

**Keep Moving: een internationale vergelijking van het  
mobiliteitsgedrag van ouderen**

M. Dicke-Ogenia  
Goudappel Coffeng  
mdicke-ogenia@goudappappel.nl

Paul van Beek  
Goudappel Coffeng  
pvbeek@goudappel.nl

Peter Jorritsma  
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)  
Peter.Jorritsma@minvenw.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

## **Samenvatting**

### *Mobiliteit van ouderen, het Keep Moving project*

Dit paper gaat in op demografische ontwikkelingen op de lange termijn. Zoals bekend gaat Nederland, in de toekomst, te maken krijgen met een krimp van de bevolking die gepaard gaat met vergrijzing. Krimp en vergrijzing zijn verschijnselen waar we reeds nu mee te maken hebben en waar beleidsmakers een weg proberen te vinden om daar mee om te gaan. Er zijn tal van vragen rondom krimp/vergrijzing en de relatie met mobiliteit. Sinds 2006 neemt het KIM deel aan een internationale ERA-NET TRANSPORT werkgroep ter voorbereiding van een multinationalaal werkprogramma op het gebied van demografische ontwikkelingen en transport (ENT-14: 14 Demographic Changes and Transport). De samenwerkende partijen in het ENT-14 project zijn: BMVIT (Oostenrijk), en VINNOVA (Zweden)/Vägverket (Zweden), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (Nederland), Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Duitsland), Ministre de l'Équipement, des Transport, du Logement, du Tourisme et de la Mer (Frankrijk). In de landen wordt kwantitatief en kwalitatief onderzoek gedaan onder ouderen. Dit paper gaat met name in op het kwantitatieve onderzoek onder inwoners van 62 jaar en ouder. De methode van onderzoek wordt in het paper toegelicht en enkele eerste resultaten worden gepresenteerd.

Het blijkt dat tussen de drie landen grote verschillen bestaan in het gebruik van vervoermiddelen. In Nederland is onder de senioren de auto verreweg het populairst, gevolgd door de fiets. In Zweden is het autogebruik onder ouderen het hoogst, gevolgd door lopen. In Oostenrijk daarentegen is lopen de meest gebruikte vervoerwijze gevolgd door de auto. In Nederland en Oostenrijk blijkt dat het gebruik van de fiets door ouderen in stedelijke omgevingen lager is dan in landelijke omgevingen. In Zweden is dat precies andersom. Het OV-gebruik is in alle landen door ouderen in stedelijke omgevingen het hoogst. Pensionering en het alleen komen te staan leiden gemiddeld tot een lagere uithuisigheid geeft het onderzoek aan. Het KIM voert momenteel onderzoek uit, waarin bovenstaande vragen centraal staan. De resultaten daarvan worden medio november 2009 verwacht.

## **1. Inleiding**

Sinds september 2006 neemt het KIM deel aan een internationale ERA-NET TRANSPORT werkgroep ter voorbereiding van een multinationalaal werkprogramma op het gebied van demografische ontwikkelingen en transport (ENT-14: 14 Demographic Changes and Transport). De aanleiding tot deelname in de werkgroep heeft te maken met de grote aandacht voor dit thema in de samenleving in het algemeen en bij Verkeer en Waterstaat in het bijzonder (o.a. publicatie Wim Derks in opdracht van Raad V&W/VROM raad).

De samenwerkende partijen in het ENT-14 project zijn:

- BMVIT (Oostenrijk);
- VINNOVA (Zweden), Vägverket (Zweden);
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (Nederland).
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Duitsland)
- Ministre de l'Équipement, des Transport, du Logement, du Tourisme et de la Mer (Frankrijk)

Het doel van ENT-14 is het ontwikkelen van een transnationaal onderzoeksprogramma, op het gebied van demografische ontwikkelingen en transport, waarin verschillende 'joint calls' voor onderzoeksvoorstellen in de markt gezet worden. De doorlooptijd van het programma is 2007-2011. Onderdeel van ENT-14 is het Keep Moving project dat gericht is op 'vergrijzing en transport'.

De legitimatie voor deelname aan dit internationaal programma ligt in het feit dat er veel interesse voor dit thema aanwezig is bij Verkeer en Waterstaat. Deelname heeft het voordeel dat de komende jaren kennis wordt opgebouwd over verschillende onderwerpen betrekking hebbende op het thema. Daarmee kan het KIM een continue stroom van informatie aan de beleidsdirecties verstrekken en blijft de aandacht voor onderwerp voor langere tijd op de (strategische) agenda staan. Een bijkomend voordeel is dat het KIM op deze manier kan werken aan de opbouw van haar internationale kennisnetwerk.

Het Nederlandse deel van het onderzoek wordt uitgevoerd door Goudappel Coffeng en TNO.

## **2. Verandering in demografie**

### *Ontwikkeling Europa*

In Europa en ook in Nederland zal de samenstelling en omvang van de bevolking de komende decennia drastisch veranderen. De meeste Europese landen worden geconfronteerd met een daling van de bevolking, een in omvang toenemende groep ouderen en als gevolg daarvan een afname van de beroepsbevolking. Tevens is, als gevolg van verschillende maatschappelijke, economische en politieke ontwikkelingen een toename van het aantal huishoudens te verwachten en een wisselende in- en uitstroom van verschillende bevolkingsgroepen.

In de huidige Europese Unie wonen op het ogenblik 463 miljoen mensen. Het is de verwachting dat in 2050 de bevolking is afgenomen naar iets minder dan 450 miljoen personen. Op het ogenblik is het aandeel ouderen (65+) in Europa ongeveer 17%. In 2050 zal meer dan een kwart van de Europeanen bejaard zijn en is de gemiddelde leeftijd gestegen van 40 jaar naar 47 jaar.

Deze trends hebben, samen met andere ontwikkelingen (economisch, technologisch ruimtelijk, sociaal cultureel), hun invloed op het activiteitenpatroon van de bevolking en daarmee direct op het mobiliteitsgedrag en het transportsysteem. Anderzijds hebben de demografische ontwikkelingen ook een directe invloed op het mobiliteitsgedrag. Door wijzigende voorkeuren en attitudes kan de keuze voor een bepaald vervoermiddel of het tijdstip van vertrek aan verandering onderhevig zijn. Er is een terugkoppelingseffect van het transportsysteem naar verplaatsingsgedrag. Door bijvoorbeeld een verbeterd aanbod van openbaar vervoersdiensten kan de keuze van de reiziger veranderen. Tenslotte resulteert dit in effecten op het milieu, de ruimtelijke (her)verdeling van woon- werk- en voorzieningenlocaties, sociale veiligheid, en verkeersveiligheid.

#### *Beperkingen in mobiliteit*

De toenemende leeftijd heeft een toename in ongemakken tot gevolg, wat een weerslag heeft op mobiliteit. Ingeschat wordt dat 25-30% van de populatie van de Europese Unie te maken heeft met een verminderde mobiliteit als gevolg van individuele ongemakken (OECD, 2001). Het grootste deel hiervan betreft ouderen.

Veroudering komt met psychologische en fysiologische veranderingen die de mogelijkheden tot mobiliteit beperken (Lawton, 1986; Marcellini et al., 1998). Als gevolg van verminderde mobiliteit nemen de mogelijkheden om activiteiten buiten huis te doen af. Dit kan voor ouderen leiden tot een vicieuze cirkel van immobiliteit met als gevolg dat een belangrijke stimulus om actief te blijven verdwijnt. Daarom moet de mobiliteit van ouderen bevorderd worden, barrières weggenomen, zodat zij zelfstandig een actief leven kunnen leven.

#### *Effecten van toenemende leeftijd op mobiliteit(patronen)*

Naast de effecten door verminderde lichamelijke mogelijkheden, veranderen reispatronen ook als gevolg van een toenemende leeftijd. Bijvoorbeeld wanneer een van de partners overlijdt of wanneer iemand met pensioen gaat. In veel gezinnen (en zeker in de vorige eeuw) bestuurde de man vrijwel altijd de auto. Wanneer de man komt te overlijden hebben de vrouwen of geen rijbewijs of wel een rijbewijs maar te lang niet meer gereden. Meestal durven zij niet meer een auto te besturen. Het mobiliteitspatroon verandert daardoor. Na hun pensioen maken oudere personen over het algemeen minder en kortere reizen, lopen vaker en gebruiken meer openbaar vervoer in vergelijking met andere groepen in de samenleving. Dit geldt met name voor de oudere, individuen ouder dan 75 jaar (KiM, 2008; SIKa, 2005). Zij zijn het meest afhankelijk van bereikbaarheid, maar hebben over het algemeen ook de grootste moeite om te gaan met de omgeving waarin gereisd wordt. De mobiliteitswensen van ouderen zijn daarom onderwerp van onderzoek (OECD, 2001).

#### *Dit paper*

Dit paper start met een beschrijving van krimp en vergrijzing en gaat vervolgens in op een onderzoek dat onlangs is uitgevoerd onder oudere mobilisten. Ten slotte zijn enige resultaten uit het onderzoek opgenomen.

### **3. Mobiliteit door ouderen**

#### *Het perspectief van de reizende oudere*

Reispatronen en voorwaarden om te kunnen reizen zijn relatief vaak onderzocht onder ouderen. De studies richten zich echter voornamelijk op de bestemmingskant van het reizen, dat wil zeggen dat het uitgangspunt van reizen is om een gewenste plaats of persoon te bereiken. De andere dimensies van reizen, zoals kwaliteit van leven, welvaart, reizen als sociale activiteit en de mogelijkheid om wel of niet te kunnen reizen worden onderkend, maar onvoldoende onderzocht (Metz, 2000). Ondanks dat de negatieve impact van de genoemde dimensies als belangrijk worden erkend, worden ze niet bestudeerd vanuit het perspectief van de reiziger (Whelan et al., 2006). Toch is de reiziger hierin van groot belang. Ouderen zijn actief als ze kunnen en hebben door de vergrijzing in steeds grotere mate invloed op het beeld van mobiliteit in Nederland.

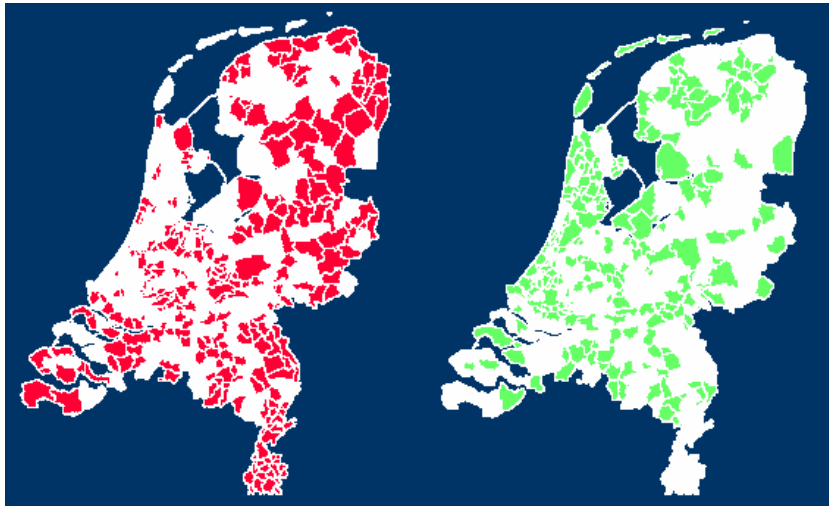
Begrijpen hoe ouderen mobiliteit beïnvloeden is van belang om de volgende redenen:

- ouderen nemen in aantal toe, hun invloed is steeds meer merkbaar
- ouderen reizen anders dan jongeren en hebben andere behoeften
- ouderen zijn een kwetsbare groep die in hun mobiliteit ondersteund moeten worden om zelfstandig te blijven
- mensen die over 30 jaar oud zijn, zullen gebruik maken van andere vervoermiddelen dan de ouderen van nu, omdat de jongeren van 30 jaar geleden anders reisden dan de jongeren van nu. Dit heeft gevolgen voor de voorspellingen met betrekking tot mobiliteit
- het effect van ouderen op mobiliteit verschilt per regio

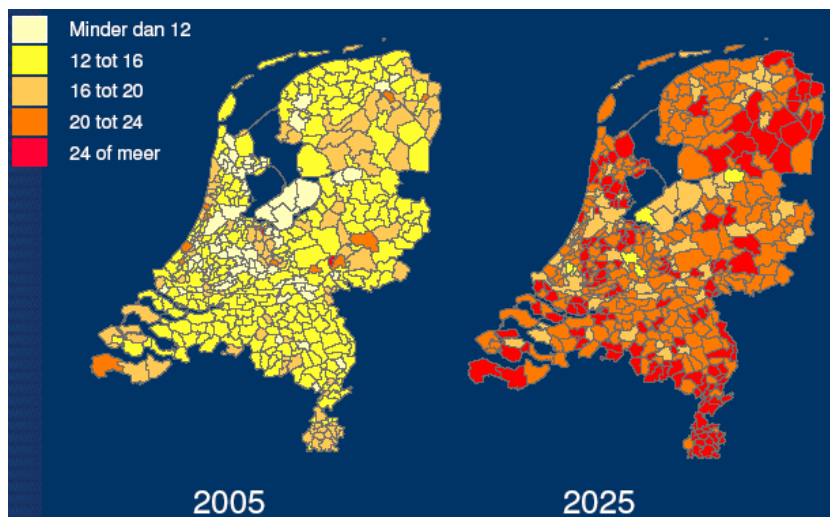
De manier waarop de mobiliteit van ouderen per regio verschilt wordt behandeld in de volgende paragraaf.

#### *Krimp en groei regio's*

Nederland heeft naast vergrijzing ook te maken met krimp in bepaalde gebieden. In figuur 1 is de bevolkingsontwikkeling per gemeente weergegeven in de periode 2005-2025 (bron: Ruimtelijke prognoses van RPB (nu PBL) en CBS). In de figuur kan worden afgelezen dat veel gemeenten in de komende 20 jaar met krimp te maken krijgen. Ook is te zien dat krimp overal in Nederland zal voorkomen. Concentraties van krimp zijn er evenwel in Limburg, Zeeland en Noord-Oost Nederland.



Figuur 1: Bevolkingsontwikkeling, rood=krimp, groen=groei, 2005-2025



Figuur 2: Aandeel ouderen per gemeente, 2005-2025

In figuur 2 is, op basis van dezelfde bron, voor gemeenten het aandeel 65 plussers weergegeven voor de periode 2005-2025. Te zien is dat er in 2005 geen grote verschillen bestaan tussen gemeenten: in de meeste gemeenten is het aandeel 65-plussers 12-16%. In 2024 neemt zowel dit aandeel sterk toe tot gemiddeld 20-24% als ook de verschillen tussen gemeenten. Overal in Nederland zullen gemeenten optreden met hoge aandelen 65-plussers. Wederom worden relatief hoge aandelen verwacht in Limburg, Zeeland en Noord-Oost Nederland.

Het effect van vergrijzing heeft per gebied daarom een ander effect op mobiliteit. In stedelijke gebieden zijn binnen een korte afstand meer bestemmingen te bereiken dan in een landelijk gebied. Inwoners van stedelijke gebieden hebben veel reisopties. In landelijke gebieden zijn minder bestemmingen te bereiken met minder reisopties. Als gevolg hiervan is het reisgedrag anders dan in stedelijke gebieden. Bijvoorbeeld het gebruik van de auto is hoger in het landelijke gebied dan in het stedelijk gebied. De

demografische veranderingen zijn niet evenredig verdeeld tussen regio's. In sommige regio's wordt groei verwacht met daarbij een toename van jongeren, in andere regio's wordt juist een krimp verwacht met een toename van ouderen.

Het onderscheid tussen stedelijk en landelijk gebied aan de ene kant en groei en krimp aan de andere kant leidt gecombineerd tot vier situaties. Deze zijn schematisch weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: combinatie van de dimensie Stedelijk-Landelijk en Groei-Krimp

	Stedelijk	Landelijk
Groei, meer jongeren	A	B
Krimp, meer ouderen	C	D

In situatie A wordt een stedelijke setting gecombineerd met een groeiende bevolking. In de meeste regio's wordt de bevolkingsgroei beïnvloed door werk en studie migratiepatronen doordat steeds meer jongeren naar de stad verhuizen. De meeste grote Europese steden (of in ieder geval het centrum van die steden) komen overeen met situatie A. In Nederland zijn Almere en Utrecht, alsmede het centrum van Amsterdam typische voorbeelden. In situatie A worden ouderen steeds schaarser met als gevolg dat alle faciliteiten in de samenleving in de stad gericht zijn op jongeren.

In situatie B wordt een landelijke omgeving gecombineerd met een groeiende populatie. Deze situatie wordt voornamelijk beïnvloed door migratie die niet-werk gebonden is. Ouderen verhuizen naar aantrekkelijke gebieden op het platteland om van hun pensioen te genieten. Voorbeelden in Nederland zijn delen van Drenthe en Limburg. In deze gebieden groeit het aantal ouderen. Deze groei beïnvloedt ook in toenemende mate de leefcondities. Net als in situatie A is de verwachting dat dit migratiepatroon zal leiden tot een groei van faciliteiten speciaal voor ouderen, bijvoorbeeld vrijetijdscentra en zorginstellingen.

Situatie C combineert een stedelijke omgeving met een dalende populatie. Deze situatie ontstaat als steden geen nieuwe huizen en werkgelegenheidsgebieden hoeft te ontwikkelen. Wanneer het aantal woningen stabiel is en de gemiddelde grootte per huishouden daalt zal de populatie uiteindelijk afnemen. Daarmee zal ook het aantal ouderen toenemen. Een voorbeeld hiervan is Hilversum. De stedelijke gebieden bieden meestal wel voldoende manieren om te reizen met openbaar vervoer en per fiets, maar deze faciliteiten zijn niet altijd geschikt gemaakt voor ouderen.

In situatie D wordt een landelijk omgeving gecombineerd met een afname in populatie. Voornamelijk veroorzaakt door een migratie van jongeren naar andere gebieden, bijvoorbeeld voor studie of werk. Als gevolg van een tekort aan geschikte arbeidsplaatsen in hun gebied van herkomst zullen zij zich daar niet vestigen na afronding van hun studie. Dit resulteert in een afnemende bevolking met een toenemend aantal ouderen. Een voorbeeld in Nederland is Zeeuws-Vlaanderen. Het aantal en de kwaliteit van faciliteiten komen onder druk te staan omdat het inkomensniveau van de achterblijvers relatief afneemt.

De indeling gepresenteerd in Tabel 1 heeft als voordeel dat vrijwel alle gebieden volgens dit principe in te delen zijn. Daardoor is het mogelijk inzicht te krijgen in effecten voor andere gebieden.

#### **4. Onderzoek in Zweden, Oostenrijk en Nederland**

##### *Onderzoek*

Om een beeld te krijgen van de mobiliteit van ouderen is een internationaal vergelijkend onderzoek uitgevoerd in Nederland, Zweden en Oostenrijk. Dit onderzoek is gefinancierd door het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM, Nederland), Vinnova, Vägverket (Zweden) en BMVIT (Oostenrijk). Het onderzoek is een onderdeel van Keep Moving dat onderdeel is van ERA-NET. Onderzoek werd gedaan naar toekomstige mobiliteitswensen en -patronen van ouderen in het algemeen en tijdens twee transitiefasen in hun leven: met pensioen gaan en de overgang van een twee-persoons huishouden naar een eenpersoonshuishouden (als een van de partners overlijdt). De respondenten die in de afgelopen twee jaar een transitie doormaakten werden vergeleken met respondenten die de transitie niet meegemaakt hebben in die jaren. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen de gebieden waarin de ouderen leven (stedelijk en landelijk).

Voor Nederland bevat het project ook een kwalitatief onderzoek waarbij ouderen intensief ondervraagd zijn. Dat deel wordt uitgevoerd door TNO. In dit artikel bespreken we de resultaten van het kwantitatieve onderzoek in Nederland en presenteren we enige resultaten van de internationale vergelijking.

##### *Methode*

De vragenlijst werd ontwikkeld in samenwerking met alle drie landen. De kern van de vragenlijst was gelijk, de landen konden naar eigen smaak vragen toevoegen. Als ondergrens voor ouderen werd een leeftijd van 62 aangehouden.

##### *Nederland:*

In Nederland werd de vragenlijst afgenomen via een webpanel. In totaal werden 2.213 respondenten ondervraagd. Er werd gestreefd naar een evenwichtige verdeling van deelnemers in de vier gebieden zoals weergegeven in Tabel 1.

De vier gebieden (zie figuur 3) werden als volgt bepaald: Voor het stedelijk gebied met een groeiende populatie werden 787 deelnemers ondervraagd in de Randstad. Voor het landelijke gebied met een groeiende populatie werden 447 deelnemers uit Het Groene Hart ondervraagd. Voor het stedelijke gebied met een krimpende populatie werden 413 deelnemers uit Zuid-Limburg ondervraagd. Voor het landelijke gebied met een krimpende populatie werden 432 deelnemers uit Zeeland ondervraagd. Aanvullend werden 134 deelnemers uit andere gebieden ondervraagd. Deze aanvulling werd gedaan omdat het aantal respondenten waarvan de partner in de afgelopen twee jaar was overleden laag was. In totaal kwam het aantal respondenten dat de afgelopen twee jaar met een van de transities te maken had gehad op 549.

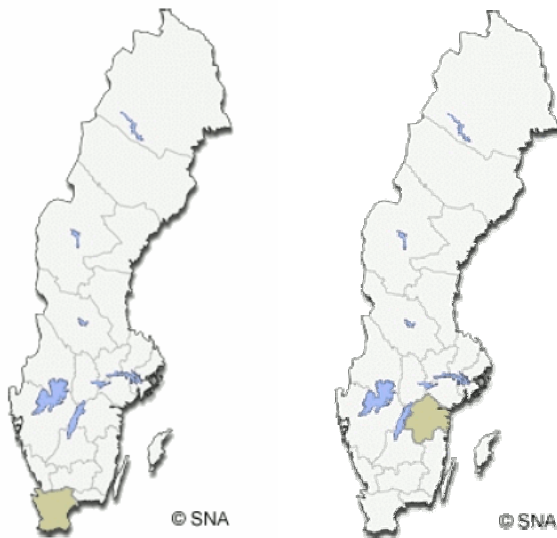




Figuur 3: Locatie van de 4 gebieden waarin onderzoek is uitgevoerd.

Zweden:

In Zweden werd de vragenlijst verstuurd per post, met een herinnering een week later door middel van een ansichtkaart.



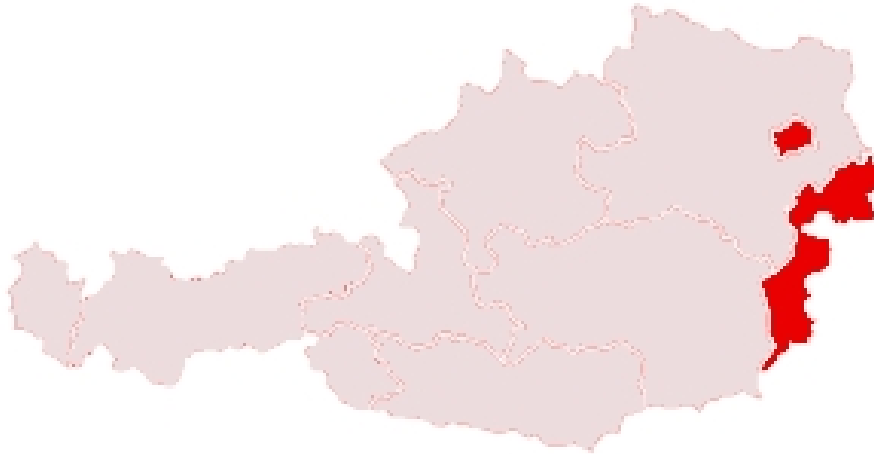
Figuur 4: Onderzoeksgebieden in Zweden. De linker afbeelding toont Skåne, de rechter afbeelding toont Östergötland.

De vragenlijsten werden verstuurd naar ouderen in twee gebieden, Skåne en Östergötland (figuur 4). Deze twee gebieden zijn semi-stedelijk en omvatten een stedelijk deel en een landelijk deel. In beide gebieden liggen twee steden vlak bij elkaar: Malmö-Lund in Skåne en Linköping-Norrköping in Östergötland. Deze steden liggen op hun beurt weer op een acceptabele woon-werk afstand van grotere steden (respectievelijk Kopenhagen en Stockholm). Respondenten werden random uitgekozen, de helft uit een stedelijk gebied en de andere helft uit een landelijk gebied. In totaal werden 5.000 vragenlijsten verstuurd. 2.500 in het gebied Skåne en 2.500 in het gebied Östergötland. De responserate was 40%, 2.033 ingevulde vragenlijsten. Van de

ingevulde vragenlijsten waren er 163 van ouderen waarvan de partner in de afgelopen 2 jaar was overleden en 348 van ouderen die in de afgelopen twee jaar met pensioen gegaan waren.

Oostenrijk:

In Oostenrijk werd de vragenlijst afgenomen per telefoon in twee gebieden (zie figuur 5).



Figuur 5: Onderzoekgebieden in Oostenrijk, het kleine deel is Wenen, het grotere donkere deel is Burgenland (Bron:www.wikipedia.org).

In Wenen (stedelijk en groeiend) werden 750 telefonische interviews afgenomen. In Burgenland (landelijk en krimpend) werden nog eens 750 telefonische interviews afgenomen. Van de geïnterviewde ouderen waren er 94 waarvan de partner overleed in de afgelopen twee jaar, 85 respondenten waren in de afgelopen twee jaar met pensioen gegaan.

Onderzocht is of verschillen in mobiliteit verklaard kunnen worden door:

- persoonskenmerken
  - Leeftijd: 62-70, 70+
  - Gezondheid: geen ongemakken, één of meer ongemakken;
- transitie: partner overleden of met pensioen;
- regionale kenmerken: stedelijk of landelijk;
- landelijke kenmerken: Nederland, Zweden en Oostenrijk.

## 5. Resultaten

In deze paragraaf geven we enkele resultaten weer van het onderzoek.

### *Meest gebruikte vervoermiddel*

De deelnemers werd gevraagd naar hun belangrijkste vervoermiddel in hun dagelijkse leven. Een overzicht is weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2: Meest belangrijke vervoermiddel, ouderen van 62 jaar en ouder, Nederland, Zweden en Oostenrijk, 2008.

	<b>Nederland</b>	<b>Zweden</b>	<b>Oostenrijk</b>
Lopen	17	18	54
Fietsen	29	9	6
Auto	48	60	26
Openbaar vervoer	3	6	13
Gehandicapten- en doelgroepenvervoer	3	7	2
<b>Totaal</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Er zijn grote verschillen in vervoermiddelengebruik tussen de drie landen:

- In Oostenrijk wordt door ouderen relatief veel *gelopen*. Het aandeel lopen is in Zweden en Nederland ongeveer gelijk;
- In Nederland wordt door ouderen het meest gefietst. In Zweden en Oostenrijk heeft fietsen een aandeel minder dan 10%;
- De auto wordt het meest gebruikt in Zweden, gevolgd door Nederland en Oostenrijk;
- Het openbaar vervoergebruik door senioren is het hoogst in Oostenrijk.

Er kunnen vele verklaringen zijn voor de gevonden verschillen, zoals:

- Sociaal-culturele verklaringen die het belang van vervoermiddelen verklaren;
- Demografische verklaringen waardoor de samenstelling van de groep ouderen tussen de landen verschilt;
- Ruimtelijke verklaringen waardoor herkomsten en bestemmingen verschillende gesitueerd zijn;
- Fysieke verschillen, zoals geaccidenteerdheid, waardoor er verschillen ontstaan in het gebruik van vervoermiddelen;
- Onderzoeksverschillen en methode van ondervragen respondenten
- Moment van onderzoek

Zoals hiervoor is aangegeven is de onderzoeksopzet in de drie deelnemende landen vrijwel hetzelfde geweest, de methode van afname verschilde, maar zal op vragen met betrekking tot vervoermiddelkeuze weinig invloed hebben. Het kan daarom niet verwacht worden dat onderzoeksverschillen grote invloed hebben op de resultaten. Het moment van onderzoek is in dit internationale onderzoek van belang. In Nederland zijn de effecten van het moment van onderzoek niet van groot belang, in Zweden wordt de modal split van ouderen in grote mate beïnvloedt door de tijd van het jaar. In de winter zullen ouderen minder lopen dan in de zomer. In welke mate de andere verklaringen opgaan wordt in het project verder onderzocht.

#### *Verschillen tussen ouderen in urbane en rurale woonplaatsen*

Zoals eerder aangegeven is onderzoek gedaan onder ouderen in stedelijke en landelijke omgevingen. Tabel 3 geeft de resultaten weer voor het belangrijkste vervoermiddel.

Tabel 3: Meest belangrijke vervoermiddel, ouderen van 62 jaar en ouder, Nederland, Zweden en Oostenrijk, 2008.

	<b>Nederland</b>		<b>Zweden</b>		<b>Oostenrijk</b>	
	Stedelijk	Landelijk	Stedelijk	Landelijk	Stedelijk	Landelijk
Lopen	22	15	23	13	55	52
Fietsen	21	39	13	5	2	10
Auto	50	41	48	72	18	34
Openbaar vervoer	5	1	8	3	22	3
Gehandicapten- en doelgroepenvervoer	3	4	8	7	2	1

Op grond van de tabel zijn volgende conclusies te trekken:

- In alle landen geldt dat in landelijke gebieden lopen minder vaak het belangrijkste vervoermiddel is.
- In Nederland en Oostenrijk is het gebruik van de fiets door ouderen in landelijke omgevingen hoger dan in stedelijke omgevingen. In Zweden is dat precies andersom.
- In Nederland is het gebruik van de auto door senioren in urbane omgevingen hoger dan door ouderen in rurale omgevingen. In Zweden en Oostenrijk is het autogebruik juist hoger onder ouderen in rurale omgevingen.
- Het openbaar vervoer is in onder ouderen stedelijke omgevingen steeds relatief hoog.

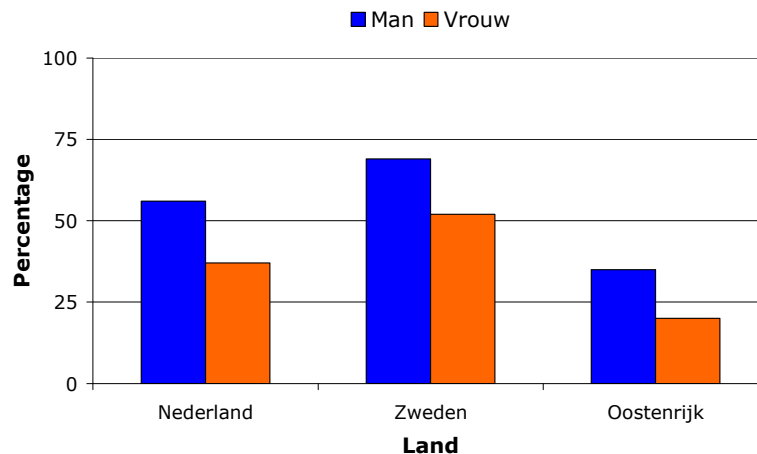
#### *Autogebruik*

Onderzocht is in welke mate de verschillen blijven bestaan wanneer gecorrigeerd wordt voor de overige verschillen tussen de landen. Figuur 6 geeft daarvan een voorbeeld, waarbij de verschillen tussen mannen en vrouwen in het gebruik van de auto zijn gecorrigeerd voor leeftijd, het meemaken van een transitie, gezondheid en regionale kenmerken.

Conclusies:

- Er zijn grote verschillen tussen de landen in autogebruik door ouderen die niet verklaard worden door verschillen in gezondheid, leeftijd, verdeling urbaan/stedelijk enzovoort. Ouderen in Zweden kennen verreweg het hoogste autogebruik en Oostenrijk verreweg het laagste;
- In alle landen is het autogebruik onder senioren mannen hoger dan onder senioren vrouwen;
- Het autogebruik onder senioren vrouwen in Zweden is op hetzelfde niveau als onder senioren mannen in Nederland.

## Autogebruik: land en geslacht



Figuur 6: Autogebruik door ouderen naar geslacht en land, 2008

### *Effect van pensionering.*

Onderzocht is of het met pensioen gaan van invloed is op het verplaatsingsgedrag. Hier gaan we in op de vraag in hoeverre men vaker of minder vaak de deur uitgaat als gevolg van de pensionering, en of er grote verschillen zijn tussen de landen. Tabel 4 geeft de resultaten weer.

Tabel 4: Verandering in de uithuizigheid na pensionering, ouderen van 62 jaar en ouder, Nederland, Zweden en Oostenrijk, 2008.

	<b>Nederland</b>		<b>Zweden</b>		<b>Oostenrijk</b>	
	Stedelijk	Landelijk	Stedelijk	Landelijk	Stedelijk	Landelijk
Geen verandering	73	75	77	73	75	65
Minder uit huis	23	21	22	22	22	35
Vaker uit huis	4	4	2	5	3	0

De tabel laat de volgende conclusies toe:

- in het algemeen leidt pensionering, in alle landen en alle ruimtelijke settings, tot een minder uithuizig gedrag;
- de verschillen tussen de landen zijn in het algemeen klein;
- en zeer kleine minderheid gaat na pensionering vaker de deur uit.

### *Effect van alleenstaand worden*

De verandering van uithuizigheid is ook onderzocht onder degenen die alleen zijn komen te staan als gevolg van het overlijden van hun partner. Tabel 5 geeft de resultaten weer.

Tabel 5: Verandering in de uithuizigheid na alleen komen te staan, ouderen van 62 jaar en ouder, Nederland, Zweden en Oostenrijk, 2008.

	<b>Nederland</b>		<b>Zweden</b>		<b>Oostenrijk</b>	
	Stedelijk	Landelijk	Stedelijk	Landelijk	Stedelijk	Landelijk
Geen verandering	78	63	59	52	75	70
Minder uit huis	14	22	32	31	11	22
Vaker uit huis	8	16	9	17	14	7

De tabel laat de volgende conclusies toe:

- In het algemeen leidt, in alle landen en alle ruimtelijke settings, het alleen komen te staan tot een minder uithuizig gedrag;
- Relatief grote groepen worden na het wegvallen van een partner evenwel actiever. In rurale omgevingen in Nederland en Zweden neemt de uithuizigheid onder ouderen het meeste toe.

## 6. Discussie

Dit paper gaat in op demografische ontwikkelingen op de lange termijn. Zoals bekend gaat Nederland, in de toekomst, te maken krijgen met een krimp van de bevolking die gepaard gaat met vergrijzing. Krimp en vergrijzing zijn verschijnselen waar we nu reeds mee te maken hebben en waar beleidsmakers een weg proberen te vinden om daar mee om te gaan. Er zijn immers tal van vragen rondom krimp/vergrijzing en de relatie met mobiliteit. Lange tijd hadden we te maken met groei van de mobiliteit die voor een groot deel, zo'n 30%, werd veroorzaakt door demografische ontwikkelingen. Is het dan zo dat we de mobiliteitsgevolgen van krimp gewoon kunnen 'omdraaien'? Dus zet de klok een paar jaar terug en je weet wat krimp kan inhouden. Er zijn meerdere redenen om te bedenken dat dit een te simpele manier van denken is. Immers niet alleen de bevolking als geheel zal krimpen maar ook de samenstelling van de bevolking verandert drastisch. Zo gaat krimp vaak samen met vergrijzing en dus ook een geringer aandeel inwoners jonger dan 65 jaar. Dat houdt dus in dat de beroepsbevolking in die regio's vaak sneller krimpt dan de bevolking als geheel. Ook echter zien we dat het autobezit en gebruik hoog blijft op hoge leeftijd. En wat ook blijkt is dat ouderen van nu zich anders gedragen dan ouderen van bijvoorbeeld 20 jaar geleden. Kenmerkend is bijvoorbeeld en grotere uithuizigheid door een grotere maatschappelijke participatie door ouderen. In dat geval leidt krimp/vergrijzing wellicht niet tot minder mobiliteit maar tot een andere mobiliteit. Ook hangt krimp in een regio sterk af van tal van factoren. Op internationaal niveau bijvoorbeeld is de vraag van belang hoe de omvang van (arbeids)migratie in Europa zich manifesteert: hoeveel inwoners van Oost-Europa komen naar regio's in Nederland toe? Op nationaal niveau is ook sprake van migratie die zich vaak uit in het wegtrekken van jongeren naar meer stedelijke omgevingen.

Al met al zal krimp zeker gevolgen hebben voor de mobiliteit. Hoe dat precies uitpakt is echter de vraag en lang niet onmiddellijk evident. Vraagstukken zijn bijvoorbeeld:

- Wat zijn de oorzaken van krimp?
- Hoe snel gaat krimp?
- Welke mobiliteitsgevolgen heeft krimp?
- Leidt krimp tot minder asfalt?
- Welke gevolgen zijn er voor het voorzieningengebruik?
- is krimp een probleem of juist een kans?

Het KiM voert momenteel onderzoek uit, waarin bovenstaande vragen centraal staan. De resultaten daarvan worden medio november 2009 verwacht.

## **Referenties:**

CBS, 2006. *Regionale bevolkings- en allochtonenprognose 2005-2025*. Den Haag.

KiM, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2008. *Grijs op reis: over mobiliteit en ouderen*. Den Haag.

Lawton, M.P. 1986. *Environment and aging*. Albany: Center for the Study of Aging.

Marcellini, F. et. al. 1998. In "Transport and ageing of the population", report of the hundred and twelfth round table on transport economics. ECMT. OECD publication service, Paris.

Metz, D.H. 2000. Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy*, 7, 149-152.

OECD. 2001. *Ageing and transport: mobility needs and safety issues*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).

SIKA. 2005. *Transporter och kommunikationer*. SIKA:s årsbok 2005. Statens institut för kommunikationsanalys: Stockholm.

Whelan, M. et. al. 2006. *The elderly and mobility: A review of the literature*. Monash University Accident Research Centre. Victoria, Australia.