

De toekomstige mobiliteit van de toekomstige oudere

Van oude mensen, de dingen die voorbijgaan. Waar Louis Couperus zich richtte op oude mensen die worstelden met een gebeurtenis uit het verleden, is het ook van belang de blik naar voren te richten. Waar houdt de toekomstige oudere zich mee bezig? Kijken zij voornamelijk terug en vertonen ze veel gelijkenis met de huidige ouderen, of is het tegenovergestelde het geval? Dit zijn interessante vragen, en getuige de bestaande bevolkingsprognoses worden dit ook belangrijke vragen. Het aandeel 65-plussers in de totale bevolking neemt de komende decennia sterk toe. De komende jaren zijn de vijftigers de snelst groeiende leeftijdsgroep, en dit cohort stopt binnenkort met werken. Dit is een belangrijk moment in een mensenleven. Wat zijn de zaken waaraan ze belang hechten in het leven en wat voor gevolgen heeft dit voor het vestigings- en verplaatsingsgedrag? In bestaande verwoerprognoses worden allerlei volume-effecten meegenomen en, als het goed is, wordt ook

bruik van Internet, het regelmatig maken van verre reizen, het leiden van een actief leven, en dergelijke. Hij/zij kan dus niet zo maar vergeleken worden met de huidige oudere. Hetzelfde geldt voor het vestigingsgedrag. Het is onwaarschijnlijk dat het gedrag van de toekomstige oudere zich net als dat van de huidige oudere kenmerkt doordat hij en zij niet verhuizen en op dezelfde plek blijven wonen. Met de groei van het aantal oudere babyboomers is de discussie over 'Drentenieren' actueel, maar het antwoord op de vraag of en in welke mate 'retirement migration' in Nederland daadwerkelijk doorzet, is nog niet gegeven. De Nederlandse oudere heeft meer dan de 'senior citizen' in de VS een nauw contact met kinderen en familie, en dat weerhoudt hem/haar van een verhuizing over grotere afstand.

Al dan niet werken is een beslissende factor voor het vestigings- en verplaatsingsgedrag van ouderen. Het is daarbij goed te onderkennen, dat ook al is op dit moment 65 jaar de 'officiële' leeftijd waarop de Nederlander met pensioen gaat, dit eigenlijk alleen het moment is waarop men recht heeft op een AOW-uitkering. Het merendeel van de 65-jarigen in ons land werkt dan al lang niet meer. Feitelijk loopt vanaf 55 jaar de arbeidsparticipatie sterk terug. Daarnaast zijn er groepen (vrije beroepen, adviseurs, directeur-eigenaren) die juist later stoppen met werken, nadat ze bijvoorbeeld een hele tijd part-time hebben gewerkt. Alles wijst erop dat de leeftijdsgrens om te stoppen met werken, steeds minder hard en algemeen wordt. De flexibilisering heeft niet alleen consequenties voor jongeren

maar ook voor ouderen!

Verwacht mag worden dat de senioren van morgen en overmorgen gemiddeld genomen een hoger besteedbaar inkomen hebben dan vorige generaties senioren. Onder meer door hogere pensioenen en andere financiële voorzieningen voor de oude dag (lijfrente, koop-sompolissen, enzovoorts), meer tweeverdieners, meer vermogen in eigen woning en meer bezit van effecten. Geld maakt het mogelijk om tijd en ruimte

De Nederlandse oudere heeft nauw contact met kinderen en familie, wat hem weerhoudt van een verhuizing over grotere afstand.

De toekomstige oudere kan niet zo maar worden vergeleken met de huidige oudere.

het mobiliteitsgedrag aangepast, maar basis is wel dat vergelijkbare groepen (autobezit leeftijd, bepaalde inkomenscategorïen) nu en in de toekomst eenzelfde mobiliteitsgedrag vertonen.

De vraag is of dit valide is. De toekomstige oudere heeft langdurig ervaring opgedaan met het ter beschikking hebben van één of meerdere auto's, het ge-

te kopen in de vorm van inhuren van personeel voor huishoudelijke diensten, meer vakanties, meer verplaatsingen, etcetera. Meer bestedingsruimte kan leiden tot dure woonvoorkeuren (grote woningen met aangepaste voorzieningen in aantrekkelijk gelegen gebieden). Dat kunnen zowel stedelijke gebieden zijn als landelijke gebieden.

Het is de vraag of de senioren hun geld inderdaad zo zullen benutten, of dat zij hun geld bijvoorbeeld willen sparen voor zorg of doorsluizen naar kinderen/erfgenamen.

Het is heel lastig om op basis van bestaande mobiliteitsdata in het huidige gedrag van ouderen kenmerkende groepen te onderscheiden. De diversiteit binnen groepen op basis van standaardindelingen zoals inkomensgroepen, leeftijd en huishoudsituatie is erg groot.



Wim Korver

Gezondheid is doorslaggevend en deze variabele loopt door alles heen en is in veel standaardonderzoek (OVG) niet meegenomen.

Alles wijst erop dat de leeftijdsgrens om te stoppen met werken, steeds minder hard en algemeen wordt.

Dit alles leidt tot de vraag of bestaande toekomstbeelden wel voldoende rekening houden met het veranderend gedrag van de toekomstige oudere. Dit wordt des te belangrijker omdat de groep 50 jaar en ouder in 2020 bijna 40 procent van de totale bevolking uitmaakt. Misschien verschuift de fileproblematiek dan wel van de Randstad naar Drenthe? Een goede illustratie van de importantie van de senioren zijn de ontwikkelingen op de vakantiemarkt. Terwijl het aantal senioren tot 2005 met 15 procent groeit, neemt het aantal seniorenvakanties met maar liefst 36 procent toe (tot 6,7 miljoen vakanties). De groei van buitenlandse senioren op bezoek in Nederland is zelfs nog hoger: 40 procent. Hieruit blijken twee dingen. Ten eerste dat een logische achteruitgang van de reismotieven woon-werk en zakelijk tenminste gedeeltelijk wordt gecompenseerd door een ander reismotief. Bedenk ook dat vakantieverplaatsingen vaak over een grotere afstand plaatsvinden. En ten tweede dat het gedrag van de toekomstige oudere belangrijk verschilt van de huidige oudere. Het aantal vakanties per persoon is in de toekomst belangrijk meer dan nu.

Leidt dit alles nu tot een doembeeld dat mobiliteit, en de daarmee gepaard gaande druk op het milieu, een fait accompli is? In ieder geval wel in de zin dat het beïnvloeden van de

mobiliteit door middel van een volumebeleid - het terugdringen van de omvang van de (auto)mobiliteit - ontzettend moeilijk is. Het recente advies van de VROM-raad onderstreept deze opvatting. Maar het geldt niet in de zin dat de negatieve gevolgen van de mobiliteit niet kunnen worden bestreden. Maar hier moet wel intelligent mee meegegaan worden. De kunst is te anticiperen op de mobiliteitsvraag van overmorgen.

Waar nieuwe producten en diensten nu vaak eerst worden uitgeprobeerd door het jongere segment van de markt, dient dit in de toekomst misschien wel geheel anders vormgegeven te worden. Allerlei nieuwe mobiliteitsdiensten, bijvoorbeeld autodating, en technologie zoals smart card en nieuwe aandrijftechnieken, kennen momenteel een sterke focus op jongeren, vaak wonend in grote steden. Succesvolle diensten en producten van de toekomst dienen echter zich al in een vroeg

Reissnelheid zal is voor senioren minder essentieel dan comfort. Dit biedt best kansen voor het openbaar vervoer.

stadium op senioren te richten. Dit stelt allerlei eisen aan het product c.q. dienst. Tegelijkertijd geldt dat dit allerlei gevaren in zich bergt. De angst van elke aanbieder op de seniorenmarkt is het zogenaamde Daffes-effect. Een goed product dat naar verloop van tijd helemaal vereenzelvigd werd met ouderen. Dit imago was niet meer te wijzigen en uiteindelijk leidde dit tot de ondergang van het merk.

Een ander belangrijk element is dat senioren bepaalde attributen van een product/dienst anders gaan waarderen. Reis-

snelheid zal minder essentieel worden. En bijvoorbeeld comfort en het milieuvriendelijke imago spelen weer een grotere rol. Dit biedt derhalve best kansen voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer.

De toekomstige mobiliteit van de toekomstige oudere is onzeker. Mijn inziens is het ook niet eenvoudig om hier een helder beeld van te krijgen. Hiervoor is het niet alleen vereist dat deze toekomstige mobiliteitsvraag nader onderzocht wordt, maar ook dat bij het ontwikkelen van nieuwe producten en diensten hier nadrukkelijk rekening mee wordt gehouden. Dit geldt niet alleen voor de commerciële sector (vervoerbedrijven) maar ook voor de overheid zelf. Heel veel nieuwe beleidsmaatregelen hebben een technologische component. Voorbeelden zijn Rekeningrijden, smart cards en een kilometerheffing. De toekomstige gebruikers zijn voor een belangrijk deel senioren. Dit betekent dat in ont-

werp, vormgeving en gedragseffecten hier rekening mee gehouden dient te worden. Bedoeld wordt de toename van het aantal 65-plussers.

Veelal is de bepalende variabele autobezit. Onderscheid wordt gemaakt naar ouderen met en zonder auto. Omdat het aantal ouderen met een auto toeneemt, verandert in de loop der tijd het veronderstelde mobiliteitsgedrag.

Verkeerskunde Jaarboek 2000

Het Verkeerskunde Jaarboek 2000 is uit. Het VK-Jaarboek is de meest complete adressengids op het gebied van verkeer en vervoer.

Losse exemplaren van het VK-Jaarboek zijn à f 34,50 (ex. 6% BTW) te bestellen bij onze abonnementenadministratie:

Uitgeverij ten Brink
Meppel BV
Mirjam Worst
Postbus 41
7940 AA Meppel
tel. 0522-855175
fax 0522-855176
email penp@giet-hoorn-tenbrink.nl

