
10. Woongedrag, tijdsbesteding en verplaatsingsgedrag van actieve ouderen¹

Frank van Dam, Femke Daalhuizen, Carola de Groot, Manon van Middelkoop en Pautie Peeters (PBL)

De toename van het aantal actieve en (auto)mobiele ouderen in de nabije toekomst heeft een aanzienlijk effect op de groei van de totale mobiliteit in Nederland en op de lokale en regionale bedrijvigheid en werkgelegenheid. Dit komt niet alleen door de toename van het aantal ouderen, de oudere van de toekomst zal zich bovendien anders gedragen dan de oudere van het verleden. Op de woningmarkt zijn deze actieve ouderen evenwel nauwelijks actief en verhuizen maar weinig. De forse toename van het aantal actieve en mobiele ouderen biedt landschappelijk en stedelijk aantrekkelijke regio's dus eerder perspectieven op het terrein van de vrijetijdsbesteding dan in de sfeer van het wonen.

10.1. Inleiding: vergrijzing, active ageing, gedrag en ruimtelijke gevolgen

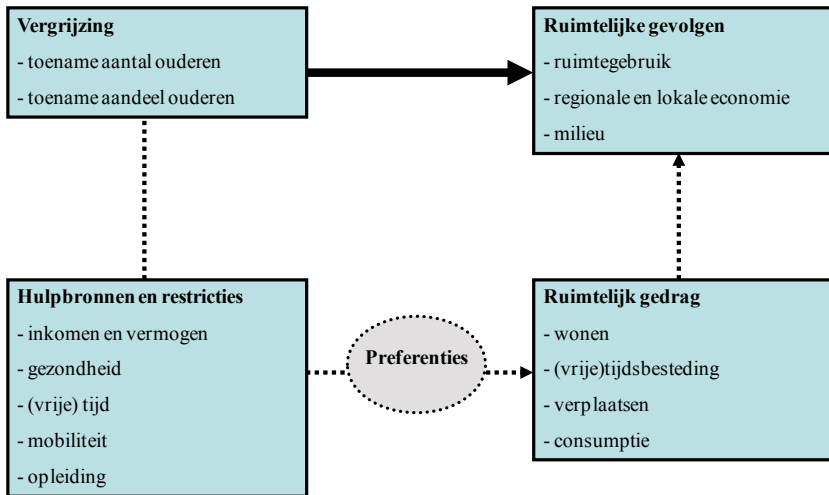
De ouderen van nu en van de nabije toekomst zijn gemiddeld welvarender, fitter, mobieler en daarmee actiever dan de ouderen van het verleden. Dit geldt met name voor de ouderen in de leeftijd van 55 tot 75 jaar. Dat is bij uitstek een actieve, uithuizige en mobiele groep. Er kan dan ook worden verwacht dat de ouderen van de toekomst zich in het dagelijks leven anders zullen gedragen dan de ouderen uit het verleden.

Dit veranderende gedrag op verschillende deelterreinen van het dagelijks bestaan is het gevolg van veranderende gedragsmogelijkheden door veranderende persoonlijke en maatschappelijke omstandigheden. De veranderingen in het woongedrag, de (vrije)tijdsbesteding, het verplaatsingsgedrag en het consumptiegedrag van ouderen hebben op hun beurt mogelijk weer consequenties voor het ruimtegebruik, de regionale economie en het milieu (zie *figuur 10.1*). In dit hoofdstuk zullen deze gevolgen van de toename van het aantal en aandeel actieve ouderen in Nederland worden verkend.

De veranderingen in het gedrag kunnen op drie verschillende manieren worden geduid: als een leeftijdseffect, als een cohorteffect, of als een periode-effect. Gedrag verschilt per leeftijd, per generatie (cohort) en per

¹ Dit hoofdstuk is gebaseerd op de PBL-studie *Vergrijzing en Ruimte* (Van Dam *et al.*, 2012).

Figuur 10.1. De ruimtelijke gevolgen van vergrijzing: een micro-macrobenadering



tijdsperiode. Teneinde te verkennen wat de toekomstige ruimtelijke effecten van de vergrijzing zullen zijn, is het noodzakelijk om deze leeftijd-, cohort- en periode-effecten van elkaar te onderscheiden.

Een voorbeeld: naarmate mensen ouder worden en steeds meer fysieke beperkingen ondervinden, verplaatsen ze zich steeds minder vaak en minder ver (zie paragraaf 10.4); een duidelijk voorbeeld van een leeftijdseffect. Dit effect wordt evenwel deels gecompenseerd door het feit dat de ouderen van nu –onder andere doordat ze een hoger inkomen hebben– vaker een rijbewijs en een auto bezitten dan de oudere van vroeger (zie paragraaf 10.2). Hier is dus sprake van een cohorteffect. Daarnaast vertonen ouderen (maar niet alleen ouderen) een ander verplaatsingsgedrag dan vroeger. Men gaat niet meer naar een reisbureau, boekhandel of bank, maar boekt een reis, koopt een boek en regelt zijn bankzaken via internet. Een mooi voorbeeld van een periode-effect.

Naast leeftijd-, cohort- en periode-effecten is in het kader van de huidige en toekomstige vergrijzing in Nederland nog een vierde type effect bijzonder relevant: het volume-effect. Immers, het aantal ouderen neemt fors toe en dat effect moet ook in de beschouwing worden betrokken.

10.2. Meer ouderen, andere ouderen

De ouderen van nu en morgen zijn welvarender, fitter en mobieler dan de ouderen van gisteren. Dat geeft hen nieuwe gedragsmogelijkheden, en waar gedragsmogelijkheden veranderen, verandert meestal ook het daadwerkelijke gedrag. Daarom werpen we in deze paragraaf eerst een blik op de veranderde persoonlijke omstandigheden (hulpbronnen en restricties) van ouderen.

Ouderen steeds welvarender, maar verschillen worden groter

Hoewel ouderen hun inkomen zien dalen na beëindiging van de werkzame carrière, is de inkomenspositie van ouderen de laatste jaren verbeterd (zie hoofdstuk 6 en Ministerie van SZW, 2006). Dit komt ten eerste doordat het aandeel ouderen dat hun hele werkzame leven aanvullend pensioen heeft opgebouwd is toegenomen, dit mede als gevolg van de toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen. Ten tweede komt dit door de versterkte vermogenspositie van ouderen: onder hen is het aandeel huiseigenaren toegenomen. Bovendien hebben de meesten van hen de hypotheek inmiddels volledig afgelost. Naast dit cohorteffect is er bovendien sprake geweest van het periode-effect van een sterk gestegen welvaart en een sterke toename van de waarde van eigen woningen.

Kanttekening bij deze ontwikkeling is dat de vermogens en inkomens ongelijker verdeeld zijn geraakt, met aan de ene kant welgestelde oudere paren met aanvullende pensioenen en een afgeloste, sterk in waarde gestegen koopwoning, en aan de andere kant meestal lager opgeleide ouderen die op latere leeftijd op de arbeidsmarkt zijn ingetreden (waaronder immigranten en vrouwen) en dus met een bescheiden pensioen en een huurwoning (zie ook CBS, 2012).

Deze tweedeling zal over 10-15 jaar langzaam waarschijnlijk overgaan in een driedeling, met als nieuwe groep het groeiend aandeel ouderen met weliswaar een eigen woning, maar tevens met een resterende woningschuld op de (aflossingsvrije) hypotheek. De conclusie lijkt dan ook gerechtvaardigd dat de oudere van over 20 jaar een gemiddeld lager besteedbaar inkomen zal hebben dan de oudere van nu. Uiteraard geldt bij dit bovenstaande dat –mede gezien de huidige recessie– verwachtingen over het besteedbaar inkomen en vermogen van ouderen in de nabije en wat verder weg gelegen toekomst met grote onzekerheden omgeven zijn. Dit hangt in sterke mate af van de algemene conjuncturele ontwikkelingen in Nederland en van allerlei mogelijke financiële en fiscale beleidsmaatregelen.

Ouderen niet gezonder, maar wel vitaler

Nederlanders worden gemiddeld steeds ouder (zie hoofdstukken 3 en 4). De ouderdom komt hoe dan ook evenwel met gebreken. Ondanks het stijgen van de levensverwachting is het aantal jaren dat een 65-jarige gemiddeld vrij zal zijn van chronische ziekten afgenomen van ongeveer 7 jaar in 1981, naar 3 (vrouwen) tot 4 (mannen) jaar in 2009. Opvallend daarbij is de snelle afname bij vrouwen.

Het zijn evenwel niet zozeer deze chronische aandoeningen zelf, maar vooral de beperkingen die daarmee samenhangen die voor ouderen een obstakel kunnen vormen voor hun zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie. En daar is juist een positieve trend zichtbaar, want het aantal jaren dat 65-jarigen gemiddeld nog vrij zijn van (matige tot ernstige) beperkingen is in de afgelopen decennia, ondanks de toegenomen chronische aandoeningen, wél toegenomen (Van Oers, 2002). Voor vrouwen van 8 jaar in 1983 naar ruim 12 jaar in 2009 en voor mannen van bijna 10 naar bijna 13 jaar. Er wordt verwacht dat dit in de komende jaren nog verder zal toenemen. Kortom: ouderen worden misschien niet gezonder, maar blijven wel langer vitaal (Den Draak, 2006; zie ook hoofdstuk 4).

Pensionering betekent meer vrije tijd

De hoeveelheid beschikbare vrije tijd van ouderen neemt uiteraard sterk toe op het moment van pensionering. Voor die tijd besteden ouderen een deel van hun beschikbare tijd aan betaald werk. Na de pensionering vervalt die tijdsbesteding (bijna) volledig. Tijdsbestedingsonderzoek laat zien dat na pensionering vooral de tijdsbesteding aan vrijetijdsactiviteiten en, in mindere mate, aan huishoudelijke en persoonlijke zorg toeneemt. Pas als de gezondheid en/of de huishoudensituatie (met name de partnerstatus) veranderen vindt er een (verdere) verschuiving plaats van vrijetijd- naar zorgactiviteiten (Breedveld *et al.*, 2006 en paragraaf 10.4).

De leeftijd waarop mensen gemiddeld met pensioen gaan is in de laatste 15 jaar wel toegenomen, van 59,5 jaar tot 63,2 jaar, en ook in de nabije toekomst wordt een verdere toename van de pensioenleeftijd verwacht. Wanneer meer tijd wordt besteed aan werk zal uiteraard minder tijd kunnen worden besteed aan vrije tijd (zie paragraaf 10.4).

Ouderen worden steeds (auto)mobieler

Er is sprake van een steeds hoger rijbewijs- en autobezit onder ouderen (zie tabel 10.1 en 10.2). De toename is vooral groot geweest onder vrouwen. Bezat in 1990 slechts één op de drie ouderen een rijbewijs, inmiddels (2010)

Tabel 10.1. Ontwikkeling rijbewijsbezit onder ouderen, 1990-2010, naar leeftijd en geslacht, in procenten

	1990		2000		2010	
	M	V	M	V	M	V
45-55 jaar ^a	91	61	94	81	94	88
55-65 jaar			93	70	93	80
65-75 jaar	75	26	83	45	92	65
75+ jaar	46	8	62	19	78	31

^a In het OVG (1990, 2000) ontbreekt de variabele leeftijd. Wel is een variabele leeftijdsklasse opgenomen. Deze klassenindeling is evenwel in de loop van de tijd enkele malen gewijzigd, waardoor vergelijkingen door de tijd worden verhinderd. Vandaar dat we voor 1990 de klassen 45-55 jaar en 55-65 jaar hebben moeten samenvoegen.

Bron: OVG 1990, 2000; OVIN 2010 (bewerking PBL).

Tabel 10.2. Ontwikkeling autobezit onder ouderen, 1990-2010, naar leeftijd en geslacht, in procenten

	1990		2000		2010	
	M	V	M	V	M	V
45-55 jaar ^a	81	27	78	48	82	64
55-65 jaar			81	36	82	49
65-75 jaar	65	13	73	24	78	33
75+ jaar	40	4	54	13	64	21

^a Zie noot a in Tabel 10.1.

Bron: OVG 1990, 2000; OVIN 2010 (bewerking PBL).

is dat toegenomen tot twee op de drie. Vooral onder vrouwen nam dit toe. Ook het autobezit onder ouderen is sinds 1990 toegenomen. Hoewel daarbij nog steeds sprake is van een aanzienlijk verschil tussen mannen (73%) en vrouwen (28%), zal dit verschil in de toekomst steeds kleiner worden. Het hoge autobezit onder de huidige 45-65-jarigen is bovendien een logische voorbode van een hoog autobezit onder de ouderen van de toekomst. Daarbij zullen de verschillen tussen mannen en vrouwen steeds kleiner worden. En wie een auto heeft, gebruikt hem, zelfs bij stijgende brandstofprijzen (zie paragraaf 10.4).

De ene oudere is de andere niet

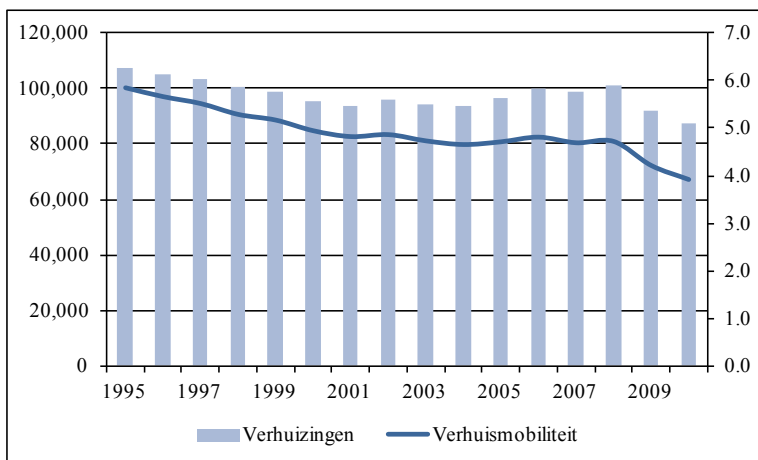
De oudere van nu en morgen is welvarender, fitter en mobieler dan de oudere van gisteren. Dat geldt in het bijzonder voor de huidige en toekomstige groep 65-75-jarigen. Dit is een bij uitstek welvarende, mobiele en actieve groep ouderen. Er bestaan evenwel nog steeds grote verschillen tussen ouderen, zowel binnen als tussen de verschillende leeftijdscohorten. De verschillen in welvaart (koopkracht), gezondheid en mobiliteit lijken zelfs groter te (zijn ge)worden onder ouderen. Dat neemt niet weg dat, door de bank genomen, de ontwikkelingen in de hulpbronnen van ouderen laten zien dat de mogelijkheden tot het ontplooiën van activiteiten buitenshuis in de loop van de tijd zijn toegenomen, en in de toekomst nog verder zullen toenemen. De oudere van de toekomst is fitter, welvarender, mobieler en daardoor actiever en uithuiziger dan de oudere van voorheen. Dit uit zich in een veranderend ruimtelijk gedrag. Pas vanaf 75-jarige leeftijd nemen de fysieke beperkingen toe en nemen het autobezit en (daarmee) de uithuizigheid en participatie aan allerlei activiteiten buitenshuis af.

10.3. Ouderen op de woningmarkt*Ouderen zijn nauwelijks mobiel op de woningmarkt*

De oudere van nu en morgen is over het algemeen heel actief en mobiel, maar niet op de woningmarkt. Aangezien mensen als ze ouder worden het liefst blijven wonen in hun huidige woning, verhuizen ouderen dan ook niet of nauwelijks. De gehechtheid aan hun woning en woonomgeving is groot (Van der Meer, 2006). De verhuiscijnsigheid onder ouderen is dan ook gering, evenals hun verhuismobiliteit. Ter illustratie: in 2010 verhuisde slechts 4 procent van de ouderen in de leeftijd van 65 tot 85 jaar. In de loop van de tijd is deze verhuismobiliteit onder ouderen zelfs nog wat afgenomen; in 1995 verhuisden nog 6 procent van de 65-85-jarigen (zie *figuur 10.2*). Er is hierbij dus niet alleen sprake van een sterk leeftijd-effect, maar ook van een versterkend cohort-effect. De afname van de verhuismobiliteit vanaf 2008 kan duiden op een (extra) versterkend periode-effect: het effect van de economische crisis.

De toename van het aandeel ouderenshuishoudens onder het totaal aantal huishoudens leidt derhalve tot relatief minder doorstroming op de woningmarkt. Vooral in gebieden met een schaarste aan woningen kan deze afnemende dynamiek leiden tot een verdere verstopping van de woningmarkt. Omdat ouderen nauwelijks verhuizen nadat de kinderen zijn uitgevlogen, bezetten zij veelal woningen die geschikt zijn voor en gewild zijn door jonge

Figuur 10.2. Totaal aantal verhuizingen (linker as) en verhuismobiliteit (%) (rechter as) van ouderen (65-85 jaar), 1995-2010

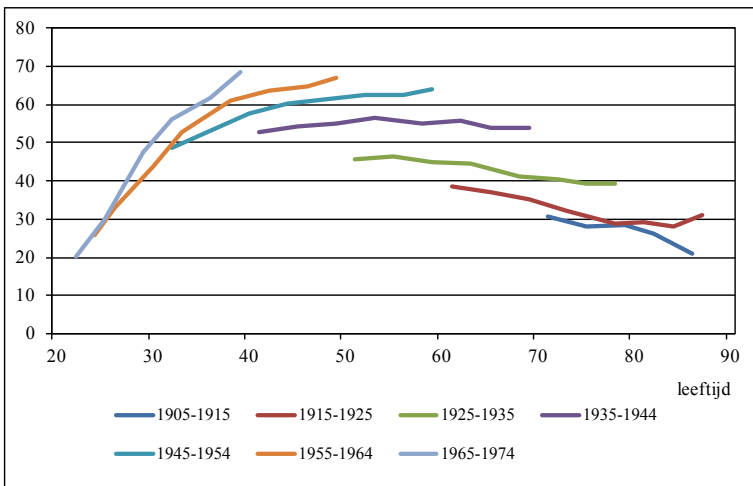


Bron: CBS (bewerking PBL).

gezinnen. De lage verhuismobiliteit van ouderen vormt daarmee in zekere zin een obstakel voor huishoudens die nog aan begin van hun wooncarrière staan. De woningen waarin ouderenuishoudens wonen, komen immers (althans voorlopig) nog niet beschikbaar op de woningmarkt, al wordt dit effect gecompenseerd door het volume-effect van het toenemende aantal ouderenuishoudens dat de woning door verhuizing achterlaat.

De immobiliteit van ouderen op de woningmarkt wordt nog extra versterkt doordat mensen in toenemende mate oud worden in een eigen koopwoning. Woningeigenaren verhuizen immers minder vaak dan huurders. Ouderen willen ook zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen; een wens die wordt ondersteund door het huidige rijksbeleid (Ministerie van VROM, 2010). Hier is dus sprake van zowel een cohort- als een periode-effect (zie *figuur 10.3*). Dit verklaart waarschijnlijk de steeds lagere verhuismobiliteit onder ouderen. En er is niets dat erop wijst dat dit in de toekomst weer zal toenemen (Hooimeijer, 2007 en Ministerie van VROM, 2010). Daarbij speelt mee dat oudere huiseigenaren naar verwachting in steeds mindere mate vrij zullen zijn van hypotheekschuld op het moment dat zij de pensioengerechtigde leeftijd bereiken. Vanuit dat licht bezien, en mede gezien de afvlakkende en nu zelfs dalende prijzen en waarden van woningen, is het dan ook maar zeer de vraag in hoeverre de eigen woning daadwerkelijk kan gaan fungeren als een ‘appeltje voor de dorst’ (Haffner, 2005). Dat zal waarschijnlijk voor steeds minder ouderen gelden.

Figuur 10.3. Aandeel huiseigenaren, naar geboortecohort en leeftijd^a



^a Gemiddelde leeftijd van het geboortecohort; gewogen naar huishoudens.

Bron: WBO 1981-2002 en WoON 2006-2009 (bewerking PBL).

Inzet van regio's op aantrekken van ouderen is vrij zinloos

Ouderen verhuizen niet alleen weinig, maar als ze al verhuizen, dan doen ze dit (net als de meeste mensen) veelal over korte afstand, het liefst binnen de vertrouwde woonomgeving of woonplaats. Ouderen die over lange afstand verhuizen, vormen daarmee –ondanks alle anekdotiek van pensioenmigratie, ‘drenthenieren’ en tweede woningbezit– een zeer kleine minderheid binnen een kleine minderheid. Er zijn geen aanwijzingen dat dit in de toekomst anders zal zijn dan vandaag de dag. Initiatieven zoals seniorenclaves, die gericht zijn op het aantrekken van ouderen van elders, zullen daarom naar verwachting weinig succesvol zijn. Regio's die inzetten op het aantrekken van (actieve en welgestelde) senioren van buiten de regio –hetzij als permanente bewoners hetzij als tweede woningbezitter– hoeven daarvan in elk geval vrij weinig te verwachten. Die spoeling is –ondanks de absolute toename van het aantal ouderen– uiterst dun en de concurrentie met andere regio's is groot (Verwest *et al.*, 2011). De voorbeelden uit de Verenigde Staten van grootschalige retirement communities zoals Sun City in Arizona (McHugh en Larson-Keagy, 2005) zijn in de Nederlandse context dan ook weinig realistisch (zie ook Heins, 2005 en Ministerie van VROM, 2010).

Op langere termijn onderdruk op regionale woningmarkten

Op de langere termijn, over 15, 20 jaar, wanneer de babyboomgeneratie geleidelijk komt te overlijden, komen meer woningen beschikbaar op de woningmarkt. Dit toenemende aanbod zal evenwel niet overal leiden tot meer dynamiek op de woningmarkt. In regio's die te maken krijgen met een terugloop van het aantal huishoudens (krimp) zal het moeilijk zijn om de vrijgekomen woningen te verkopen of te verhuren, zeker indien die woningen niet zijn aangepast aan de dan geldende kwaliteitseisen. Vooral in dergelijke regio's zijn dan een verdere neerwaartse druk op de woningprijzen en verder toenemende verhuurbaarheidsproblemen te verwachten (zie ook Van Dam *et al.*, 2006 en Verwest *et al.*, 2008).

10.4. Vergrijzing, vrijetijdsbesteding en mobiliteit*Vergrijzing heeft groot effect op vrijetijdsbesteding*

De vergrijzing heeft een groot effect op de vrijetijdsbesteding. Zo is er sprake van twee opeenvolgende, maar tegengestelde leeftijdseffecten: ten eerste brengt de pensionering een toename van de vrij te besteden tijd met zich mee, hetgeen zich uit in een forse toename van de vrijetijdsbesteding buitenshuis; ten tweede neemt echter, naarmate de leeftijd oploopt, deze uithuizige vrijetijdsbesteding weer langzaam af en neemt ook de actieradius van die vrijetijdsactiviteiten steeds verder af, vooral vanaf 75-jarige leeftijd. Daarnaast is er sprake van een cohorteffect: de huidige en toekomstige oudere is immers welvarender, fitter en mobieler dan de oudere van voorheen, en daardoor zeer actief en uithuizig in de vrije tijd. Tenslotte is er sprake van een volume-effect: het aantal ouderen met bovenstaande kenmerken neemt de komende jaren snel toe. Dit alles heeft een enorm effect op de vrijetijdsbesteding en de daarmee gepaard gaande consumptie. De vergrijzing heeft daarmee gevolgen voor de mobiliteit, het milieu, het ruimtegebruik en de lokale en regionale economie. Men trekt er in groten getale op uit; met de fiets, de auto en het vliegtuig; naar stad en platteland; in binnen- en buitenland. Het aantal uitstapjes en dagtochten neemt toe (volume-effect), evenals het aantal korte en lange vakanties (volume- en cohort-effect). Wandelen, fietsen en golfen zijn populaire activiteiten onder ouderen, evenals museum- en theaterbezoek. Daarnaast past ruim 40 procent van de grootouders op in gezinnen waar de moeder werkt (Thomese, 2012).

Er is hierbij overigens sprake van een compenserend cohort- en periode-effect, want deze gedragsveranderingen worden enigszins gedempt door de verhoogde arbeidsparticipatie van 55-plussers en de toekomstige verhoging

van de pensioengerechtigde leeftijd. Meer tijd besteed aan werk betekent immers minder vrije tijd.

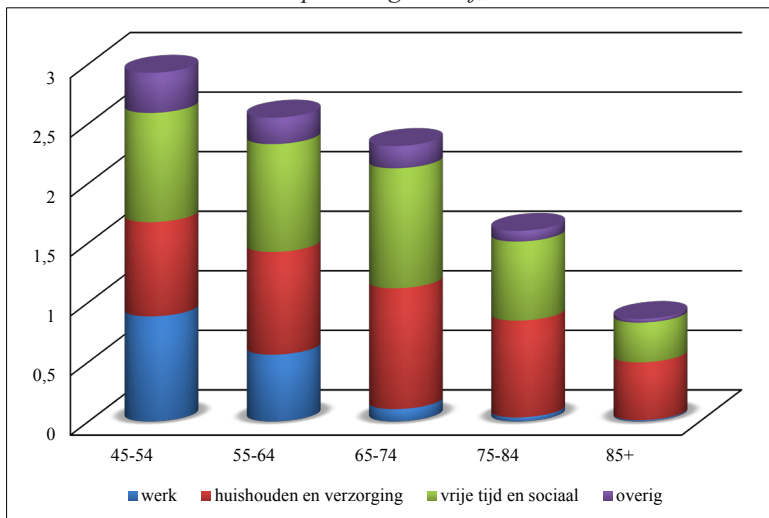
Actieve ouderen vormen een groeiende doelgroep van de vrijetijdsindustrie, al is de 55-plusmarkt sterk gesegmenteerd en complex (Sikkel en Keehnen, 2004). De toekomstige ontwikkeling van de vrijetijdsconsumptie (door ouderen, maar ook door anderen) is evenwel geen autonoom gegeven, maar hangt, naast van de ontwikkeling van de welvaart en daarmee van het besteedbare inkomen, ook af van de ontwikkelingen in het aanbod en de kwaliteit van vrijetijdsvoorzieningen en -mogelijkheden. Daarbij moet worden bedacht dat mensen sowieso het grootste deel van hun vrije tijd doorbrengen in, om of op korte afstand van hun woning, en dat, naarmate men ouder wordt, dat aandeel toeneemt. De kwaliteit, de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de ruimte voor vrijetijdsbesteding en van de vrijetijdsvoorzieningen in de directe woonomgeving en in de eigen woonplaats zijn dan ook belangrijke factoren in de uithuizige vrijetijdsbesteding van ouderen.

Vergrijzing heeft daarmee ook een groot effect op verplaatsingsgedrag

De overgang van een werkend naar een gepensioneerd bestaan met veel vrijetijdsbestedingen buitenshuis heeft direct gevolgen voor het verplaatsingsgedrag. Het totaal aantal reizigerskilometers neemt (enigszins contra-intuïtief) in geringe mate toe, hetgeen leidt tot een extra milieubelasting. De ochtendspits wordt door ouderen weliswaar vermeden en daarmee ontlast, maar de avondspits wordt langer en drukker. De verwachte groei van de mobiliteit tot 2020 (van 3%) komt voor bijna de helft voor rekening van de vergrijzing, zo rekenen Jorritsma en Olde Kalter (2008) ons voor. De helft van die bijdrage wordt veroorzaakt door de toename van het aantal ouderen (volume-effect), de andere helft door veranderende kenmerken en veranderend gedrag (lees: een toenemend autobezit en -gebruik) van deze ouderen (cohorteffect).

Naarmate men ouder wordt, verplaatst men zich evenwel minder vaak en minder ver (leeftijdseffect). Ouderen in de leeftijd van 65 tot 75 jaar zijn nog heel actief en mobiel, maar vanaf 75-jarige leeftijd neemt het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag (zie *figuur 10.4*) en de gemiddelde lengte daarvan snel af. Ouderen van 55 tot 65 jaar verplaatsen zich gemiddeld nog zo'n 2,5 keer per dag, ouderen van 85 jaar of ouder nauwelijks nog één keer per dag (zie ook Harms, 2008; Jorritsma en Olde Kalter, 2008 en Schwanen *et al.*, 2001).

Figuur 10.4. Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag, naar leeftijd en verplaatsingsmotief, 2010

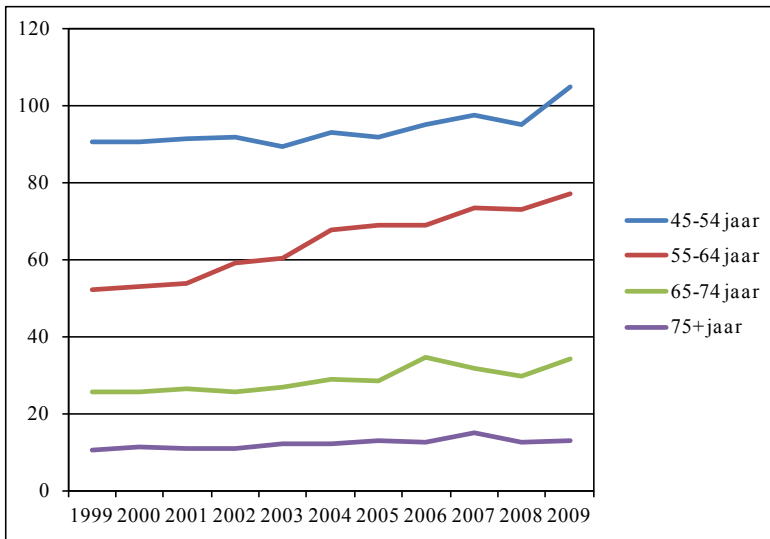


Bron: OVIN 2010 (bewerking PBL).

Grofweg de helft van alle verplaatsingen van ouderen van 65 jaar of ouder heeft als motief vrije tijd, de andere helft van de verplaatsingen hebben als motief huishouden (zoals boodschappen doen) en persoonlijke verzorging (van een bezoek aan de kapper tot een huisartsconsult). Deze verhouding blijft gelijk naarmate de leeftijd toeneemt. In vergelijking met 20 jaar eerder is het aandeel vrijetijdsverplaatsingen door ouderen enigszins toegenomen (Harms, 2008). Naarmate de leeftijd toeneemt, neemt het aandeel zelfstandige verplaatsingen met de auto af. Steeds vaker verplaatst men zich als auto-passagier, per taxi of te voet (Harms, 2008), ofschoon Jorritsma en Olde Kalter (2008) laten zien dat de afhankelijkheid van derden de laatste tien jaar is afgenomen en ouderen steeds langer zelfstandig zijn blijven autorijden (zie ook Banister en Bowling, 2004).

Dit leeftijdseffect (hoe ouder men is, des te minder men zich verplaatst) wordt evenwel ruimschoots gecompenseerd door het cohorteffect dat de huidige en toekomstige generatie ouderen veel actiever en mobieler is dan vorige generaties ouderen (zie *figuur 10.5*). Men verplaatst zich vaker, langer en verder dan de oudere van voorheen (Jorritsma en Olde Kalter, 2008). Dit heeft verschillende oorzaken: men is welvarender en heeft vaker de beschikking over een (of twee) auto('s); men heeft meer tijd en is tot op een

Figuur 10.5. Aantal reizigerskilometers per dag, naar leeftijd, 1999-2009



Bron: OVG, MON (1999-2009)(bewerking PBL).

hogere leeftijd vitaler en daardoor actiever; tenslotte is de huidige generatie ouderen opgegroeid in een tijd dat verplaatsen en reizen steeds normaler werden en onderdeel werden van een actieve, mobiele en onafhankelijke leefstijl (Banister en Bowling, 2004; Harms, 2008; Metz, 2000 en Tacken, 1998).

Wat in figuur 10.5 vooral opvalt is de sterke toename van de mobiliteit onder de 55-64-jarigen, en dat zijn de ouderen van de nabije toekomst. Deze toename kan overigens deels worden verklaard uit de toegenomen arbeidsparticipatie (met bijkomend woon-werkverkeer) onder die leeftijdsgroep. Maar ook de babyboomgeneratie wordt ouder, en dit zal langzamerhand, vanaf 2020, zijn effect hebben op de totale mobiliteit.

Mobiliteit: negatieve en positieve effecten

Het toenemend autobezit onder ouderen, en daarmee hun toenemende verplaatsingsmogelijkheden en actieradius, heeft onmiskenbaar een negatief effect op het milieu. Het heeft echter ook een positieve keerzijde: ze draagt namelijk in sterke mate bij aan de onafhankelijkheid van ouderen en daarmee aan de (ervaren) kwaliteit van het dagelijks leven en daarmee weer aan het welbevinden en de fysieke en mentale gezondheid van ouderen (zie onder andere Aisnig en Hensher, 2003; Banister en Bowling, 2004; Föbker en Grotz,

2006 en Metz, 2000). Vooral op het platteland is het bezit van, of op zijn minst toegang tot, een auto van belang, zo niet cruciaal bij het onderhouden van sociale contacten, het gebruik maken van allerlei voorzieningen en het deelnemen aan allerlei activiteiten buitenshuis (Van Dam, 1995; Furuseth, 1998; Harms, 2006 en Thissen, 2011).

Ouderen –en dan met name de oude ouderen, boven de 75 jaar– zijn evenwel kwetsbaar in het verkeer (Jorritsma en Olde Kalter, 2008; SWOV, 2009 en 2010 en RVW, 2010). Ze zijn vaker slachtoffer van een verkeersongeval en lopen ook een groter overlijdensrisico in het verkeer. Indien we rekening houden met de omvang van de verschillende leeftijdsgroepen in Nederland en bovendien corrigeren voor de gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag in die leeftijdsgroep, dan zien we dat ouderen van 75 jaar en ouder de grootste risicogroep in het verkeer vormen (zie *tabel 10.3*).

10.5. Vergrijzing, consumptie en regionale economie

De vergrijzing is van invloed op de regionale werkgelegenheid en bedrijvigheid. Een toename van het aantal ouderen leidt tot meer bestedingen en een grotere werkgelegenheid in de cultuur- en vrijetijdssector, waaronder de horeca (zie ook Deller, 1995; Derks, 2004 en Nelson en Cromartie, 2010). Een toename van het aantal ouderen –en in versterkte mate van het aantal 75-plussers– leidt tot een grotere vraag naar arbeid in de zorgsector. De

Tabel 10.3. Aantal verkeersslachtoffers en slachtofferrisico, naar leeftijd, 2009

	Aantal verkeers- slachtoffers	Aantal verkeers- slachtoffers per 10.000 inwoners	Slachtofferrisico ^a
0-19 jaar	5.989	3,63	0,765
20-39 jaar	7.459	4,53	0,435
40-59 jaar	5.746	3,49	0,283
60-74 jaar	2.358	1,43	0,340
75+ jaar	1.246	0,76	0,946

^a Berekend volgens de formule $RI = SI / BI / AI * 10.000$. Het slachtofferrisico (R) per leeftijdsgroep (I) is daarin gelijk aan het aantal verkeersslachtoffers (S) in die leeftijdsgroep, gedeeld door het bevolkingsaantal (B) in die leeftijdsgroep, gedeeld door het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per dag (A) in die leeftijdsgroep.

Bron: CBS; DVS/BRON; MON 2009 (bewerking PBL).

vergrijzing leidt daarmee tot geleidelijke verschuivingen in de vraag naar bepaalde typen arbeid, diensten en voorzieningen. Daarbij moet wel worden aangetekend dat in de vrijetijdssector het aanbod sterker de vraag stuurt dan in andere sectoren. De horeca, detailhandel en verblijfsaccommodaties (mogelijk in combinatie met zorg) in landschappelijk aantrekkelijke regio's en historische binnensteden en stadjes kunnen dan ook van de huidige en toekomstige vergrijzingsgolf profiteren.

De sterke vergrijzing van bepaalde woonbuurten en dorpen, en dan met name de toename van het aantal oude ouderen (75+), zou, gezien hun steeds geringere actieradius, ertoe kunnen bijdragen dat het draagvlak van allerlei lokale voorzieningen, waaronder buurt- en dorpswinkels, wordt vergroot. Het aanbod aan producten en diensten van deze lokale voorzieningen zal dan wel meer moeten worden afgestemd op een vergrijzende buurt- en dorpsbevolking.

Gezien de geringe verhuismobiliteit van ouderen, zal de ruimtelijke verdeling van welvarende en minder welvarende ouderen nauwelijks veranderingen ondergaan. De vergrijzing zal dus niet leiden tot een verdere verscherping van het verschil tussen rijkere en armere buurten, wijken, dorpen en regio's.

10.6. De ruimtelijke gevolgen van active ageing

Naarmate mensen ouder worden, gaan ze zich anders gedragen. Maar niet alleen verandert het gedrag naarmate de leeftijd toeneemt, ook verandert het gedrag door de tijd heen: de oudere van de nabije toekomst zal zich anders gedragen dan de oudere van het recente verleden. Daarbij moet worden bedacht dat het aantal en aandeel ouderen in de bevolking de komende jaren en decennia sterk zal toenemen. Veranderingen in individueel gedrag leiden tot allerlei geaggregeerde ruimtelijke effecten. Het woongedrag, de (vrije)tijdsbesteding, het verplaatsingsgedrag en het consumptiegedrag van ouderen zijn bovendien sterk met elkaar verbonden.

De vergrijzing heeft grote gevolgen voor de woningmarkt en de mobiliteit Ouderen zijn nauwelijks nog mobiel op de woningmarkt. Veruit de meeste ouderen (willen) blijven wonen waar ze wonen. De vergrijzing betekent dan ook een extra rem op de toch al geringe dynamiek op lokale en regionale woningmarkten.

De woning –en dat is steeds vaker een eigen woning– vormt voor ouderen de uitvalsbasis voor alle andere activiteiten buitenshuis. Een groot deel van de

ouderen is namelijk heel actief, uithuizig en mobiel. De vergrijzing heeft dan ook een flinke impact op de totale (auto)mobilititeit in Nederland, en daarmee op het milieu. Daarbij moet wel worden gerelativeerd dat de vrijetijd vooral wordt doorgebracht in, rondom en op korte afstand van de woning.

De vergrijzing lijkt overigens nauwelijks van invloed te zijn op het totale energieverbruik. De ontwikkeling van het besteedbaar inkomen (van een huishouden) is daarbij een veel belangrijker factor (Vringer, 2005).

De ruimtelijke gevolgen van de vergrijzing zijn vooral gevolgen van active ageing

Afgezien van de forse gevolgen voor de woningmarkt en de mobiliteit is het effect van de vergrijzing op het ruimtegebruik en het ruimtebeslag bescheiden te noemen. Er zal mogelijk sprake zijn van een groter ruimtebeslag door vrijetijdsvoorzieningen (zoals golfbanen en verblijfsaccommodaties), en er zal sprake zijn van een langzaam veranderend voorzieningenlandschap in steden, buurten en dorpen. De toename van het aantal ouderen biedt mogelijk –en ook op platteland– perspectief voor het draagvlak van lokale winkel-, vrijetijds- en zorgvoorzieningen.

De belangrijkste ruimtelijke effecten van de vergrijzing zijn derhalve gevolgen van active ageing; met andere woorden, het zijn de zichtbare, morfologische gevolgen van de drukke uithuizige vrijetijdsbesteding van steeds meer ouderen in de leeftijd van 55 tot 75 jaar. Gekoppeld daaraan zullen –door veranderende consumptiepatronen– zich geleidelijke veranderingen voordoen in de regionale bedrijvigheid en werkgelegenheid. Maar ook hierbij is de ontwikkeling van het besteedbaar huishoudensinkomen een belangrijke factor, alsmede individuele keuzes ten aanzien van de besteding hiervan. De vergrijzing lijkt de reeds ingezette transformatie van zowel steden als het platteland van een productie- naar een consumptieruimte te versnellen.