende scenario's gaan uit van de juiste participatiegraden per leeftijdsklasse. Deze ALBATROSS-berekeningen geven dan ook een betere benadering van de mobiliteitseffecten per leeftijdsklasse. Vooral in de hogere leeftijdsklassen zal de arbeidsparticipatie in de komende jaren flink toenemen (zie tabel 4.1).

Tabel 4.1

Participatiegraden en werkloosheidspercentages 2000-2020 naar leeftijdsklasse en geslacht

Bron: CPB, 2004

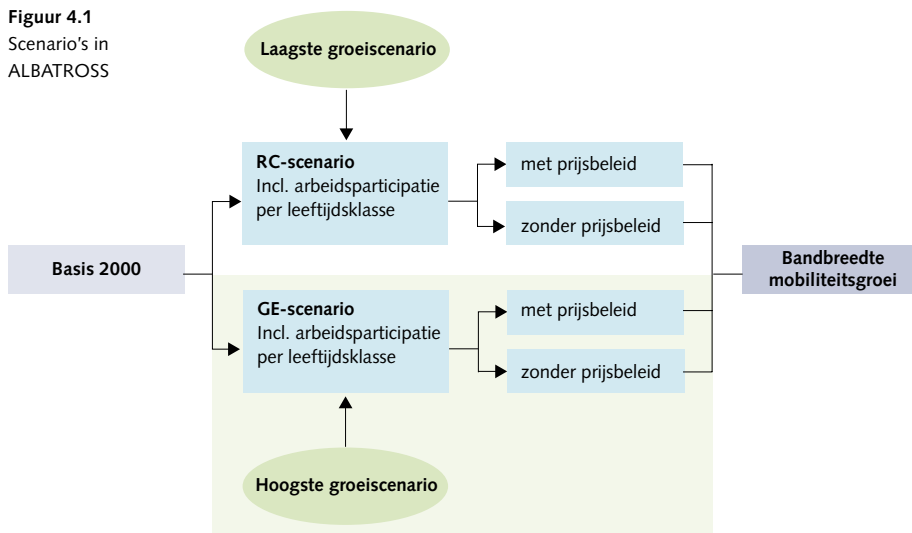
	Participatiegraad			Werkzoekenden		
	2000	GE 2020	RC 2020	2000	GE 2020	RC 2020
Mannen						
<35 jaar	76%	71%	71%	3,3%	4,2%	7,2%
35-54 jaar	93%	94%	91%	3,3%	4,2%	7,2%
55-64 jaar	50%	61%	54%	3,3%	4,2%	7,2%
65-74 jaar	5%	10%	5%	3,3%	4,2%	7,2%
Vrouwen						
<35 jaar	65%	64%	63%	3,3%	4,2%	7,2%
35-54 jaar	64%	82%	71%	3,3%	4,2%	7,2%
55-64 jaar	21%	57%	40%	3,3%	4,2%	7,2%
65-74 jaar	1%	6%	4%	3,3%	4,2%	7,2%

Ten slotte zijn beide scenario's met en zonder prijsbeleid doorgerekend. Daarbij is uitgegaan van variant 5 van de commissie Nouwen (RWS-AVV 2005). Dit betekent een combinatie van een vlakke kilometerprijs en congestietoeslag. De vlakke kilometerprijs bedraagt 3,4 eurocent per gereden kilometer. De congestietoeslag is 11 eurocent per kilometer en geldt alleen tijdens de spitsuren op werkdagen voor alle wegvakken waar de I/C-verhouding⁹ groter is dan 0,8.

In figuur 4.1 is schematisch weergegeven welke scenario's zijn doorgerekend. Paragraaf 4.4. beschrijft de uitkomsten van de scenario's. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de resultaten wordt verwezen naar de technische rapportage *Application of Albatross to aging and mobility scenario's for the year 2020* (Arentze 2008).

⁹ Het verband tussen de vraag naar mobiliteit (intensiteit) en het aanbod van infrastructuur (capaciteit) wordt ook wel uitgedrukt in de zogenoemde I/C-verhouding. Dit is een verhoudingsgetal dat weergeeft hoe zwaar de infrastructuur wordt belast. Bij een I/C-verhouding vanaf 0,8 is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling en ontstaan er files.

Figuur 4.1
Scenario's in
ALBATROSS



4.3 Effect vergrijzing in de GE- en RC-scenario's

4.3.1 De groei verklaard

Welk deel van de mobiliteitsgroei tussen 2000 en 2020 wordt verklaard door het toenemende aantal ouderen in de samenleving? In de analyse van de verklaringen van mobiliteitsgroei wordt idealiter onderscheid gemaakt tussen volume- en persoonsgebonden ontwikkelingen. De volumeontwikkelingen verwijzen naar het effect van veranderingen in de omvang en samenstelling van de bevolking. De groei van de bevolking leidt tot een groter aantal verkeersdeelnemers en daarmee tot meer mobiliteit. Daarnaast kan de groei toe- of afnemen door een verandering in de leeftijdsopbouw van de bevolking.

De persoonsgebonden ontwikkelingen verwijzen naar veranderingen in de leefwijze en leefpatronen van individuen. Deze veranderingen kunnen namelijk tot meer of minder kilometers per persoon leiden, waardoor ook de totale mobiliteit wordt beïnvloed.

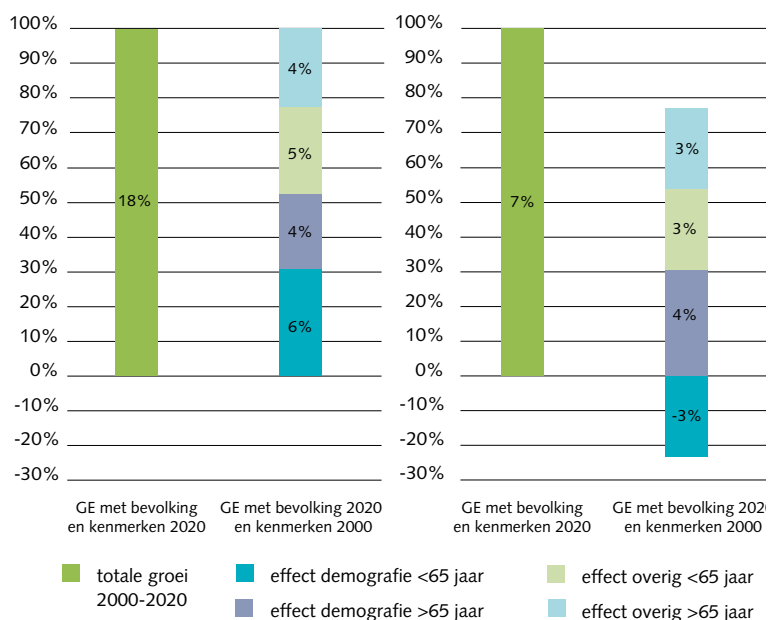
Een concreet voorbeeld: er komen verhoudingsgewijs meer mensen met een betaalde baan, en aangezien werkenden zich over langere afstanden verplaatsen dan niet-werkenden, neemt de gemiddelde afstand toe.

Volumeontwikkelingen

De totale mobiliteit uitgedrukt in reizigerskilometers groeit in het GE-scenario met 18,4 procent en in het RC-scenario met 7,1 procent ten

opzichte van het basisjaar 2000¹⁰. Bij gelijke overige omstandigheden zou de totale mobiliteit tussen 2000 en 2020 alleen door demografische ontwikkelingen (groei en verandering van de samenstelling van de bevolking) met bijna 9,7 procent zijn gestegen in het GE-scenario en met slechts 1,0 procent in het RC-scenario¹¹ (figuur 4.2). In het GE-scenario verklaren demografische ontwikkelingen dus iets meer dan de helft van de totale groei. De bevolking van 65 jaar en ouder is verantwoordelijk voor vier procentpunten (ruim een vijfde van de totale groei). Het groter worden van de groep ouderen heeft dan ook een opstuwende werking op de mobiliteit.

Figuur 4.2
Volumeontwikkelingen
GE- en RC- scenario



Persoonsgebonden ontwikkelingen

Het deel van de groei dat niet kan worden herleid tot de bevolkingsaanwas – in het GE-scenario 8,8 procent en in het RC-scenario 6 procent – is het gevolg van veranderingen in het individuele mobiliteitsgedrag: per persoon worden grotere afstanden per dag

¹⁰ De WLO-scenario's voorspellen een mobiliteitsgroei van 24,2% (GE-scenario) en 10,0% (RC-scenario). ALBATROSS voorspelt een lagere mobiliteitsgroei, doordat in het model niet wordt gerekend met de volledige Nederlandse populatie. In ALBATROSS worden alleen de volwassenen binnen een huishouden meegerekend. De ALBATROSS GE-populatie bevat 12,8 miljoen personen. Zij hebben gezamenlijk een lagere mobiliteit dan de gehele Nederlandse bevolking die in het WLO GE-2020-scenario uit 17,9 miljoen personen bestaat. De verschillen in uitkomsten kunnen volledig worden toegerekend aan de verschillen in populatiegrootte.

¹¹ Deze groei is bepaald door het aantal reizigerskilometers in 2020 te berekenen, uitgaande van het mobiliteitsgedrag in 2000 (aantal afgelegde kilometers per persoon naar leeftijdsklasse en geslacht) en de omvang en samenstelling van de bevolking in 2020.

overbrugd. Dit betekent dat het aantal reizigerskilometers harder groeit dan de bevolking. In tabel 4.2 is de groei van het aantal inwoners en de groei van het aantal afgelegde kilometers naar leeftijdsklasse weergegeven. De groei van het totale aantal reizigerskilometers is in beide scenario's iets hoger dan de bevolkingsgroei. Dit duidt erop dat de gemiddelde afgelegde afstand per persoon iets is toegenomen. Voor de verschillende leeftijdsklassen zijn de verschillen echter groter. Vooral bij ouderen spelen naast volumeontwikkelingen ook persoonsgebonden ontwikkelingen een belangrijke rol bij de toename van de mobiliteit.

Tabel 4.2
Groei aantal inwoners en afgelegde kilometers GE- en RC-scenario

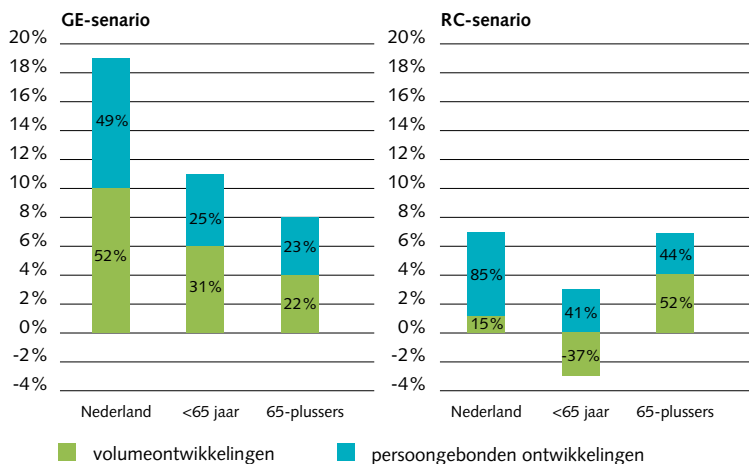
leeftijd	GE-scenario		RC-scenario	
	groei aantal inwoners (%)	groei aantal kilometers (%)	groei aantal inwoners (%)	groei aantal kilometers (%)
<65 jaar	8,9%	11,6%	-2,9%	0,3%
65-plussers	52,0%	71,8%	45,2%	59,6%
Nederland	17,4%	18,4%	6,5%	7,1%

Om te achterhalen welk deel van de groei door persoonsgebonden ontwikkelingen – verandering van de kenmerken van ouderen – wordt veroorzaakt, moet eerst worden bepaald wat het aandeel van 65-plussers is in de totale groei.

Het totale aantal reizigerskilometers in het GE-scenario groeit met 18,4 procent. De 65-plussers zijn verantwoordelijk voor 8,2 procentpunten. In het RC-scenario is de groei 7,1 procent, waarvan maar liefst 6,8 procentpunten door 65-plussers. Dit komt doordat de bevolking onder de 55 jaar in het RC-scenario sterk afneemt.

In het GE-scenario wordt bijna een kwart van de totale groei verklaard door verandering van de kenmerken van ouderen. In het RC-scenario is dit 44 procent (figuur 4.3). Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om een hoger aantal werkende ouderen, meer ouderen met hoge inkomens en meer ouderen die een auto bezitten.

Figuur 4.3
Volume- en persoonsgebonden ontwikkelingen naar leeftijdsklasse in GE- en RC-scenario



Gunstige economische ontwikkelingen zorgen voor een toename van de mobiliteit. Door de groei van de werkgelegenheid en een toename van het inkomen, accepteren mensen vaker een baan op grotere afstanden van de woonlocatie. Dat leidt tot langere woon-werkafstanden en daardoor tot meer afgelegde kilometers. De toename van de welvaart is ook zichtbaar in de stijging van het autobezit. De afzonderlijke bijdrage van elk van deze ontwikkelingen aan de totale mobiliteitsgroei is lastig te bepalen, omdat ze nauw met elkaar samenhangen. Mensen met hogere inkomens kopen sneller een auto, terwijl een hoger inkomen vaak weer een gevolg is van een verbeterde positie op de arbeidsmarkt. Om toch iets te kunnen zeggen over de bijdrage van economische ontwikkelingen aan de mobiliteitsgroei, is gekeken naar het effect van de toename van het inkomen. In het GE-scenario stijgt het aandeel hoge inkomens van ouderen van 2 naar 7 procent (tabel 4.3). In het RC-scenario bedraagt het aandeel hoge inkomens van ouderen 5 procent. Op basis van het aantal afgelegde kilometers per persoon in de huidige situatie, leidt dit tot een extra mobiliteitsgroei van 2 à 3 procent in het GE-scenario en 1,5 à 2 procent in het RC-scenario. Ongeveer de helft van de mobiliteitsgroei als gevolg van persoonsgebonden ontwikkelingen, is dus toe te schrijven aan de toename van het inkomen en daarmee samenhangend de groei van het autobezit en de hogere arbeidsparticipatie. De overige groei kan worden verklaard door sociaal-culturele en ruimtelijke ontwikkelingen (KiM 2007).

Tabel 4.3

Groei aandeel hoge inkomens in GE- en RC-scenario

Leeftijd	Aandeel hoge inkomens		
	2000	GE-scenario	RC-scenario
<65 jaar	29%	45%	34%
65-plussers	2%	7%	5%
Nederland	32%	51%	38%

4.3.2 Effecten invoering kilometerprijs

In het GE- en het RC-scenario met prijsbeleid worden 13 à 14 procent minder reizigerskilometers gemaakt dan in het scenario zonder prijsbeleid. Omdat de variabele autokosten stijgen, worden vooral minder kilometers met de auto gereden. De groei van het aantal kilometers is in beide scenario's circa 22 procent lager dan in het scenario zonder prijsbeleid. De totale afname van het aantal reizigerskilometers is een optelsom van verschillende effecten: minder activiteiten buitenshuis, minder lange afstandsverplaatsingen, meer overplaatsingen en vaker samen reizen. In het GE- en RC-scenario zijn de effecten van de invoering van de kilometerprijs naar leeftijdsklasse vergelijkbaar. Het aantal reizigerskilometers van 65-plussers groeit 16 procent minder ten opzichte van het scenario zonder prijsbeleid.

4.4 Effect gedragsveranderingen ouderen

4.4.1 Werkwijze

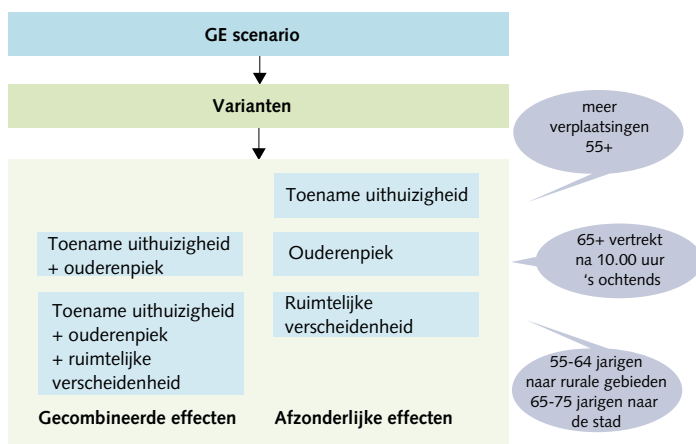
Er zijn drie varianten opgesteld om de mobiliteit van de toekomstige ouderen in beeld te brengen. Per variant is een ander gedrag van de ouderen verondersteld. De veronderstellingen zijn gebaseerd op ontwikkelingen in de afgelopen decennia en te verwachten toekomstige trends (zie de hoofdstukken 2 en 3).

Het GE-scenario is de basis voor het bepalen van de effecten van de drie varianten. Er is gekozen voor dit hoogste groeiscenario, omdat daarin de grootste mobiliteitsknelpunten optreden. Met behulp van een gevoeligheidsanalyse is een inschatting gemaakt of de mobiliteit van de toekomstige generatie ouderen, en daarmee ook de mobiliteit van de totale Nederlandse bevolking, varieert. In de varianten zijn de volgende gedragsveranderingen verondersteld:

- 1 Toename van de uithuizigheid van ouderen.
- 2 Verschuiving van de activiteiten van ouderen na 10.00 uur 's ochtends.
- 3 Vestiging van ouderen in landelijke gebieden.

Het GE-scenario houdt geen rekening met dergelijke gedragsveranderingen. Zij leiden mogelijk wel tot een wijziging van de groei die het scenario voorspelt. Van de varianten zijn zowel de afzonderlijke als de gecombineerde effecten bepaald (figuur 4.4). In die zin vormen de uitkomsten van de varianten een gevoeligheidsanalyse op het GE-scenario. Stapsgewijs wordt inzicht verkregen in veranderingen in het activiteitenpatroon en in het mobiliteitsgedrag van ouderen.

Figuur 4.4
Effectberekening
varianten, afzonderlijk
en gecombineerd



4.4.2 Beschrijving van de varianten

Toename uithuizigheid

Als gevolg van een toenemend rijbewijs- en autobezit zijn ouderen in de afgelopen tien jaar mobieler geworden. De verwachting is dat deze trend doorzet naar de toekomst. De toekomstige oudere zal ook gezonder zijn, een hoger inkomen hebben en een leefstijl vertonen die sterker van invloed is op het verplaatsingsgedrag dan nu het geval is. Vandaar de variant 'toename uithuizigheid', waarin is aangenomen dat ouderen nog vaker onderweg zijn dan op basis van alleen een verandering van persoonlijke kenmerken mag worden verondersteld.

Vooraf ouderen met een hoog inkomen en zonder betaalde baan zullen flexibeler zijn en beter in staat om zich te verplaatsen. Daarom heeft deze variant alleen betrekking op personen van 55 jaar en ouder die niet werken en een hoog inkomen hebben. Voor de verschillende leeftijdsgroepen, 55-64 jaar, 65-74 jaar en 75+, is verondersteld dat de kans op een vrijetijdsactiviteit of huishoudelijke activiteit buitenshuis toeneemt (tabel 4.4). Daarbij is eerst gekeken of de persoon in kwestie in de basissituatie wel of geen verplaatsing maakt. Is dit niet het geval, dan neemt de kans op een huishoudelijke of vrijetijdsactiviteit buitenshuis toe. Is dit wel het geval, dan neemt de kans op een extra activiteit met als motief vrije tijd toe.

Tabel 4.4
Variant 'toename uithuizigheid'

	Activiteiten	Veronderstellingen	
		Geen verplaatsing	Wel verplaatsing
55-64 jaar	huishoudelijk	+5%	-
	vrije tijd	+5%	+15%
65-74 jaar	huishoudelijk	+4%	-
	vrije tijd	+15%	+15%
75+	huishoudelijk	+2,5%	-
	vrije tijd	+10%	+10%

De ouderenpiek

In de afgelopen tien jaar zijn 65-plussers zich steeds meer gaan verplaatsen na de drukke ochtendspits. Deze groep senioren, die vooral uit niet-werkende personen bestaat, is flexibeler in het kiezen van het vertrektijdstip aangezien het niet meer noodzakelijk is om 'op tijd' op het werk te zijn. Ook vanwege de congestieproblematiek is het aantrekkelijker om later van huis te vertrekken en zodoende de drukte op de wegen te ontlopen (KiM 2007). In de variant 'ouderenpiek' is verondersteld dat niet-werkende ouderen de ochtendspits mijden, aangezien werkende ouderen minder speelruimte hebben om hun vertrektijdstip aan te passen. Alle activiteiten met een vertrektijdstip van voor 10.00 uur 's ochtends worden verschoven naar de late ochtend.

Ruimtelijke verscheidenheid

De variant 'ruimtelijke verscheidenheid' gaat uit van een gewijzigde ruimtelijke verdeling van ouderen in Nederland. Er is verondersteld dat er een verschuiving in de woonlocatie van ouderen plaatsvindt (tabel 4.3). Jongere senioren (55-64 jaar) hebben een voorkeur voor een woning in minder verstedelijkte gebieden, 65-74-jarigen hebben een grotere voorkeur voor de stedelijke gebieden. Omdat de verhuisgeneigdheid op hogere leeftijd sterk afneemt, is de beweging van oude senioren minder groot dan van jonge senioren. Voor de overige leeftijdsgroepen zijn geen veranderingen in de woonlocatie verondersteld.

Tabel 4.5

Ruimtelijke verdeling ouderen naar stedelijkheidsgraad, GE-scenario en variant 'ruimtelijke verscheidenheid'

	Veronderstellingen			
	GE-scenario		'Ruimtelijke verscheidenheid'	
	55-64 jr	65-74 jr	55-64 jr	65-74 jr
Zeer stedelijk	14%	15%	9%	16%
Stedelijk	21%	21%	14%	23%
Matig stedelijk	23%	23%	23%	23%
Weinig stedelijk	23%	23%	30%	21%
Niet-stedelijk	18%	19%	24%	17%

4.4.3 Resultaten

Welke effecten hebben de veronderstelde gedragsveranderingen op het activiteitenpatroon en mobiliteitsgedrag van ouderen? En welk effect hebben deze veranderingen op de totale mobiliteit in Nederland? Voor een uitgebreide beschrijving van de resultaten wordt verwezen naar de technische rapportage *Application of Albatross to aging and mobility scenarios for the year 2020* (Arentze 2008).

Toename uithuizigheid

Het aantal uithuizige activiteiten groeit het sterkst voor 65-74-jarigen (+10 procent). In deze leeftijdsklasse komen de meeste personen voor zonder baan en met een hoog inkomen (de 'rijke gepensioneerden'). De toename van het aantal uithuizige activiteiten is na 18.00 uur het hoogst. Omdat ouderen vaker buiten de deur komen, groeit ook het totale aantal activiteiten van de Nederlandse bevolking (+3 procent).

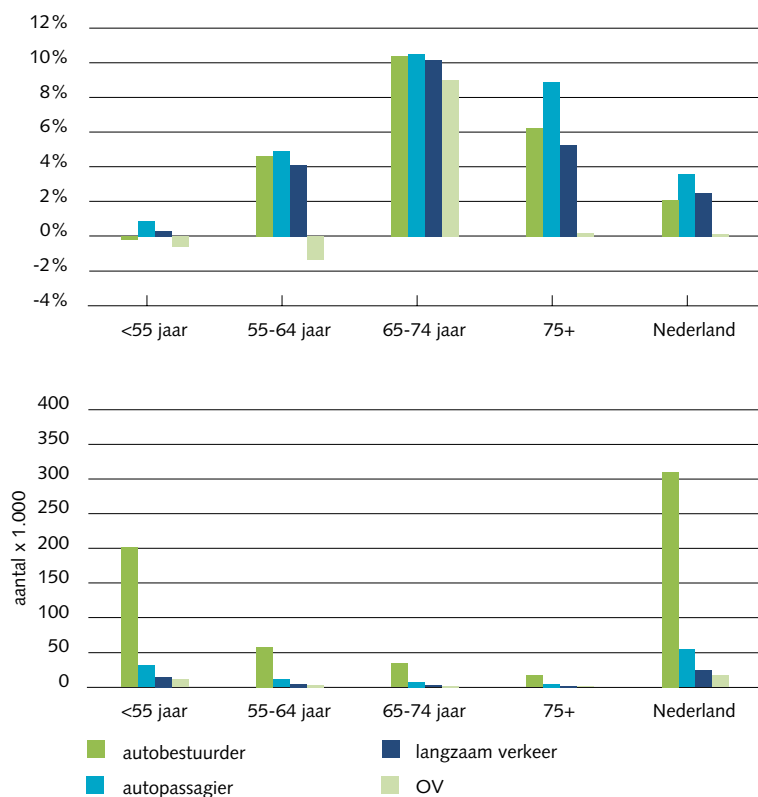
Meer activiteiten buitenshuis leiden ook tot meer reizigerskilometers. Ten opzichte van het GE-scenario neemt onder de 55-64-jarigen het aantal reizigerskilometers met 4 procent toe. De groei voor de 65-74-jarigen en 75-plussers is respectievelijk 10 procent en 6 procent. (figuur 4.5). Een ander effect is dat 65-plussers zich over grotere afstanden verplaatsen: het aantal afgelegde kilometers neemt sterker toe dan het aantal verplaatsingen. De verdeling over de verschillende vervoermiddelen blijft nagenoeg hetzelfde: de auto

blijft het belangrijkste vervoermiddel, 75-plussers maken wel iets meer kilometers als autopassagier.

De invoering van prijsbeleid leidt tot minder afgelegde kilometers, maar heeft geen effect op het aantal verplaatsingen. Het aandeel autopassagiers is wel hoger: samen reizen wordt dus aantrekkelijker. Ook is het aandeel openbaar vervoer groter.

De effecten van de invoering van de kilometerprijs gelden voor alle leeftijdsgroepen. Prijsbeleid heeft geen afwijkende effecten op het activiteitenpatroon en mobiliteitsgedrag van ouderen. De varianten 'ouderenpiek' en 'ruimtelijke verscheidenheid' zijn daarom alleen zonder prijsbeleid doorgerekend.

Figuur 4.5
Effect variant 'toename uithuizigheid' op het aantal reizigers-kilometers naar leeftijdscategorie en vervoermiddel (in procenten en absolute aantallen)

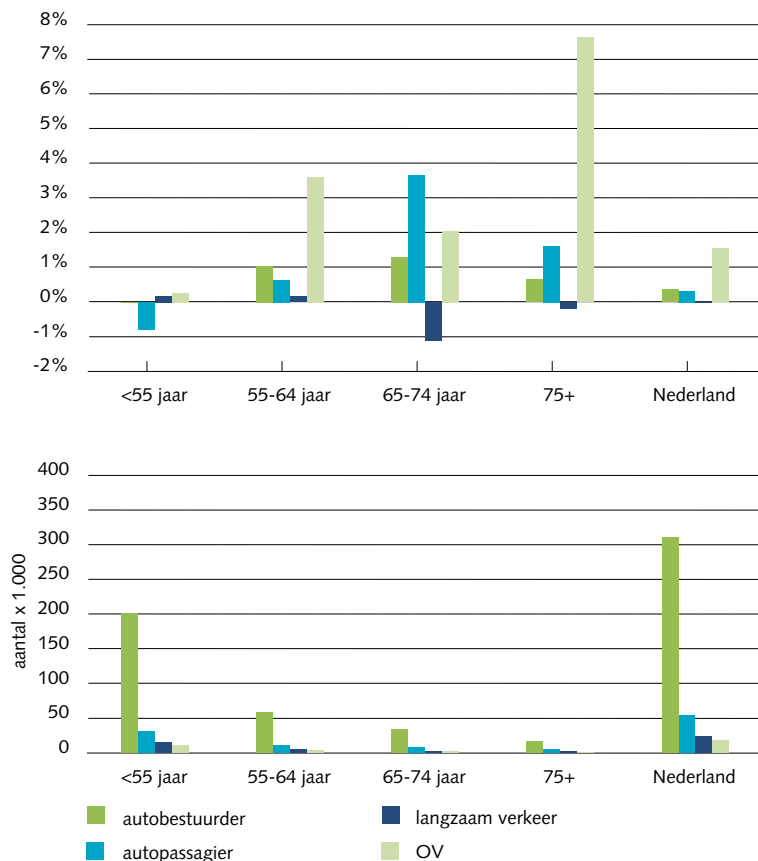


De ouderenpiek

Het aantal uithuzige activiteiten dat voor 10.00 uur plaatsvindt, neemt af met 6 procent. Het totale aantal activiteiten op een dag verandert niet. Dit geldt zowel voor de situatie waarin de variant afzonderlijk is doorgerekend als in combinatie met de variant 'toename uithuizigheid'. De verschuiving van activiteiten naar een later tijdstip komt volledig voor rekening van 65-plussers. In de ochtendspits neemt het aantal

uithuizige activiteiten in deze leeftijdsklasse met 50-60 procent af. Het wordt vooral tussen 10.00 en 12.00 uur drukker op de weg.

Figuur 4.6
Gecombineerde effecten van de varianten 'toename uithuizigheid' en 'ouderenpiek' op het aantal reizigerskilometers naar leeftijdscategorie en vervoermiddel (in procenten en absolute aantallen)



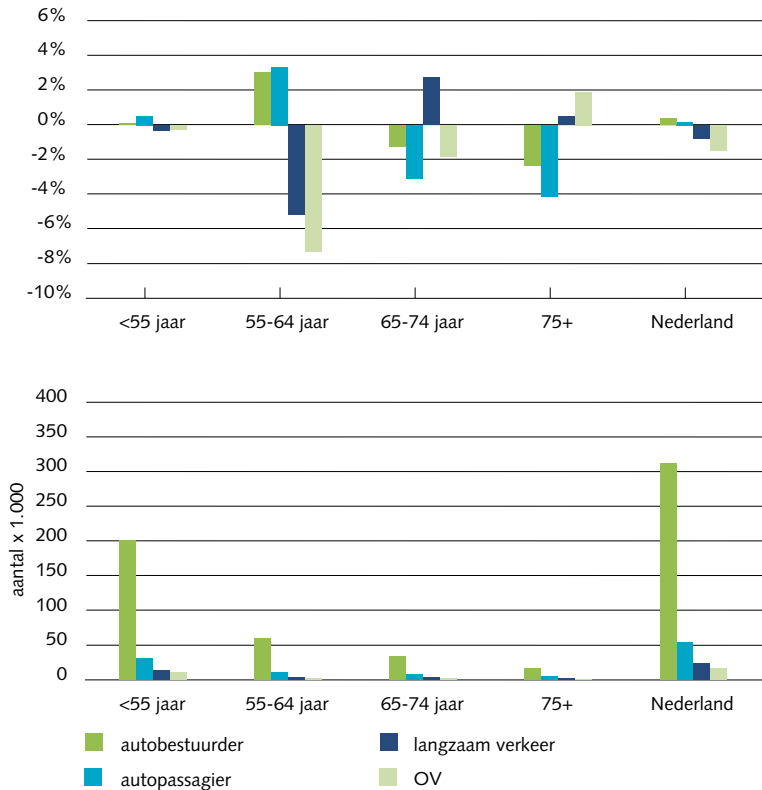
Ruimtelijke verscheidenheid

Voor de 55-64-jarigen treedt een lichte verschuiving op in de verdeling naar type activiteiten: het aantal winkelactiviteiten daalt met 3 procent, de werkgerelateerde activiteiten nemen met 4 procent toe. Een gevolg hiervan is een stijging van het aantal uithuizige activiteiten voor 10.00 uur en na 16.00 uur. Tussen 10.00 uur en 12.00 uur neemt het aantal activiteiten neemt juist af.

De grootste mobiliteitseffecten treden op onder de 55-64-jarigen (zie figuur 4.7). Zij maken meer gebruik van de auto (3 procent) en lopen en fietsen minder (5 procent). In de andere leeftijdsklassen zijn geen grote veranderingen te zien. Het veronderstelde verhuisgedrag van de ouderen heeft geen effect op de totale Nederlandse mobiliteit.

Figuur 4.7

Gecombineerde effecten van de varianten 'toename uithuizigheid', 'ouderenpiek' en 'ruimtelijke verscheidenheid' op het aantal reizigerskilometers naar leeftijdsklasse en vervoermiddel (in procenten en absolute aantallen)



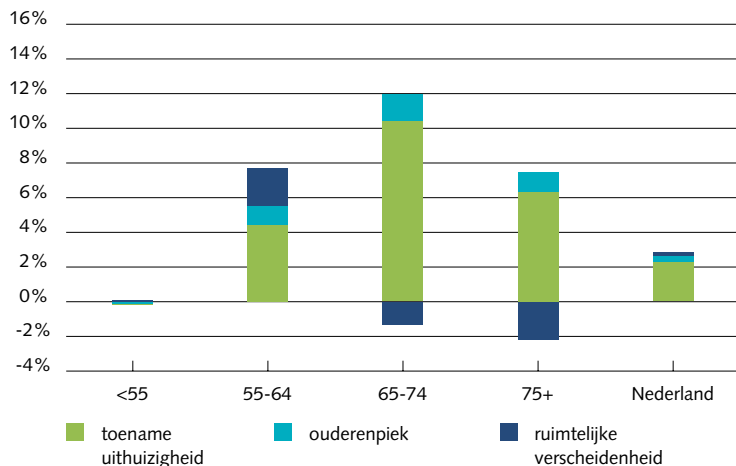
4.5 Conclusies

In het WLO-scenario Global Economy (GE) zijn de 65-plussers verantwoordelijk voor bijna de helft (8,6 procent) van de van de totale mobiliteitsgroei (18,4 procent) in 2020. In het Regional Communities scenario (RC) kan de groei van de mobiliteit zelfs bijna helemaal (95 procent) worden toegeschreven aan het ouder worden van de bevolking.

In de WLO-scenario's wordt echter geen rekening gehouden met zogenoemde gedragseffecten. Hiermee wordt bedoeld dat de toekomstige oudere zich anders gedraagt dan de oudere van nu. De in deze studie veronderstelde gedragsveranderingen zorgen voor een extra groei van de totale mobiliteit met 2,8 procent ten opzichte van het GE-scenario (figuur 4.8). Hiervan komt 1,5 procent voor rekening van de groep 65-plussers. De groei van het aantal activiteiten buitenshuis heeft het grootste effect. De 'gezonde, welvarende en ondernemende' oudere van de toekomst draagt daarmee het meest bij aan een extra groei van de mobiliteit in Nederland. Deze extra groei van de mobiliteit uit zich vooral in een toename van het aantal

autokilometers, zowel als autobestuurder als autopassagier. Ook het openbaarvervoer gebruik onder 65-plussers groeit. Omdat het relatief kleine aantallen betreft, is het effect op de vervoermiddelverdeling voor de totale bevolking nihil.

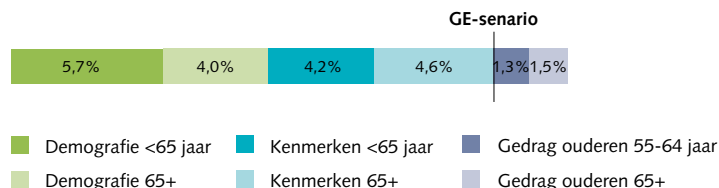
Figuur 4.8
Gecombineerde effecten gedragsvarianten ouderen (procentuele wijziging in het aantal reizigerskilometers per variant)



De veronderstelde gedragsveranderingen hebben dus geen groot effect op de totale mobiliteit van de Nederlandse bevolking. In de leeftijdsklassen 55-64 jaar, 65-74 jaar en 75+ treden wel veranderingen op, maar deze effecten zijn niet groot genoeg om een geheel ander beeld van de Nederlandse mobiliteit te creëren dan het GE-scenario reeds laat zien.

Samengevat: in het GE scenario groeit de mobiliteit met 18,4 procent (figuur 4.9). Daarin zorgen de 65-plussers voor een groei van 8,6 procent. Dit is het gevolg van een toename van het aantal en aandeel ouderen in de samenleving en de verandering van de kenmerken van deze bevolkingsgroep. Als de toekomstige ouderen zich anders gaan gedragen, dan is sprake van extra groei van de mobiliteit met 2,8 procent, waarvan 1,5 procent wordt veroorzaakt door 65-plussers. Dit leidt vooral tot meer autokilometers.

Figuur 4.9
Mobiliteitsgroei GE-scenario uitgesplitst naar effecten vergrijzing (volume- en persoonskenmerken) en gedragsveranderingen



5 Verkeersveiligheid en sociale veiligheid

5.1 Inleiding

De vergrijzing in Nederland leidt tot een relatief grote groep kwetsbare verkeersdeelnemers. De vraag is of deze ontwikkeling invloed heeft op de betrokkenheid van ouderen bij verkeersongevallen. Het activiteitenmodel ALBATROSS, dat gebruikt is om de mobiliteitseffecten van de toekomstige ouderen te berekenen, geeft geen prognoses over de verkeersveiligheid in een toekomstjaar. De WLO-scenario's geven wel aangrijpingspunten om een uitspraak te kunnen doen over de verkeersveiligheid van de ouderen in de toekomst. Dit hoofdstuk gaat over de huidige en toekomstige verkeersveiligheidssituatie van ouderen en de sociale veiligheid van ouderen.

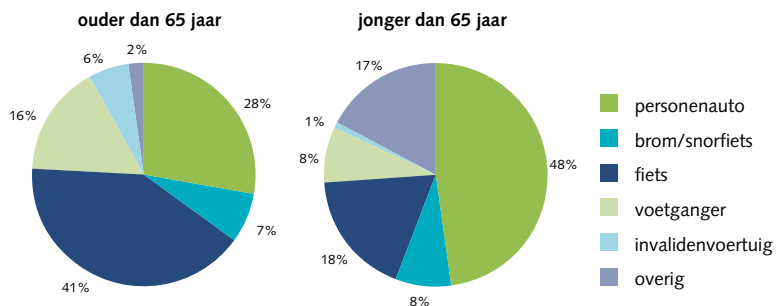
5.2 Verkeersveiligheid en vergrijzing

5.2.1 Verkeersdoden 65-plussers naar vervoermiddel

Bijna een derde van alle verkeersdoden is 65 jaar of ouder, terwijl de groep circa 13 procent van de bevolking uitmaakt en verantwoordelijk is voor nog geen 8 procent van de reizigerskilometers. Voor ziekenhuisgewonden bedraagt dit aandeel 20 procent (SWOV, Cognos 2007).

Bij de 65-plussers valt 70 procent van de verkeersdoden onder fietsers, voetgangers, brom/snorfietsers of inzittenden van een invalidervoertuig, de zogenoemde 'kwetsbare vervoermiddelen' (figuur 5.1)¹². Ongeveer 30 procent van de 65-plussers is inzittende van een personenauto. Ter vergelijking: onder de groep tot 65 jaar valt bijna de helft van de verkeersdoden onder inzittenden van een personenauto.

Figuur 5.1
Verdeling verkeersdoden naar leeftijd en vervoermiddel
Bron: RWS-AVV, bewerking KiM



¹² De categorie overig bevat onder andere de vervoermiddelen bestelauto, vrachtauto, bus en motoren. Hiervoor is gekozen omdat het aantal verkeersdoden onder 65-plussers bij die vervoermiddelen erg laag is.

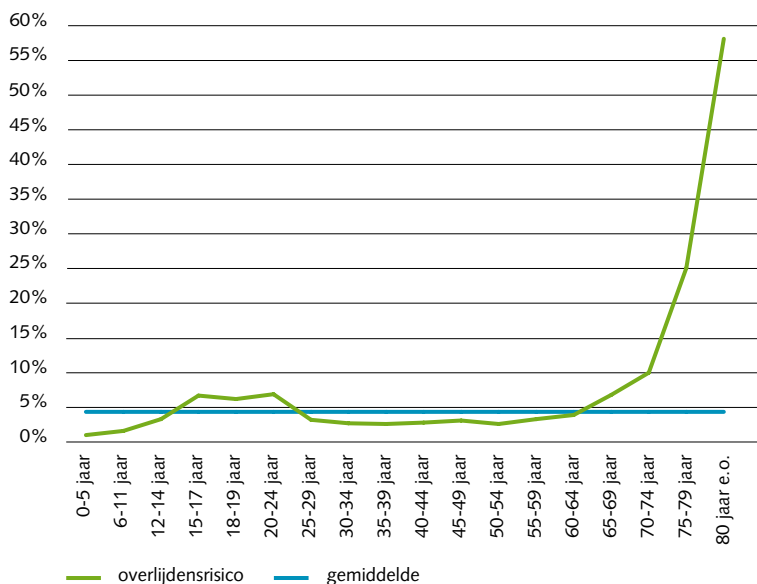
Het aandeel doden onder de 'kwetsbare vervoermiddelen' staat in schril contrast met het gebruik van deze vervoermiddelen. Boven de 65 jaar wordt driekwart van de reizigerskilometers per auto afgelegd. Dat is vergelijkbaar met de groep jonger dan 65 jaar (SWOV, Cognos 2007). Ouderen leggen dus niet veel meer kilometers af met de fiets, brom/snorfiets, lopend of als inzittende van een invalidervoertuig, maar overlijden daarbij wel vaker.

5.2.2 Risico's naar leeftijd en vervoermiddel

Ouderen boven de 70 jaar hebben per reizigerskilometer het hoogste risico om te overlijden. Over de jaren 2005 en 2006 bedraagt het aantal verkeersdoden in Nederland 4,5 per miljard reizigerskilometers. Personen in de leeftijdscategorieën 15 tot en met 24 jaar en ouder dan 65 jaar hebben een bovengemiddeld risico.

Het overlijdensrisico neemt sterk toe na het vijfenzestigste levensjaar (figuur 5.2). Verkeersdeelnemers boven de 80 jaar (11 procent van het totale aantal verkeersdoden) hebben een 13 keer zo groot risico dan gemiddeld. Voor 70-74 jarigen is dat ruim twee keer zo groot en bij 75-79 jarigen bijna zes keer zo groot. De stijging van het risico doet zich voor bij alle vervoermiddelen, maar is het grootst voor fietsers en voetgangers.

Figuur 5.2
Overlijdensrisico per miljard reizigerskilometers naar leeftijd en het gemiddelde voor Nederland
Bron: RWS-AVV, bewerking KiM

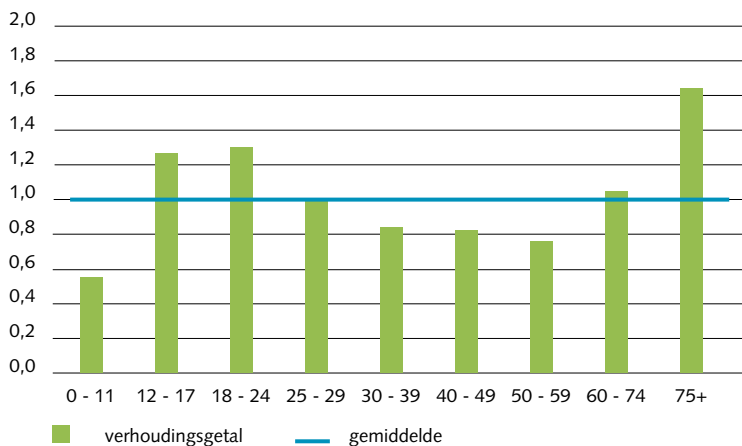


De toename van het overlijdensrisico heeft voornamelijk te maken met een toenemende fysieke kwetsbaarheid van ouderen. Een oudere die gewond raakt bij een ongeval, heeft daardoor een grotere kans ernstig gewond te raken of te overlijden. De kwetsbaarheid is vooral

een gevolg van de zwakkere lichamelijke conditie en de wijze van verkeersdeelname (voetganger, fietser et cetera). De ongevalbetrokkenheid van ouderen wordt mogelijk ook negatief beïnvloed door hun functiebeperkingen (verminderde flexibiliteit, afname van waarnemings- en reactietijd, vermindering van gehoor en gezichtsvermogen, evenwicht). Hun grotere ervaring, het minder rijden onder onveilige omstandigheden (andere tijden en routes) en bovenal het feit dat ze minder risico's (rijgedrag) zoeken, beïnvloeden de betrokkenheid weer in positieve zin (Davidse 2000, SWOV 2005). Zo is het aantal bestuurders dat betrokken is bij een dodelijk ongeval waarbij geen ander rijdend voertuig of voetganger betrokken is (de zogenoemde eenzijdige en enkelvoudige ongevallen), voor ouderen het laagst (SWOV, *Cognos* 2007).

In tegenstelling tot wat vaak beweerd wordt – 'ouderen zijn at risk maar niet risky' (ECMT 2002), blijkt uit de geregistreerde ongevallen dat ouderen als bestuurder vaker wel veroorzaker van een ongeval zijn dan niet ¹³ (Davidse 2000). Met name 75-plussers en personen in de leeftijd van 12-24 jaar veroorzaken vaker een ongeval (figuur 5.3). Bij de andere ongevalsaflopen (ziekenhuis, ongeval met alleen lichtgewonden of ongevallen met uitsluitend materiële schade) is het beeld vergelijkbaar.

Figuur 5.3
Verhouding veroorzaker versus niet veroorzaker bij dodelijke ongevallen per leeftijdscategorie (ongevallen waarbij meerdere partijen betrokken zijn)
Bron: SWOV, *Cognos* 2007, bewerking KiM



5.2.3 Toekomstige ontwikkelingen

De groep verkeersdeelnemers waarin relatief veel verkeersslachtoffers vallen, wordt de komende jaren aanzienlijk groter. Uit diverse modelstudies (RWS-AVV 2003, RWS-AVV 2004, Davidse 2000, CPB, MNP, RPB 2006) blijkt dat de vergrijzing negatieve gevolgen heeft voor

¹³ Davidse (2000) komt tot een vergelijkbare conclusie wanneer alleen gekeken wordt naar ongevallen met twee personenauto's.

de verkeersveiligheid. Uit geen van de studies kan echter een beeld worden gedestilleerd van het aandeel ouderen dat in de toekomst omkomt in het verkeer of in het ziekenhuis wordt opgenomen. Daarom zijn recente achtergrondgegevens van de SWOV (Weseman 2006) gebruikt om daarover toch een uitspraak te kunnen doen. Uit deze gegevens blijkt dat in het GE-scenario (het scenario met de hoogste mobiliteitsgroei) het aandeel van 65-plussers onder de verkeersdoden de komende decennia gaat stijgen. In 2000 bedroeg dat aandeel 22 procent, in 2010 zal het gestegen zijn naar 24 procent en de verwachting is dat dit doorgroeit naar 26 procent in 2020. Voor het aandeel ziekenhuisgewonden zal de stijging nog sterker zijn, respectievelijk 18 procent, 22 procent en 28 procent.

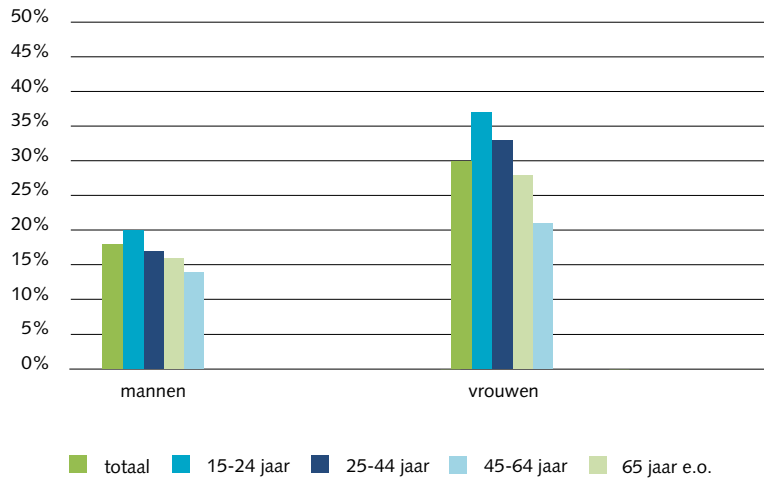
5.3 Ouderen en sociale veiligheid

5.3.1 Sociale veiligheid algemeen

Sociale veiligheid in de openbare ruimte is een thema waar mensen, in meer of mindere mate, dagelijks mee geconfronteerd worden. Een vijfde van de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder voelt zich in 2008 wel eens onveilig en 3 procent heeft vaak last van onveiligheidsgevoelens. Dat blijkt uit de *Veiligheidsmonitor Rijk* (CBS 2008). Over de periode 1998-2008 neemt het gevoel van onveiligheid gestaag af. Steeds minder mensen voelen zich onveilig. Plekken waar men zich onveilig voelt zijn bijvoorbeeld (de omgeving van) treinstations, om en nabij bus-, tram- en metrohaltes, in het openbaar vervoer zelf, winkelcentra, plekken waar jongeren en/of verslaafden rondhangen en uitgaansgelegenheden. Volgens diezelfde Veiligheidsmonitor voelt 5 procent zich wel eens onveilig in het openbaar vervoer. Jongeren blijken zich vaker onveilig voelen dan ouderen (Reep 2006). Ongeveer een derde van de jongeren onder de 25 jaar voelt zich wel eens onveilig, tegen een vijfde van de 65-plussers (figuur 5.4).

Volgens Maas-de Waal (2004) komen gevoelens van onveiligheid juist meer voor bij mensen in de oudere leeftijdscategorieën. Door de veranderende samenstelling van de bevolking (toename van het aandeel ouderen) zal de behoefte aan veiligheid in de toekomst toenemen. De toekomstige oudere zal zich overigens anders gedragen dan de huidige, vanwege een toename van de uithuizigheid en een hogere mobiliteit. Beide ontwikkelingen kunnen leiden tot een hoger slachtoffer risico.

Figuur 5.4
 Onveiligheidsgevoelens naar geslacht en leeftijd, 2006 (% voelt zich wel eens onveilig)
 Bron: Reep 2006



5.3.2 Sociale veiligheid in het openbaar vervoer

Hoe is het gesteld met de onveiligheidsgevoelens in het openbaar vervoer in het algemeen en met betrekking tot de groep ouderen in het bijzonder? En kan er iets gezegd worden over de (on)veiligheidsperceptie van de toekomstige oudere? De eerste vraag kan ten dele worden beantwoord met behulp van resultaten uit verschillende monitoringsonderzoeken. Het beantwoorden van de tweede vraag is lastig. Een interview met John Dietz van NS Concernveiligheid werpt enig licht op dit vraagstuk.

De Reizigersmonitor 2007 (KpVV 2008) geeft inzicht in verschillende aspecten ten aanzien van zowel de sociale als de objectieve veiligheid van het openbaar vervoer. Zo blijkt dat met name bus- en (regionale) treinreizigers de sociale veiligheid hoog beoordelen. Van de treinreizigers is 85 procent tevreden. De metro scoort beduidend slechter: bijna een derde van de metroreizigers oordeelt matig over de sociale veiligheid. Hoe meer men overigens van het openbaar vervoer gebruikmaakt, des te negatiever het oordeel is. De belangrijkste oorzaken voor een lage waardering van de sociale veiligheid zijn drukte in de voertuigen, gebrek aan toezicht en rondhangende personen. Ook het meemaken van een incident heeft een negatieve invloed op de beoordeling en veroorzaakt mijdingsgedrag, vooral bij tram- en metroreizigers.

Opvallend is dat ouderen (60 jaar en ouder) een positiever beeld van het openbaar vervoer hebben dan jongeren (tabel 5.1).

Tabel 5.1

Beoordeling sociale veiligheid door reizigers naar leeftijdscategorie

Bron: Reizigersmonitor 2007

	12-15 jr	16-29 jr	30-59 jr	>60 jr
Busreizigers				
matig	15,6%	13,7%	12,5%	8,8%
gemiddeld	18,3%	21,7%	22,4%	16,7%
goed	66,1%	64,7%	65,2%	74,6%
Tramreizigers				
matig	28,1%	24,2%	23,6%	18,9%
gemiddeld	17,6%	24,3%	23,6%	23,7%
goed	54,3%	51,6%	52,7%	57,4%
Metroreizigers				
matig	24,8%	25,6%	25,3%	20,6%
gemiddeld	26,2%	26,4%	26,4%	22,6%
goed	49,0%	48,0%	48,2%	56,8%
Treinreizigers regionaal				
matig	18,7%	13,6%	10,9%	7,3%
gemiddeld	17,0%	22,1%	22,0%	15,5%
goed	64,3%	64,3%	67,0%	77,2%

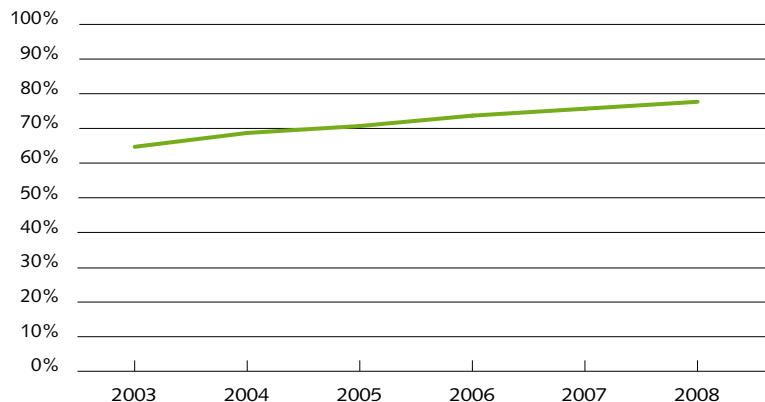
Ook de oudere NS-treinreiziger, ongeveer 9 procent van de klanten, is positiever in zijn beoordeling over de sociale veiligheid in de trein dan de overige reizigers. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het feit dat ouderen doorgaans overdag reizen. De uitkomst komt overeen met het algemene beeld dat het CBS schetst en weerlegt de resultaten van Maas-de Waal (2004).

Treinstations worden over het algemeen overdag positief gewaardeerd. In de avonduren slaat dat echter om in een negatief beeld: bijna de helft van de treinreizigers geeft dan een 6 of lager voor de sociale veiligheid. Hierbij is nauwelijks een verschil in oordeel tussen de verschillende leeftijdscategorieën. In figuur 5.5 is de ontwikkeling van de sociale veiligheid op NS stations weergegeven tussen 2002 en 2008. Volgens de treinreizigers is de sociale veiligheid sinds 2002 in de trein en op stations sterk verbeterd.

Figuur 5.5

Percentage NS-reizigers dat een 7 of hoger geeft op 'sociale veiligheid trein en stations' (2e kwartaal cijfers)

Bron: www.ns.nl



De NS en sociale veiligheid

Als het gaat om sociale veiligheid, hebben ouderen nog geen speciale aandacht bij de NS. Dat deze groep in toenemende mate aan belang wint is evident, volgens John Dietz van NS Concernveiligheid.

Ouderen als doelgroep

'Het beleid ten aanzien van sociale veiligheid is (tot nu toe) niet leeftijds specifiek, maar gericht op alle treinreizigers, inclusief de ouderen', aldus John Dietz. In marketingtermen behoren ouderen wel grotendeels tot het vrijetijdsegment. Dit segment vindt sociale veiligheid belangrijker dan bijvoorbeeld forensen. Dat de groep ouderen de komende decennia groeit, kan consequenties hebben voor de ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten. Daarbij valt te denken aan 'deur tot deur'-diensten, waarbij de NS (mede)verantwoordelijk is voor de gehele keten, dus inclusief voor- en natransport. Dietz denkt dat die keten voor ouderen 'sluitend' moet zijn, zodat zij minder snel in een kwetsbare positie komen. De (deel)taxi kan hierin bijvoorbeeld een rol spelen. Ook uit oogpunt van sociale veiligheid kunnen dergelijke concepten potentie hebben; zeker in de avonduren, omdat ouderen dan toch minder geneigd zijn om 'zelfstandig' op stap te gaan.

Publieke ruimte

Als het gaat om de veiligheidsbeleving, zijn de stationsomgeving en de toegang tot het station meer bepalend dan het station zelf. Dat geldt zeker voor de grotere stations, waar de omgeving als minder veilig wordt ervaren als gevolg van rondhangende personen, rommel, slecht verlichte plekken of een verlaten busstation. 'Omdat het publieke ruimte betreft, is samenwerking met andere partijen, zoals de gemeente, nodig om het gevoel van onveiligheid te reduceren', aldus John Dietz.

Op de kleinere stations voelen reizigers zich – in de avonduren – juist onveilig omdat er nauwelijks of geen faciliteiten gevestigd zijn, of omdat deze al vroeg in de avond sluiten. Er is dan geen 'sociaal toezicht' aanwezig. De NS zoekt naar oplossingen, bijvoorbeeld door oude stationsgebouwen te verhuren aan particulieren. 'In het station van Sneek is bijvoorbeeld een taxicentrale gevestigd, wat toch leven in de brouwerij brengt en de sociale veiligheid bevordert', geeft Dietz aan.

In de trein zelf is het van belang dat de reiziger in contact kan treden met een conducteur. Volgens Dietz moet in dit kader de zogenoemde trefkans verder worden vergroot. De veiligheids-

beleving in de trein zal in de avonduren moeten toenemen; daar is de aandacht van de NS dan ook op gevestigd. Volgens Dietz heeft de NS de laatste jaren veel geïnvesteerd in de veiligheidsbeleving van de reiziger. Er zijn extra conducteurs op bepaalde probleemlijnen en -tijden ingezet (Flevolijn, Hoekselij), de toegangscontrole in de avonduren is verbeterd en toegangspoortjes dragen bij aan het verhogen van zowel de objectieve als subjectieve veiligheid.

Gastheer

De NS wil in de toekomst het 'gastheerschap' van het treinpersoneel meer benadrukken: meer aandacht voor service en informatievoorziening en minder nadruk op controle. De reiziger moet zich prettig en veilig voelen tijdens de reis. De inzet van Service- & Veiligheidsteams en technische hulpmiddelen als camera's, zijn instrumenten waarmee de veiligheid van reizigers (en medewerkers) gewaarborgd wordt. Dietz geeft aan dat oudere treinreizigers positief reageren op dergelijke maatregelen: ze verhogen het gevoel van veiligheid in de trein.

De NS is bezig met de ontwikkeling van het concept van 'treinserie-verantwoordelijke': een medewerker die verantwoordelijk is voor de kwaliteit van het treinproduct en de serviceverlening van het personeel op een bepaald traject. In feite koopt de treinserie-verantwoordelijke materieel en personeel in. De treinserie-verantwoordelijke zal volgens John Dietz ook oog moeten hebben voor de sociale veiligheid voor ouderen op het gehele traject. Dietz zegt dat de NS zich zeker zal gaan richten op de wensen van de toekomstige oudere. Het is per slot van rekening een groeiende en interessante doelgroep.

Bron: Interview John Dietz, 2007

6 Ouderen en gratis openbaar vervoer

6.1 Inleiding

Uit de berekeningen met het ALBATROSS-model is gebleken dat het openbaarvervoergebruik onder 65-plussers in de toekomst zal stijgen door de groei van uithuizige activiteiten. Het gaat echter om relatief kleine aantallen en het effect op de vervoermiddelverdeling in Nederland is gering. Op dit moment wordt in diverse steden en regio's geëxperimenteerd met vormen van gratis openbaar vervoer voor ouderen. Hoe passen die experimenten bij de verwachte demografische ontwikkelingen? En is een dergelijke maatregel een efficiënt instrument om de beoogde doelen te bereiken? Een korte beschouwing.

6.2 Gratis openbaar vervoer voor ouderen: het doel

Het openbaar vervoer heeft drie functies:

- bijdragen aan de bereikbaarheid van gebieden;
- bijdragen aan de leefbaarheid van gebieden;
- voorzien in de sociale functie.

Bij de sociale functie gaat het van oudsher vooral om het aanbod van mobiliteit voor mensen die niet over een auto kunnen beschikken. Groepen die voor hun mobiliteit bij uitstek op het openbaar vervoer zijn aangewezen, zijn scholieren en studenten, ouderen en mensen met een handicap (Rover 2006, VNG 2006). Ook in de initiatiefnota 'Gratis' openbaar vervoer (Dijksma 2005), die oproept tot experimenten met gratis openbaar vervoer, worden ouderen nadrukkelijk als doelgroep gezien.

Voortvloeiend uit het regeerakkoord heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat begin 2007 experimenten aangekondigd met gratis of goedkoop openbaar vervoer voor ouderen in de daluren (Tweede Kamer 2007). Het doel hiervan is om de maatschappelijke positie van ouderen te versterken. Tevens wil het ministerie hiermee de regionale en lokale overheden de gelegenheid geven kennis op te doen over:

- de vraag in hoeverre met deze maatregel 'lege stoelen' opgevuld kunnen worden;
- de vraag of er een effect is op het gebruik van de regiotaxi en van collectieve systemen voor sociaal recreatief vervoer van ouderen;
- het autogebruik van ouderen;
- de effecten op de files.

De experimenten worden gehouden in Rotterdam, de stadsregio's Arnhem-Nijmegen en Parkstad Limburg en in het noordelijk deel van de provincie Noord-Holland. Het ministerie draagt ongeveer 1,5 miljoen euro bij aan de kosten van de experimenten, die in juni 2007 zijn gestart.

6.3 Gratis openbaar vervoer als middel ter versterking maatschappelijke positie?

Een van de doelen van gratis openbaar vervoer is het doorbreken van het sociale isolement van (bepaalde groepen) ouderen en ze daardoor meer betrekken bij de samenleving.

Eenzaamheid onder ouderen komt veel voor. Van de 55-plussers is een derde eenzaam en is vier procent ernstig tot zeer ernstig eenzaam (GGD Midden-Nederland en Schakels 2004). Een slechte gezondheid (gepaard met fysieke immobiliteit), het wegvallen van mensen in de persoonlijke omgeving, een gebrek aan maatschappelijke participatie, inkomensachteruitgang en een ongewenste woonsituatie zijn factoren die van invloed zijn op het gevoel van eenzaamheid.

In de literatuur (Doets 2006; Fokkema en Van Tilburg 2005; Pols 2006) lijkt openbaar vervoer in de gehele problematiek van het oplossen van eenzaamheid een marginale rol te spelen, en eerder het sluitstuk dan het begin van een oplossing te zijn. Openbaar vervoer biedt geen oplossing voor het wegvallen van partners, vrienden en familie (op hoge leeftijd) of voor vrijwel volledige immobiliteit als gevolg van ernstige gezondheidsklachten, die het overbruggen van een paar honderd meter al moeilijk maken.

Bakker en Van Hal (2007) constateren dat circa 6 procent van de bevolking in Nederland bij verplaatsingen buitenshuis hinder ondervindt van een lichamelijke aandoening of handicap: dat zijn bijna één miljoen mensen. Bijna 80 procent hiervan geeft aan zich minder te verplaatsen. Bijna de helft van hen komt op een gemiddelde dag zelfs de deur helemaal niet uit (tegen 16 procent in de totale bevolking).

Regulier openbaar vervoer voorziet voor minder dan 5 procent van de verplaatsingen van mensen met een lichamelijke aandoening of handicap¹⁴. De ongemakken van het openbaar vervoer (buiten moeten wachten, loopafstanden, soms niet kunnen zitten) tellen voor kwetsbare ouderen dubbel zo zwaar. Mede vanwege die ongemakken wijkt men vooral uit naar het meerijden met anderen, de taxi (de regiotali en andere vormen van doelgroepenvervoer) of

¹⁴ En ongeveer 10 procent van de kilometers (zie MuConsult 2007)

gehandicaptenvervoermiddelen. Zo voorzien taxi en gehandicaptenvoertuigen voor hen nu al in ruim tweemaal zoveel verplaatsingen als het openbaar vervoer. Hoewel de toekomstige oudere vitaler is dan de huidige, zal de vergrijzing toch een aanzienlijke impact hebben op het gebruik van diverse vormen van taxivervoer en individuele gehandicaptenvervoermiddelen. Met een toenemend aantal ouderen zal de groep kwetsbare ouderen, die een hogere leeftijd hebben, namelijk ook toenemen. Voor ouderen met een kwetsbare gezondheid zijn instrumenten die inspelen op de beschikbaarheid van deze vervoermiddelen, waarschijnlijk effectiever dan instrumenten die uitsluitend gericht zijn op het reguliere openbaar vervoer. Instrumenten die inspelen op taxivervoer en individueel gehandicaptenvervoer, kunnen hun mobiliteit effectiever ondersteunen en een dreigend sociaal isolement beter voorkomen. En in het licht van de toekomst geldt dit voor een groeiende groep ouderen des te meer. Voor ouderen die wel voldoende fit zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer, is de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer van groot belang; het kan de vraag naar doelgroepenvervoer beperken. Voor ouderen die in een sociaal isolement verkeren als gevolg van een laag inkomen, kan gratis openbaar vervoer een oplossing zijn. Dit is echter een in omvang beperkte groep. Het aandeel 65-plussers met een laag inkomen is de afgelopen 10 jaar sterk gedaald van circa 20 procent in 1996 naar 7 procent in 2005 (SCP 2007).

6.4 Ouderen als middel om het draagvlak voor openbaar vervoer te vergroten?

Ouderen (65-plus) zijn goed voor 5 procent (trein, tram, metro) tot 9 procent (bus) van de openbaarvervoerritten. Door hun relatief geringe aandeel heeft een verdubbeling of zelfs verdriedubbeling maar een beperkt effect op de totale reizigersaantallen in het openbaar vervoer en zullen lege stoelen in beperkte mate gevuld worden. Het voordeel daarvan is dat er nauwelijks capaciteitsproblemen ontstaan als gevolg van 'gratis' openbaar vervoer, ook omdat het extra gebruik vooral in de daluren optreedt. De provincie Noord-Brabant (2006) heeft verschillende varianten van gratis of goedkoop openbaar vervoer laten doorrekenen, waaronder één variant waarin het vervoer van 65-plussers geheel gratis is. In de berekening van deze variant stijgt het aandeel van de bus, in het totaal van de gemaakte verplaatsingen, van 1,1 procent naar 2,3 procent. Het gebruik van de auto blijft vrijwel gelijk en het gebruik van de fiets daalt in lichte mate. Omdat ouderen de spitsen toch al zoveel mogelijk mijden, heeft deze vorm van gratis openbaar vervoer niet of nauwelijks invloed op de congestie. Of de

extra reizigers de sociale veiligheid in het openbaar vervoer verhogen, blijft ongewis. Het is de vraag of deze kwetsbare groep in de uren gaat reizen waarin de sociale onveiligheid een probleem is. Bovendien kan men met evenveel grond veronderstellen dat een grotere groep mensen zich sociaal onveilig gaat voelen.

6.5 Prijsverlaging als instrument bij ouderen?

Zijn ouderen prijsgevoeliger dan anderen en is 'gratis' openbaar vervoer een effectief instrument om deze groep meer te laten participeren in het dagelijkse leven?

Over specifieke prijselasticiteiten met betrekking tot ouderen is weinig literatuur voorhanden. Het is wel duidelijk dat 65-plussers een ander activiteitenpatroon hebben en dus voor andere motieven onderweg zijn dan mensen die jonger zijn dan 65. De rit van en naar het werk of voor onderwijsdoeleinden is niet meer van belang.

Van der Waard (1990) laat zien dat de reismotieven voor ouderen relatief prijselastischer zijn dan de reismotieven voor werk en opleiding. Alleen het vervoer naar bijvoorbeeld zorg- en medische instellingen is bij ouderen zeer prijsinelastisch. Een aanzienlijk deel van dat vervoer wordt tegenwoordig dan ook met relatief dure taxi's verzorgd.

Maar zijn ouderen, afgezien van hun verschillende reismotieven, ook prijsgevoeliger? Mok et al. (1994) laten op basis van onderzoek naar consumentenuitgaven in de Verenigde Staten zien, dat er op allerlei uitgaven een sterk effect is van leeftijd, onafhankelijk van andere variabelen als inkomen, vermogen en opleidingsniveau. Met een oplopende leeftijd en toenemende sterftekans, neemt de geneigdheid om uitgaven aan gezondheid te doen toe, en aan bijvoorbeeld vervoer af. Daarnaast leiden de onderzoekers voor ouderen een hoge inkomenselasticiteit af voor uitgaven aan vervoer. Dat duidt erop dat vervoer een luxe goed is dat vooral door ouderen met hogere inkomens meer zal worden afgenomen.

In lijn met deze inzichten zou gratis openbaar vervoer kunnen voorkomen dat ouderen hun niet-noodzakelijke mobiliteit minimaliseren en dat 'mobiel zijn' een goed is dat vooral ouderen met hogere inkomens zich veroorloven. Voor buiten de deur eten, (shoppen voor) kleding en uitgaven aan ontspanning worden overigens nog hogere inkomenselasticiteiten genoemd dan voor vervoer. Als men de bestemming van de verplaatsing te duur vindt, is het de vraag of het helpt om de verplaatsing goedkoper te maken.

Generiek 'gratis' als beleidsinstrument bij ouderen?

In hoofdstuk 2 is beschreven dat de inkomenspositie van 65-plussers in de afgelopen jaren sterk is verbeterd. Ondanks het feit dat hun gemiddelde inkomen onder het Nederlandse gemiddelde ligt, zijn er relatief weinig ouderen met een laag inkomen (SCP 2006). Tevens is aangestipt dat het besteedbaar inkomen van 65-plussers zich in de periode tot 2020 gunstiger ontwikkelt dan dat van jongeren en werkenden (Thio 2002, SZW 2006). De SER (2005) verwacht daarnaast dat de onderlinge inkomensverschillen tussen 65-plussers meer zullen gaan toenemen dan binnen de rest van de bevolking. Verschillen in inkomensbronnen, met name vermogen, zijn daaraan debet. Voor wat betreft het inkomen is de oudere van nu en in de toekomst een heterogene groep. Die heterogeniteit is op diverse vlakken aanwezig. 'De oudere' bestaat in feite niet. Er is differentiatie in inkomen, in ruimtelijke verdeling, in vitaliteit, in leefwijze, in wensen en voorkeuren en dat verschil neemt in de toekomst verder toe (Penninx 2004). Als de overheid binnen deze heterogene groep bepaalde segmenten een zekere kwaliteit van vervoer wil aanbieden, is maatwerk (inkomensondersteuning, gerichte tariefacties, stadspassen) effectiever dan generieke oplossingen voor de gehele groep ouderen. Bij generiek beleid – gratis openbaar vervoer voor alle ouderen – is er een kans dat de specifieke doelgroep (die overigens niet expliciet benoemd wordt) niet of nauwelijks bereikt wordt en dat de voordelen van 'het gratis zijn' hoofdzakelijk terechtkomen bij mensen met een hoger inkomen. Een studie van TransTec (2008) naar de effecten van gratis openbaar vervoer voor 65-plussers, laat zien dat vooral de midden- en hogere inkomensgroepen¹⁵ gebruikmaken van het aanbod van gratis openbaar vervoer (gemiddeld 75 procent van de gebruikers). Dat betekent dat de subsidie nauwelijks terecht komt bij de lagere inkomens.

Evaluatie gratis openbaar vervoer voor 65-plussers

In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het bureau TransTec onderzoek gedaan naar de effecten van gratis openbaar vervoer voor 65-plussers in de gebieden waar de proef gehouden is. Hieronder zijn de resultaten van het evaluatieonderzoek kort samengevat.

Groei openbaar vervoer

Het gebruik van het openbaar vervoer is onder de 65-plussers in de vier gebieden toegenomen. Het gaat daarbij zowel om nieuwe

¹⁵ TransTec hanteert de volgende inkomensklassen (netto huishoudinkomen): < € 1.000, € 1.000-1750 en > € 1750.

gebruikers als om bestaande reizigers die meer zijn gaan reizen. Hoewel de groei relatief gezien soms aanzienlijk is, is de groei in absolute termen laag.

	Voor		Tijdens	
	Gem. aantal 65+ per rit	%65+ over alle ritten	Gem. aantal 65+ per rit	% 65+ over alle ritten
Noord-Holland Noord	0,9	8	2,0	18
Parkstad Limburg	2,0	13	2,9	22
Nijmegen	2,1	13	2,6	18
Rotterdam	nb*	nb	nb	nb

Bron: TransTec 2008

* niet bekend vanwege meetproblemen

Eenzaamheid onveranderd

De eenzaamheid onder ouderen is in zeer beperkte mate afgenomen. Onder een ingestelde controlegroep deed zich een vergelijkbare afname voor. Daar is uit af te leiden dat gratis openbaar vervoer geen relatie heeft met de mate van eenzaamheid.

Er worden in beperkte mate lege stoelen gevuld. Geen capaciteitsproblemen

De bussen zijn niet vol geraakt door de proef. Er is alleen sprake van inkomstenderving: ouderen die vroeger betaalden voor een rit, reizen nu gratis.

Gebruik regiotaxi

Alleen in Rotterdam is het gebruik van de regiotaxi (vervoer op maat) afgenomen. In de andere proefgebieden is geen effect te zien op het gebruik van de regiotaxi. Overigens maakt een heel klein deel van de respondenten gebruik van deze voorziening.

Lage inkomens nauwelijks bereikt

Voor de midden- en hogere inkomensgroepen maken gebruik van het aanbod van gratis openbaar vervoer (gemiddeld 75 procent van de gebruikers).

Substitutie van auto en fiets

Er is minder vaak met de auto gereisd en men heeft minder vaak de fiets genomen.

Bron: TransTec 2008

6.6 Discussie

Om ervoor te zorgen dat ouderen mobiel kunnen blijven, is het wellicht effectiever om diverse mobiliteitsvoorzieningen (zoals de regiotaxi, doelgroepenvervoer, individuele vervoermiddelen) breed beschikbaar te houden, in combinatie met een gedifferentieerd tariefbeleid voor ouderen. Om de kosten van vergrijzing op het doelgroepenvervoer te beperken, is het nuttig om openbaar vervoer dat toch al voldoende draagvlak heeft, ook zo goed mogelijk toegankelijk en bruikbaar voor ouderen te maken. Dat beperkt de vraag naar relatief dure specifieke voorzieningen, zoals doelgroepenvervoer per taxi. Een tariefverschil tussen openbaar vervoer en de regiotaxi (en andere vormen van doelgroepenvervoer) dat de kosten- en kwaliteitsverschillen weerspiegelt, kan verder helpen om de mensen waar mogelijk voor de goedkoopste adequate voorziening te laten kiezen.

Als er te weinig draagvlak is voor regulier openbaar vervoer, is het weinig effectief om het alléén voor de groep ouderen in stand te houden. Ouderen maken immers een kleine minderheid van hun verplaatsingen met het openbaar vervoer en vormen ook maar een klein deel van de openbaarvervoergebruikers.

De vergrijzing, gepaard met het grote belang van de taxi en gehandicaptenvervoermiddelen voor deze doelgroep, roept de vraag op of de financiering van het doelgroepenvervoer houdbaar is en of er gedacht wordt aan voldoende stallingsmogelijkheden voor gehandicaptenvervoermiddelen in de toekomst.

Met het oog op milieu- of congestiewinst, zou het 'vergroenen' en 'ontspitsen' van het doelgroepenvervoer effectiever kunnen zijn dan de minimale verschuiving die gratis openbaar vervoer voor ouderen oplevert. Bij 'vergroening' kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het afdwingen van een schoner wagenpark in de aanbestedingen van het doelgroepenvervoer. Bij 'ontspitsen' kan het bijvoorbeeld gaan om gebruikersvoorwaarden die verleiden tot reizen buiten de ochtend- en middagspitsen.

Summary

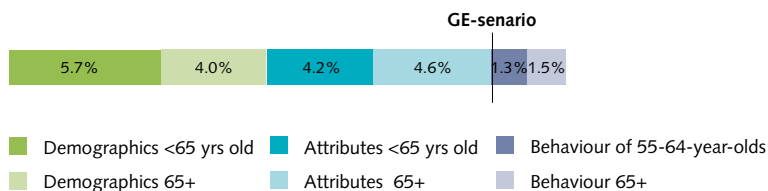
In the future (2020,) there will be more elderly, and their share in the total population will be larger as well. By then, one fifth of the population will be 65 or over. In addition, more elderly will own a driver's license and a car at that point in time. Their average educational level and their income will be higher, plus elderly will be healthier and more energetic. The elderly of the future will have a different lifestyle and be more focused on activities outside of the home. The question thus is: How will the ageing population contribute to increasing mobility?

Scenarios for the future are predicting that in the Netherlands mobility will continue to grow over the next years. According to the Global Economy Scenario (GE scenario) people aged 65+ account for nearly half the total growth in mobility. The fact that this group of elderly is growing accounts for one quarter of the mobility growth. A larger number of elderly still holding a job, more elderly in the higher income brackets and more elderly owning a car are also important contributing factors. Almost one quarter of the total growth in mobility results from a change in what characterizes elderly.

The future elderly will behave differently from today's. This change in behaviour includes more out-of-the-home activities, travelling after the morning rush hour, and a different preferred location for living. The behavioural changes result in an 2.8% additional growth of total mobility (Figure S.1). Of this, 1.5% can be ascribed to the group of 65+ citizens. The increase in activities outside of the home will have the greatest impact. This will mainly become apparent from an increased car mileage. Public transport will continue to play only a minor role in the mobility of the future elderly.

Figure S.1

Mobility growth GE scenario, broken down according to effects of ageing population (volume and personal attributes) and behavioural changes



Providing free public transport to the over 65 will not change this. The subsidy will end up with elderly who are perfectly capable of paying for the use of public transport out of their own means. To ensure the continued mobility of elderly it may be more effective to keep available

various mobility facilities (e.g. regional taxi, targeted transport, individual means of transport), in combination with a differentiated fare policy for the elderly.

In addition to an effect on mobility, the ageing population will have an impact on road safety as well. Because the vulnerable group of the over 65 will increase in size, their share in traffic fatalities will go up over the next decades. In 2000, they had a 22% share in these; in 2010 this is predicted to go up to 24%, and it is expected to further increase to 26% in 2020. The majority of the fatalities will affect the vulnerable groups in traffic: pedestrians, cyclists and moped riders.

Geraadpleegde bronnen

- Alsnih, R. & Hensher, D.A. (2003). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research A*, 37, 903-916.
- Arentze, T. & Timmermans, H. (2000). *ALBATROSS, A Learning Based Transportation Oriented Simulation System*. Eindhoven: European Institute of Retailing and Service Studies (EIRASS), Technische Universiteit Eindhoven.
- Arentze, T. (2008). *Application of Albatross to aging and mobility scenarios for the year 2020*. Eindhoven: European Institute of Retailing and Service Studies (EIRASS), Technische Universiteit Eindhoven.
- Bakker, P. & Van Hal, J. (2007). Understanding travel behaviour of people with a travel-impeding handicap. Each trip counts. *TRB Annual Meeting 2007 Conference Proceedings*. Washington DC: Transport Research Board.
- Becker, H.A. (1992). *Generaties en hun kansen*. Amsterdam: Meulenhoff.
- Breedveld, K. (2006). Tijdsbesteding. In A.H. de Boer (Red.), *Rapportage ouderen 2006; veranderingen in de levensloop en levenssituatie*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Brouwer et al. (2004). *Vergrijzing en de gevolgen voor het woonbeleid*. Den Haag: ABF Research.
- CBS (1988). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1987*. Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (1998). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1997*. Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2007). *Statline*. Voorburg/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2008). *Veiligheidsmonitor Rijk*. Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.

- CPB (2000). *Ageing in the Netherlands*. Den Haag: Centraal Planbureau.
- CPB, MNP, RPB, (2006). *Welvaart en leefomgeving: een scenariostudie voor Nederland in 2040*. Den Haag: Centraal Planbureau/Milieu- en Natuurplanbureau/Ruimtelijk Planbureau.
- Davidse, R.J. (2000). *Ouderen achter het stuur. Identificatie van aandachtspunten voor onderzoek*. D-2000-5. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Derks, W., Hovens, P. & Klinkers L.E.M. (2006). *Structurele bevolkingsdaling: een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers*. Den Haag: Raad voor Verkeer en Waterstaat en VROM-raad.
- Dijkma, S. (2005). *Initiatiefnota 'Gratis' openbaar vervoer (GOV)*. Kamerstuk 2005-2006, 30 368, nr. 1 van 15 november 2005. Den Haag: Tweede Kamer der Staten-Generaal.
- Doets, S. (2006). Oud, eenzaam en dan? Eenzaamheidsinterventies vaak onsuccesvol. *AS, maandblad voor de activiteitensector*, 27-4.
- Draak, M. den (2006), Gezondheid. In A.H. de Boer (Red.), *Rapportage ouderen 2006; veranderingen in de levensloop en levenssituatie*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Duin, C. van, Jong, A. de & Broekman, R. (2006). *Regionale bevolkings- en alloctonenprognose 2005-2025*. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau/Centraal Bureau voor de Statistiek.
- ECMT (2002). *Transport and the ageing of the population*. Parijs: European Conference of Ministers of Transport.
- EU (2005). *Confronting demographic change: a new solidarity between the generations*. Green Paper. Brussel: Commission of the European Communities.
- Eurostat (2006). *Population Statistics*. Luxemburg: European Commission.
- Ewijk, C. van, Draper, N., Rele, H. ter & Westerhout, E. (2006). *Ageing and the Sustainability of Dutch Public Finances*. Den Haag: Centraal Planbureau.

- Föbker, S. & Grotz, R. (2003). *Leisure-related mobility of elderly people: ways to sustainability*. Jyväskylä, Finland: European Regional Science Association (ERSA).
- Fokkema, T. & Tilburg, Th. van (2005). *Eenzaam en dan? De (on)mogelijkheden van interventies bij ouderen*. Amsterdam: Vrije Universiteit.
- Garssen, J. & Duin, C. van (2006). Bevolkingsprognose 2006–2050: belangrijkste uitkomsten. *Bevolkingstrends* 54–4, 85-92. Heerlen/Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Gesthuizen, M. (2006). Betaalde arbeid. In A.H. de Boer (Red.), *Rapportage ouderen 2006; veranderingen in de levensloop en levenssituatie*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- GGD Midden-Nederland & Schakels, adviesbureau voor welzijn en zorg (2004). *Factsheet Ouderen en eenzaamheid*. Utrecht: GGD Midden-Nederland.
- Harms, L. (2008). *Overwegend onderweg. De leefsituatie en mobiliteit van Nederlanders*. Proefschrift. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Heins, S. (2005). Oud worden in een seniorenstad? *Ruimte in debat* 04/2005. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- Kemperman, A.D.A.M. & Timmermans H.J.P. (2006). Heterogeneity in urban park use of aging visitors: A latent class analysis. *Leisure Sciences*, 28, 57-71. Londen: Routledge, Taylor & Francis Group.
- KiM (2007). *Mobiliteitsbalans 2007*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- KiM (2008). *Mobiliteitsbalans 2008. Congestie in perspectief*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- KpVV (2008). *Sociale veiligheid van de ov-reizigers. Reizigersmonitor 2007*. Rotterdam: Kennisplatform Verkeer en Vervoer, Kenniscentrum Sociale Veiligheid en Mobiliteit.
- Kullberg, J. (2005). *Ouderen van nu en van de toekomst: hun financiële spankracht, zorgbehoefte en woonwensen. Achtergrondstudie bij het advies 'Oude bomen? Kun je niet verplanten*.

Advies over ouderenbeleid en wonen van de VROM-raad, gericht aan de themacommissie ouderenbeleid in de Tweede Kamer. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Kullberg, J. (2006). Wonen. In A. Steenbekkers et al. (Red.), *Thuis op het platteland, de leefsituatie van stad en platteland vergeleken*. Sociaal en Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Maas-de Waal, C. (2004). Veiligheid, politie en justitie. In het zicht van de toekomst. *Sociaal en Cultureel Rapport 2004*, 459-497. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Manting, D. & Vernooij, F. (2006). Waar wonen ouderen nu en in 2025? *Bevolkingstrends* 54-3, 60-62. Heerlen/Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2007). *De toekomstige inkomenspositie van ouderen*. Werkdocument. Den Haag: Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Mok C.F.J., Wang H. & Hanna S.D. (1994). Are consumption patterns of elderly households consistent with a life-cycle model? *Asia Pacific Advances in Consumer Research*, Vol.1. Provo: Association for Consumer Research.

MuConsult (2007). *Omvang doelgroepenvervoer: Mogelijkheden voor bundeling van vervoer en de kansen voor OV. Eindrapport*. MuConsult: Amersfoort

Newbold, K. B., Scott, D. M., Spinney, J. E. L., Kanaroglou, P. & Páez, A. (2005). Travel behaviour within Canada's older population: a cohort analysis. *Journal of Transport Geography*, 13, 340-351.

NS (2008). www.ns.nl. Utrecht: Nederlandse Spoorwegen.

Penninx, K. (2004). Ouder worden nu en straks. In R. van Overbeek en A. Schippers (Red.), *Ouder worden we allemaal, trendstudies en toekomstdebatten over de vergrijzing in Nederland*. Utrecht: Nederlands Instituut voor Zorg en Welzijn/NIZW.

Pols, J. (2006). Ouderen en eenzaamheid: slechts weinig interventies succesvol. *Denkbeeld*, 18-4.

Provincie Noord-Brabant (2006). *Gratis of goedkoper openbaar vervoer, eindrapport*. Deventer: Goudappel Coffeng.

- Putten, E. de (2007). In de voetsporen van Amerika: de seniorenstad. *Eigen Huis Magazine*, maart 2007. Amersfoort: Vereniging Eigen Huis.
- REA (2006). *Nota over de toestand van 's Rijks Financiën*. Den Haag: Raad voor Economisch Advies. Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2006–2007, 30 800, nr. 5.
- Reep, C. (2006). Jongeren voelen zich vaker onveilig dan ouderen. *CBS Webmagazine*, 26 juni 2006. Voorburg/Heerlen: Centraal bureau voor de Statistiek.
- Roodenburg, H. & Vuuren, D. van (2004). *Arbeidsaanbod in de lange-termijnsceario's voor Nederland*. CPB document no. 71. Den Haag: Centraal Planbureau.
- Rover (2006). *Rover Beleidsplan*. Amersfoort: Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer.
- RWS-AVV (2002). *Modellenmozaïek, een kleurige kijk op negen strategische modellen*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- RWS-AVV (2003). *Ontwikkelingen verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- RWS-AVV (2004). *Beleidsopties verkeerveiligheid in beeld gebracht*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- RWS-AVV (2005). *Verkeerskundige effecten varianten 'Anders betalen voor mobiliteit'*. Rotterdam: RWS Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- RWS-DVS (2008). *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart.
- SCP (2006). *Rapportage Ouderen 2006*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (2007). *Armoedemonitor 2007*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (2008). *Grijswaarden. Monitor ouderenbeleid 2008*. (C. van Kampen Red.). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

- SER (2005). *Van alle leeftijden: Een toekomstgericht ouderenbeleid op het terrein van werk, inkomen, pensioenen en zorg*. SER advies 2005-02. Den Haag: Sociaal Economische Raad.
- Sievers, A. & Bogers A. (2004). *Seniorenstad in Nederland*. Woudenberg: INBO.
- Siren, A. & Hakamies-Blomqvist, L. (2004). Private car as the grand equaliser? Demographic factors and mobility in Finnish men and women aged 65+. *Transportation Research, Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7, 107-118.
- Soede, A. (2006). De financiële positie. In A.H. de Boer (Red.), *Rapportage ouderen 2006; veranderingen in de levensloop en levenssituatie*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Spangenberg, F., Lampert, M. & Peek, V.H. (2000). *Een goede buur. Socioconsult naar woonwensen van senioren en toekomstige senioren*. Amsterdam: Motivaction.
- SWOV (2005). *Ouderen en infrastructuur*. SWOV factsheet. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- SWOV (2005). *Ouderen in het verkeer*. SWOV factsheet. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- SWOV (2007). *Cognos*. www.swov.nl. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Tacken, M. (1998). Mobility of the elderly in time and space in the Netherlands: An analysis of the Dutch National Travel Survey. *Transportation*, 25, 379-393.
- Thio, V. (2002), *De inkomenspositie van ouderen. Toekomstige ontwikkelingen en fiscalisering van de AOW-premie*. Werkdocument. Den Haag: Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.
- TransTec (2008). *Evaluatie gratis openbaar vervoer voor 65-plussers*. Amsterdam: TransTec.
- Tweede Kamer (2007). *Begroting Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2008*. Den Haag: Tweede Kamer der Staten-Generaal.

- VNG (2006). *Het belang van openbaar vervoer*.
<http://www.vng.nl/smartsite.dws?id=62367>. Den Haag: Vereniging voor Nederlandse Gemeenten.
- Waard, J. van der (1990). *Concept Elasticiteiten Handboek*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Dienst Verkeerskunde.
- Weseman, P. (2006). *De verkeersveiligheid in 2020. Verkenning van ontwikkelingen in mobiliteit, ongevallen en beleid*. R-2006-27. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Bijlage A Waarden en kenmerken verschillende groepen burgers

Waarden-groep	Trad. burgerij	Moderne burgerij	Convenience georiënteerd	Opwaarts mobielen	Kosmopolieten	Ontplooiers	Post-materialisten
Aandeel	22%	27%	16%	8%	11%	7%	9%
Doelen	Gezinsleven, behoudend, solidair	Traditionele waarden, maar open voor vernieuwing	Zorgeloos, vrij zijn, comfort	Carrière maken, hogerop komen	Carrière, zelfontplooiing, maatschappelijk betrokken	Autonomie, intrinsiek gemotiveerde ambitie	Solidariteit, harmonie sociale en natuurlijke omgeving
Leefstijl	Discipline, sociaal betrokken, christelijk	Planning, financiële zekerheid, verwennen, comfort	Lekker leven, doen waar je zin in hebt	Druk en onregelmatig, statusgevoelig	Actief, veelzijdig, kunst, cultuur, reizen	Onafhankelijk cultureel actief, tolerant	Milieubewust, kritisch, politiek betrokken
Werk	Hard werken, calvinistisch	Belangrijk, goed verdienen, interessant	Niet ambitieus, geen verantwoordelijkheid	Centrale rol, prestatiegericht	Extrinsiek en intrinsiek gemotiveerd	Zelfstandig, intrinsiek gemotiveerd	Net zo belangrijk als vrije tijd, parttime, nuttig willen zijn
Vrije tijd	Huiselijkheid, gezelligheid	Actieve invulling, gezinsverband	Gericht op plezier en vermaak, veel tv-kijken	Ondergeschikt, buitenshuis	'Verrijking' buitenshuis, divers	Uitgaan, cultuurbezoek	Huiselijk en cultureel, vrijwilligerswerk
Familie	Traditionele rollen, gezamenlijke vriendenkring	Gematigd traditioneel, homogene vriendenkring	Traditionele samenlevingsvormen	Individueel, netwerken	Individueel, netwerken	Sterk individualistisch, veelzijdige vriendenkring	Verdeling van zorg, niet traditioneel gezinsverband
Socio-demografie	Lage tot middelbare opleiding, leeftijd 40+, laag tot middelhoog inkomen	Middelbare opleiding, inkommen rond modaal, leeftijd gespreid	Veelal jonger dan 45 jaar, lage tot middelbare opleiding, inkomen rond modaal	Veelal jonger dan 35 jaar, opleiding gespreid, relatief meer mannen, inkomen relatief hoog	Hoog opgeleid, hogere inkomens, leeftijd gespreid	Gespreid inkomen, hoge opleiding, leeftijd gespreid (wat meer 35-55)	Leeftijd gespreid (wat meer 35-65), hoge opleiding, inkomen gespreid

Bron: Sprangenberg, Lampert en Peeck 2000

Bijlage B Uitgangspunten WLO-scenarios 'Global Economy' en 'Regional Communities'

Sociaaleconomische gegevens

De sociaaleconomische gegevens die worden gebruikt als input voor ALBATROSS zijn gebaseerd op de WLO-scenario's 'Global Economy' (GE) en 'Regional Communities' (RC). De ruimtelijke gegevens zijn vertaald naar het niveau van LMS-subzone indeling (1.308 zones). De landelijke totalen per scenario voor het basisjaar 2000 en het toekomstjaar 2020 staan in tabel B1.

Tabel B.1

Sociaaleconomische gegevens RC- en GE-scenario in 2000 en 2020

variabele	2000	2020 RC	2020 GE
arbeidsplaatsen landbouw	282.522	152.922	170.026
arbeidsplaatsen overheid en diensten	4.309.235	4.544.237	5.363.336
arbeidsplaatsen detailhandel	588.863	576.320	723.376
arbeidsplaatsen totaal	6.664.591	6.415.752	7.710.439
oppervlakte (ha)	3.497.196	3.497.196	3.497.196
leerlingplaatsen basisonderwijs	1.548.587	1.344.366	1.640.314
leerlingplaatsen middelbaar onderwijs	1.123.193	1.077.195	1.176.106
leerlingplaatsen hoger onderwijs	441.665	423.579	462.477
mannelijke beroepsbevolking	4.190.926	3.734.775	4.284.575
vrouwelijke beroepsbevolking	2.695.602	2.748.535	3.477.341
mannen 0-34 jaar	3.729.015	3.388.737	3.865.064
mannen 35-54 jaar	2.433.557	2.213.548	2.359.076
mannen 55-64 jaar	800.553	1.173.705	1.200.621
mannen 65-74 jaar	490.345	773.970	790.444
mannen 75 jaar en ouder	389.082	527.294	554.725
vrouwen 0-34 jaar	3.587.420	3.261.955	3.720.143
vrouwen 35-54 jaar	2.372.608	2.157.687	2.301.346
vrouwen 55-64 jaar	781.467	1.144.420	1.171.391
vrouwen 65-74 jaar	704.425	1.104.827	1.127.179
vrouwen 75 jaar en ouder	567.658	754.162	793.894
huishoudens	6.830.390	7.361.133	8.625.632
personen	15.863.956	16.500.305	17.883.883
parttime werkende mannen	313.054	329.785	378.347
parttime werkende vrouwen	1.439.453	1.467.715	1.856.914

Inkomensontwikkeling

De inkomensstijging voor de twee scenario's ten opzichte van 1995 staat weergegeven in tabel B.2. De inkomensverandering is bepaald op basis van de verandering in koopkracht per capita, zoals door het CPB is berekend. Deze koopkrachtverandering, in combinatie met een verandering van de huishoudgrootte, bepaald de reële inkomensverandering ten opzichte van 1995.

Tabel B.2

Inkomensontwikkeling ten opzichte van 1995

	2001	2020 RC	2020 GE
koopkracht per capita (mutatie per jaar)		0,98%	3,04%
groei t.o.v. 2000		22%	82%
huishoudgrootte	2,32	2,24	2,07
groei per huishouden t.o.v. 2000		17%	63%
groei per huishouden t.o.v. 1995	6,35%	25%	73%

Rijbewijsbezit

De ontwikkeling van het aantal rijbewijsbezitters per leeftijdsklasse is in tabel B.3 weergegeven. Onder 65-plussers wordt een sterke groei van het rijbewijsbezit verwacht, vooral onder vrouwen.

Tabel B.3

Overzicht rijbewijsbezit in 1995, 2000 en 2020

	1995	2000	2020
Mannen			
18-29 jaar	74,6%	76,0%	77,5%
30-49 jaar	94,3%	94,5%	94,7%
50-64 jaar	92,7%	94,7%	96,0%
65 jaar en ouder	72,3%	80,0%	94,7%
Vrouwen			
18-29 jaar	70,4%	70,1%	71,3%
30-49 jaar	86,1%	88,7%	92,3%
50-64 jaar	67,6%	76,4%	90,3%
65 jaar en ouder	29,3%	37,8%	76,4%

Autobezit

Voor de WLO-scenario's zijn de autobezitcijfers afgeleid van Facts 3.0. In het GE-scenario wordt het niveau van 514 auto's per 1000 inwoners nagestreefd, wat aansluit bij de heersende 'cultuur' in dit scenario en bij het hogere rijbewijsbezit onder jongeren en ouderen (tabel B.4). Het autobezit in het RC-scenario bedraagt in 2020 7,6 miljoen auto's.

Tabel B.4

Overzicht autobezit 2000 en 2020

	aantal personenauto's (x 1.000.000)		auto's per 1000 huishoudens		auto's per 1000 inwoners	
	2000	2020	2000	2020	2000	2020
RC-scenario	6,5	7,6	95	103	409	461
GE-scenario	6,5	9,2	95	107	409	514

Parkeren: ABC-locatiebeleid

In het Landelijk Model Systeem (LMS) zijn parkeerrestricties opgenomen. In het LMS zijn zones daarvoor in drie categorieën ingedeeld. Deze categorieën zijn vernoemd naar het voormalige Nederlandse 'locatiebeleid': A-, B- en C-locaties. Per locatietype kan voor bestaande en nieuwe werkgelegenheid worden aangegeven voor welk aandeel van de woon-werkaankomsten er parkeerruimte is. Voor de WLO-scenario's is de NoMo-norm voor bestaande werkgelegenheid

voor alle arbeidsplaatsen toegepast. Tabel B.5 geeft de maximale parkeercapaciteit als fractie van het aantal woonwerk aankomsten weer.

Tabel B.5
Parkeercapaciteit als fractie van woonwerk aankomsten in 2020

		<i>werk- gelegenheid</i>	<i>NoMo- oorspronkelijk</i>	<i>RC- scenario</i>	<i>GE- scenario</i>
A-locatie	Randstad	bestaande	0,15	0,15	0,25
		nieuwe	0,10	0,15	0,25
A-locatie	buiten Randstad	bestaande	0,20	0,20	0,30
		nieuwe	0,15	0,20	0,30
B-locatie	Randstad	bestaande	0,30	0,30	0,40
		nieuwe	0,20	0,30	0,40
B-locatie	buiten Randstad	bestaande	0,35	0,35	0,40
		nieuwe	0,30	0,35	0,40

Beleidsinstellingen

Autokosten

De brandstofkosten per kilometer zijn een resultante van de ontwikkeling van de gemiddeld gewogen brandstofprijs en de ontwikkeling van de gemiddelde brandstofefficiency (verbruik per kilometer). In tabel B.6 zijn de uitgangspunten voor het RC- en GE-scenario weergegeven.

Tabel B.6
Brandstofkosten per kilometer (eurocent/km)

	2000	2010	2020
RC-scenario	8,0	7,6	6,9
GE-scenario	8,0	7,7	7,4

Bovenstaande is gebaseerd op de reële ontwikkeling van brandstofprijzen zoals die per brandstoftype in tabel B.7 is weergegeven.

Tabel B.7
Gemiddelde brandstofprijzen (€/liter)

	GE-scenario			RC-scenario		
	<i>benzine</i>	<i>diesel</i>	<i>lpg</i>	<i>benzine</i>	<i>diesel</i>	<i>lpg</i>
2001	1,15	0,82	0,43	1,15	0,82	0,43
2010	1,15	0,83	0,43	1,15	0,83	0,43
2020	1,16	0,83	0,44	1,15	0,82	0,43

Bij het motief woon-werkverkeer wordt een lager niveau van variabele autokosten en treintarieven gebruikt dan bij de overige reismotieven. Dit heeft te maken met de belastingvrije vergoeding die werkgevers mogen uitkeren voor het woon-werkverkeer. Voor het motief woon-werkverkeer wordt voor het zichtjaar 2020 het tarief voor de variabele autokosten gecorrigeerd met een factor 0,6. Voor het zakelijk verkeer geldt een factor van 1,25.

Parkeerkosten

Tot 2020 wordt er een reële stijging van de parkeertarieven verondersteld met 124% ten opzichte van 2000. Na 2020 worden de parkeertarieven reëel constant verondersteld. Deze prijsontwikkeling is voor alle scenario's gelijk.

Tabel B.7

Index parkeertarieven
2000 en 2020

	2000	2020
Index (t.o.v. 1995)	114	250
Index (t.o.v. 2000)	100	224

Tarieven ov

Uitgangspunt is dat de NS-tarieven exclusief gebruikersvergoeding vanaf 2003 reëel constant zijn en dat de gebruikersvergoeding voor het spoor voor een deel doorbelast wordt naar de reiziger. Daarnaast is ervan uitgegaan dat de spitsreizigers de gebruikersvergoeding voor het grootste deel moeten betalen. Dit leidt tot een index van 119 voor woon-werkreizigers en een index van 114 voor overige reizigers (gemiddelde index 116,5). Dit komt globaal overeen met een stijging van 1 procent reëel per jaar tot 2020. Daarna worden de treinkosten reëel constant verondersteld.

Aangenomen wordt dat de ov-studentenkaart in de huidige vorm wordt doorgezet.

Voor bus, tram en metro (btm) wordt het uitgangspunt gehandhaafd dat de tarieven voor gebruikers reëel constant blijven ten opzichte van 1997. Dit geeft voor 2020 een index van 108,4 ten opzichte van 2000 (107 ten opzichte van 1995).



Grijs op reis

Over de mobiliteit van ouderen

In het huidige publieke debat over vergrijzing is de aandacht voor transportgerelateerde vraagstukken onderbelicht. Er is weinig bekend over het effect van een steeds maar ouder wordende samenleving op de toekomstige mobiliteit in Nederland. In 2020 is een vijfde van de bevolking 65 jaar of ouder. De toekomstige oudere heeft vaker de beschikking over een rijbewijs en een auto, heeft een hoger inkomen en opleidingsniveau en blijft langer gezond en vitaal. Gaan ouderen zich hierdoor in de toekomst anders gedragen en wat betekent dit voor de mobiliteit in Nederland?

In dit rapport wordt op basis van literatuurstudie, analyses van het huidige mobiliteitsgedrag van ouderen en een inschatting van het toekomstige gedrag een antwoord op deze vragen gegeven.

De onderzoeksresultaten laten zien dat ouderen bijna de helft van de totale mobiliteitsgroei in Nederland voor hun rekening nemen. Toekomstige ouderen gedragen zich anders dan de ouderen van nu: zij gaan vaker op pad, mijden de ochtendspits en wonen minder vaak in de stad. Deze gedragsveranderingen leiden tot een extra groei van de mobiliteit met bijna 3 procent. Dit zullen vooral meer autokilometers zijn. Het openbaar vervoer blijft in de mobiliteit van ouderen ook in de toekomst een beperkte rol spelen.

Naast een effect op de mobiliteit heeft de vergrijzing invloed op de verkeersveiligheid. Doordat de kwetsbare groep 65-plussers in omvang toeneemt, groeit hun aandeel in de verkeersdoden de komende decennia. De grootste groep slachtoffers valt onder de kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers.

www.kimnet.nl