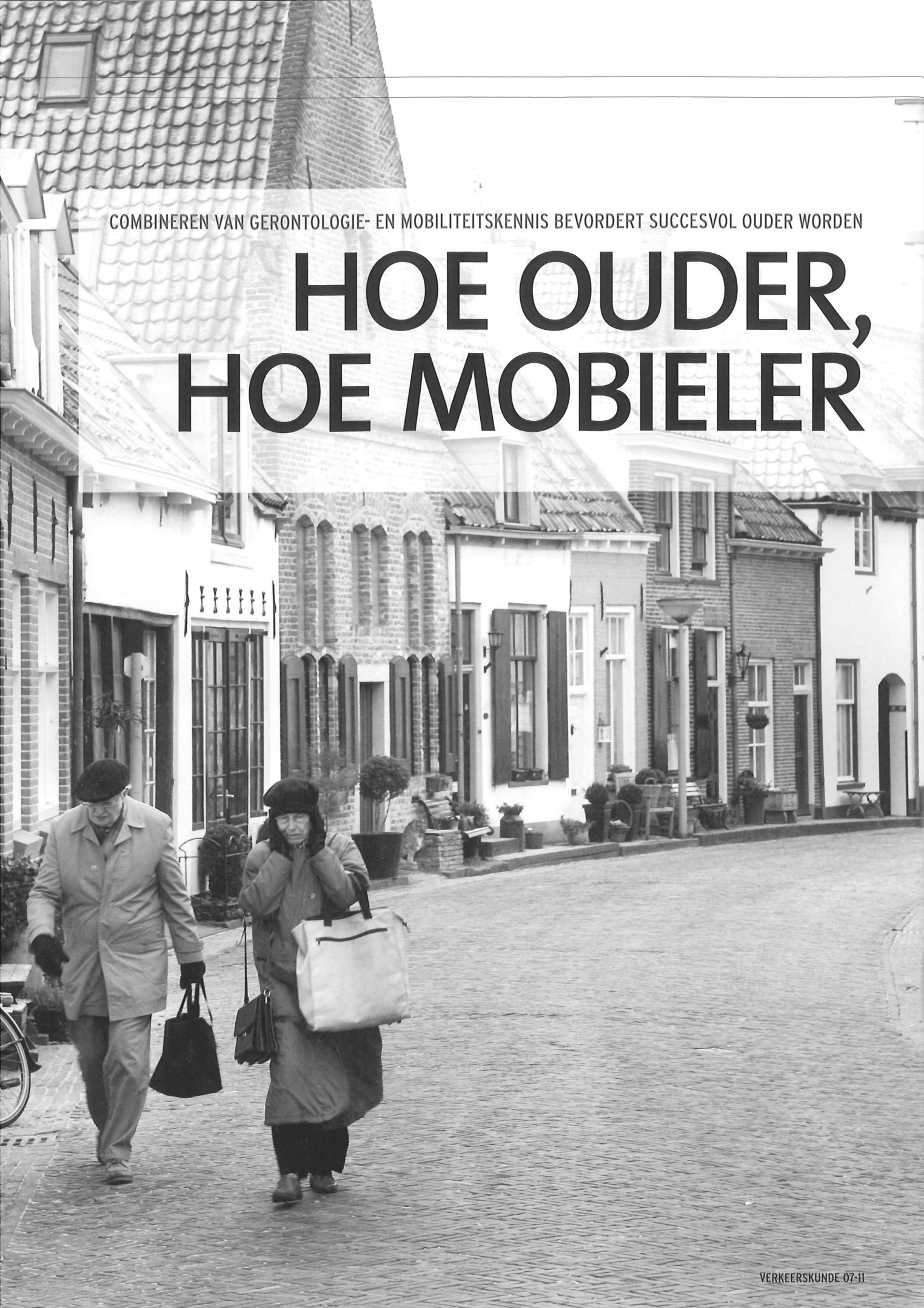


COMBINEREN VAN GERONTOLOGIE- EN MOBILITEITSKENNIS BEVORDERT SUCCESVOL OUDER WORDEN

HOE OUDER, HOE MOBIELER



VERKEERSKUNDE 07-11

Vraag een willekeurig persoon naar de mobiliteit van ouderen en de kans is reëel dat je hoort dat ouderen niet meer zelfstandig kunnen deelnemen aan het verkeer. Ze moeten dus worden opgehaald of gewoon thuisblijven. Maar vraag je daarna naar de eigen mobiliteit in de toekomst, dan verwachten de meeste mensen nog bijzonder modern en zelfstandig mobiel te zullen zijn. Een aantrekkelijk toekomstbeeld, maar hoe faciliteer je dat? Vier scenario's gebaseerd op een gecombineerde gerontologie- en mobiliteitsstudie, bieden aanknopingspunten.

KOEN BEKKING EN HILLIE TALENS, CROW / JACCO FARLA EN ALEXANDER PEINE, UNIVERSITEIT UTRECHT

Momenteel is ongeveer 15 procent van de bevolking 65 jaar of ouder. In 2020 is dit ongeveer 20 procent en in 2040 zal dit zelfs ongeveer 25 procent zijn [1]. 'Duurzame mobiliteit' blijft niet langer beperkt tot de milieudimensie, maar bestrijkt tegenwoordig ook de sociale dimensie. Vergrijzing speelt in deze dimensie een belangrijke rol. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) noemt vergrijzing in relatie tot mobiliteit een belangrijk aandachtspunt en benadrukt dat weloverwogen beleid de mobiliteit van (toekomstige) ouderen moet verzekeren.

Traditioneel richt beleid voor ouderen zich met name op technische hulpmiddelen om ouderen langer veilig mobiel te houden en op maatregelen die afnemende lichamelijke en cognitieve capaciteiten opvangen. Moderne inzichten leggen meer nadruk op mogelijkheden om 'succesvol ouder te worden': lage kans op ziekten en gebreken, hoge cognitieve en fysieke capaciteit en betrokkenheid bij de samenleving [3].

GERONTOLOGIE TYPEERT JONGE EN OUDERE OUDEREN

Gerontologie is een wetenschappelijk veld dat het verouderen bestudeert en kan helpen bij het vraagstuk rond vergrijzing en mobiliteit. Het onderscheidt twee perioden in het verouderingsproces, ook wel de derde en vierde levensfase [2]. Onderzoek toont aan dat ouderen in de derde levensfase (ook wel 'jonge ouderen' genoemd) veel kennis en (levens)ervaring hebben en relatief gezond zijn van lichaam en geest. Deze jonge ouderen worden gekenmerkt door wijsheid, emotionele intelligentie en een pragmatisch aanpassingsvermogen. De vierde levensfase wordt gekenmerkt door een afname van mentale en fysieke vaardigheden. Ouderen in deze fase (ook wel 'oude ouderen' genoemd) kunnen vaardigheden op peil houden door selectie en optimalisatie van hun activiteiten en compensatie van verminderende capaciteiten. Uiteindelijk zal in de vierde fase achteruitgang plaatsvinden.

Een belangrijke invalshoek in de gerontologie is het onder-

scheid tussen normaal en succesvol ouder worden. Succesvol ouder worden – zoals gezegd – kenmerkt zich door lage kans op ziekten en gebreken, hoge cognitieve en fysieke capaciteit en betrokkenheid bij de samenleving [3]. Deze kenmerken zijn deels afhankelijk van elkaar. Lage kans op ziekten is bijvoorbeeld een voorwaarde voor hoge cognitieve en fysieke capaciteit. En hoge cognitieve en fysieke capaciteit is weer een voorwaarde voor betrokkenheid bij de samenleving. Bij dat laatste speelt mobiliteit een grote rol. Het maakt sociale contacten en recreatief reizen mogelijk en sociale activiteiten en voorzieningen bereikbaar.

MOBILITEIT EN DE VARIATIES IN VERPLAATSINGEN

Mobiliteit gaat over verplaatsingen die kunnen variëren in reistijd, afstand, de gebruikte vervoerwijze(n) en het motief zoals woon-werk, recreatief, boodschappen doen. De mogelijkheden die personen hebben om zich te verplaatsen, en daarmee de bereikbaarheid van locaties, hangt samen met vier componenten: een landgebruik-, transport-, tijdgerelateerde- en individuele component [4]. De eerste twee hebben betrekking op het fysieke mobiliteitssysteem. Landgebruik wordt beschreven via dichtheden, de mate van functiemenging, ontwerp van de leefomgeving en de afstand tot vervoersmogelijkheden [5]. De transportcomponent wordt getypeerd met tijd, kosten en moeite [6]. Onder moeite verstaan we veiligheids-, bruikbaarheids- en kwaliteitsaspecten.

Op basis van deze kennis is een theoretisch model opgesteld dat de invloeden beschrijft van verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem op succesvol ouder worden (zie fig. 1). Om inzichtelijk te maken hoe het mobiliteitssysteem kan bijdragen aan succesvol ouder worden, is een scenariostudie uitgevoerd. Hiervoor zijn interviews gehouden met experts vanuit diverse adviesbureaus, kennisinstellingen, overheden en belangenorganisaties. Gevraagd is hoe een toekomstig mobiliteitssysteem eruitziet als ouderen tot op hoge leeftijd mobiel kunnen blijven; een soort ideale voorstelling dus. De visies uit deze interviews zijn gebruikt om verschillende toekomstige schetsen.

VERKEERSKUNDE 07-11

NIEUWE NORMMENS INTRODUCEREN BIJ OPSTELLEN VAN RICHTLIJNEN VOOR WEGONTWERP

ONTWIKKELINGEN DIE NIET TE BEÏNVLOEDEN ZIJN

Uit de interviews zijn verschillende 'trends' en 'dynamieken' herkend. Ontwikkelingen in de toekomst die niet of moeilijk te beïnvloeden zijn, noemen we trends. Voorbeelden daarvan zijn dat toekomstige ouderen gemiddeld een hoger opleidingsniveau hebben dan de huidige, evenals een mondiger houding en een hogere mobiliteitsvraag. Ook groeien de verschillen in financiële status, waardoor rijkere ouderen over grotere afstanden zullen reizen dan minder rijke ouderen. Toekomstige ouderen met dezelfde interesses zullen elkaar geregeld opzoeken, maar dit betekent niet dat ze dicht bij elkaar wonen. De kinderen van toekomstige ouderen zullen verder weg wonen, waardoor ouderen een grote afstand moeten overbruggen om hun (klein) kinderen te bereiken. Een deel van de toekomstige ouderen zal voor zorg afhankelijk zijn van hun kinderen. Tegelijkertijd zal een deel van de 'jonge ouderen' een deel van de 'oude ouderen' verzorgen. Een deel van de toekomstige ouderen zal de eigen beperkingen goed kunnen inschatten en hierop anticiperen. Een andere groep zal dit minder realistisch inschatten en dus minder

compenseren. Ook in de ruimtelijke kenmerken zijn trends waar te nemen, zoals verdere verstedelijking en ontvolking.

DYNAMIEKEN

Naast trends zijn dynamieken beschreven. Dit zijn samenhangende ontwikkelingen die een specifieke ontwikkelingsrichting (kunnen) vormen. Vanwege de onzekerheden in deze dynamieken, worden ze gebruikt om verschillende toekomstscenario's van elkaar te onderscheiden. Twee (kern)dynamieken die de meeste invloed hebben op het toekomstige mobiliteitssysteem zijn de woonsituatie van ouderen en de kenmerken van het aanwezige transportsysteem. Op basis hiervan zijn vier coherente toekomstbeelden (scenario's) onderscheiden (zie fig. 2):

1. Geconcentreerd wonen en multimodaal transport
2. Verspreid wonen en autoafhankelijk transport
3. Geconcentreerd wonen en autoafhankelijk transport
4. Verspreid wonen en multimodaal transport

Deze scenario's bieden elk een ander toekomstbeeld, waarin het mobiliteitssysteem op verschillende manieren kan bijdragen aan het welzijn van ouderen. De visies uit de interviews zijn gerangschikt in deze vier toekomstbeelden. Het eerste en het tweede scenario zijn elkaars tegengestelde. Deze twee worden hieronder nader beschreven.

GECONCENTREERD WONEN EN MULTIMODAAL TRANSPORT

Ouderen wonen in dit scenario (in stedelijk en landelijk gebied) bij voorkeur in elkaars nabijheid. De concentraties verschillen in omvang: van appartementencomplex tot ouderenstad. Eén van de redenen voor woonconcentratie is een bewuste keuze voor de gevolgen van deze woonlocatiekeuze. Ouderen nemen bijvoorbeeld de nabijgelegen voorzieningen in overweging, omdat zij verwachten er meer gebruik van te moeten gaan maken. Ook zijn er verschillende vervoerwijzen beschikbaar die samen zorgen voor een goede mobiliteitsketen. Het openbaar vervoer is zo vormgegeven dat ook de meeste ouderen hier eenvoudig gebruik van kunnen maken. Reizen over kleine afstanden gebeurt in dit toekomstscenario met individuele vervoermiddelen, zoals de (elektrische) fiets, scootmobiel en brommobiel, maar ook de – al dan niet elektrisch aangedreven – auto.

Kijk je vervolgens naar de factoren en ontwikkelingen die de drie kenmerken van succesvol ouder worden kunnen bevorderen dan kom je – bij een lage kans op ziekten en gebreken – uit op een heldere plaats van de verschillende vervoerwijzen in het mobiliteitssysteem, zoals de plaats van de scoot- en brommobiel. Ook zijn de verschillende vervoersstromen zoveel mogelijk gescheiden, wat de kans op ongevallen vermindert. Ouderen worden niet alleen getest op hun geschiktheid om deel te nemen aan het verkeer, maar ook ondersteund in het verkeer door diverse

intelligente voorzieningen in het voertuig. Vanwege de woonconcentratie is het relatief eenvoudig om een bijdrage te leveren aan de sociale veiligheid in de directe woonomgeving, en in het openbaar vervoer (persoonlijk toezicht).

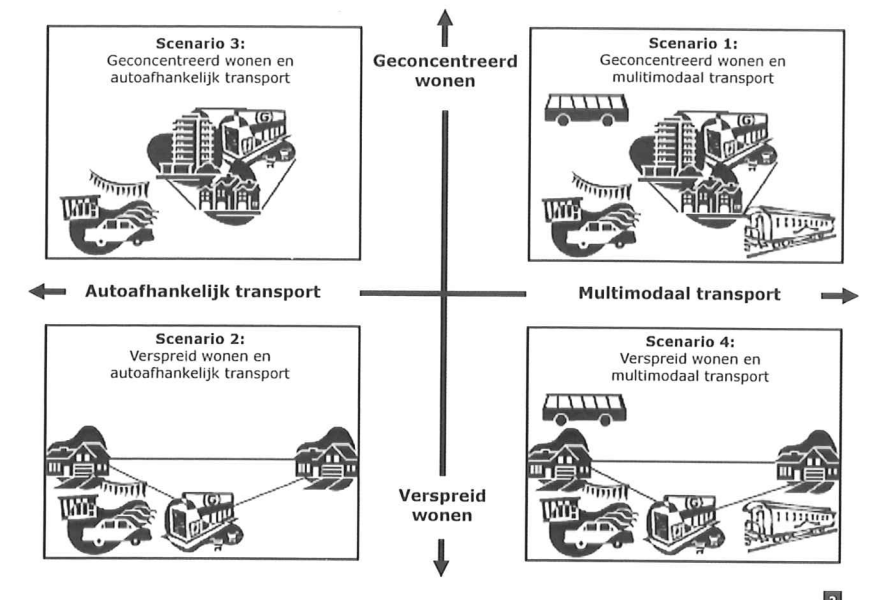
Om de 'hoge cognitieve en fysieke capaciteit' te faciliteren in een geconcentreerde woonomgeving, zijn aanpassingen denkbaar in de directe woonomgeving. Denk aan: verbetering van de herkenbaarheid, vermindering van complexiteit en werklast. Dit geldt vooral voor informatievoorziening zoals bebording en bewegwijzering. Ook kan de fysieke toegankelijkheid van (voertuigen in) de mobiliteitsketen verbeteren. Daarnaast is educatie mogelijk ten aanzien van het gebruik van de verschillende onderdelen van de mobiliteitsketen, zoals scootmobiellessen of rijvaardigheidstrainingen.

Om ten slotte de 'betrokkenheid bij de samenleving' te stimuleren in woonconcentraties, kunnen (dagelijkse) voorzieningen nabij woningen worden geplaatst. Ouderen kunnen zich hier makkelijk in verplaatsen. Ook kunnen speciale vervoermogelijkheden voor ouderen worden geboden, bijvoorbeeld leenauto's. Ook kunnen verbetering van comfort en betrouwbaarheid van relevante onderdelen van de mobiliteitsketen een bijdrage leveren aan de betrokkenheid bij de samenleving, evenals het verkleinen van traditionele weerstandscomponenten 'tijd' en 'kosten'; bijvoorbeeld door frequent ov en betaalbaar, vraagafhankelijk vervoer.

VERSPREID WONEN EN AUTO-AFHANKELIJK TRANSPORT

In het tweede scenario leven ouderen bij voorkeur verspreid en veelal in landelijk gebied. Vele ouderen wonen er al en blijven er zo lang mogelijk wonen omdat ze niet graag verhuizen. En ander deel is in de derde levensfase juist verhuisd naar een rustig gebied, om hier van het pensioen te genieten. In dit scenario zijn ouderen voor mobiliteit afhankelijk van de auto. Ouderen die voorheen veel gebruikmaakten van de auto, zullen dit zo lang mogelijk blijven doen. Wanneer dit niet meer mogelijk is, zullen zij zich wenden tot bijvoorbeeld taxi's.

Veiliger maken van lokale wegen (gebiedsontsluitingswegen) kan bijdragen aan 'een lage kans op ziekten en gebreken'. Ouderen verkiezen deze wegen boven het gebruik van snelwegen. Ook kan gedacht worden aan verschillende soorten rijbewijzen, afhankelijk van bijvoorbeeld een bepaalde straal om de woonlocatie. Ouderen kunnen zo langer blijven autorijden in de eigen woonomgeving waar zij goed bekend zijn. Om tegemoet te komen aan de 'hoge cognitieve en fysieke capaciteit' is het interessant om een nieuwe normmens te introduceren bij het opstellen van richtlijnen voor het wegontwerp. Waar voorheen een gemiddeld persoon werd gebruikt, wordt in de



vergrijzende samenleving een oudere 'normmens' gebruikt als referentie. Daarnaast kunnen verschillende technologieën geïmplementeerd worden die de rijtaak ondersteunen. En als laatste kan gedacht worden aan het (opnieuw) onderrichten van de verkeersregels. Als het gaat om het faciliteren van 'betrokkenheid bij de samenleving' zou de plaatsing van voorzieningen geoptimaliseerd moeten worden, dan wel deels worden vervangen door online-voorzieningen, zoals het bestellen van boodschappen. Ook zijn leeftijdsbestendige woonomgevingen belangrijk, omdat de ouderen niet graag verhuizen. Vraagafhankelijk vervoer kan een vangnet bieden voor de mobiliteit van deze ouderen. Ook kunnen zij aangemoedigd worden om op gunstige tijdstippen te reizen, bijvoorbeeld buiten de spits. Als laatste is het verlagen van de vaste kosten voor autobezit, tegenover een stijging van de variabele kosten (voor het autobezit) een optie.

CONCLUSIE

Het theoretische kader helpt bij het systematisch in kaart brengen van de gevolgen van mogelijke aanpassingen in het mobiliteitssysteem op het welzijn van ouderen. De twee uitgewerkte scenario's geven specifieke aanknopingspunten voor mobiliteitsbeleid dat tegemoetkomt aan de drie kenmerken die bepalend zijn voor succesvol ouder worden. Deze scenario's zijn karikaturen van de toekomst. De toekomst zal in werkelijkheid op veel plaatsen een mix zijn van verschillende scenario's. Goed nieuws is dat er vele mogelijkheden zijn die kunnen bijdragen aan een goede combinatie van mobiliteit en vergrijzing. Dit gaat verder dan het voorkomen van verkeersongevallen bij ouderen. #

Dit artikel, aangevuld met de volledige literatuurlijst, vindt u op www.verkeerskunde.nl/ouderen

