

Meer ouderen, ander fietsgebruik

De gemiddelde 65-plusser fietst aanzienlijk minder dan de gemiddelde Nederlander. Je mag dus verwachten dat het fietsgebruik in de nabije toekomst zal dalen als gevolg van de vergrijzing. Maar hoe sterk is die daling? Om daar enig zicht op te krijgen heeft het adviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van het Fietsberaad globale prognoses gemaakt van het effect van de verandering van de leeftijdsamenstelling op het fietsgebruik. Daarbij is gebruikgemaakt van de bevolkingsprognoses van het Ruimtelijk Planbureau.

Otto van Boggelen

Uit de berekeningen blijken de gevolgen slechts beperkt zijn. De gemiddelde Nederlander maakt in 2025 ongeveer 3,1% minder fietsverplaatsingen dan in 2005. De afname per persoon wordt volledig gecompenseerd door de beperkte bevolkingsgroei in diezelfde periode. Per saldo zal het aantal fietsverplaatsingen in Nederland met 2,6% stijgen als gevolg van de onderzochte demografische ontwikkelingen. Beperkte verschuivingen dus, zeker als reke-

ning wordt gehouden met het feit dat het over een periode van twintig jaar gaat. Externe effecten, zoals verandering in beleid of weer, zullen waarschijnlijk groter zijn dan de demografische effecten.

Beperkte afname

De gemiddelde afname van het fietsgebruik per persoon is ook per gemeente berekend. Bij de meeste gemeenten is een beperkte afname te zien van 2,5 tot 7,5% in twintig jaar. In veel grotere steden is er nauwelijks sprake van een verschuiving. De inwoners van bijvoorbeeld Groningen, Leeuwarden, Assen, Zwolle en Enschede blijven gemiddeld evenveel fietsen. De grootste afname doet zich voor in kleinere gemeenten in Noord-Brabant, Limburg en de kop van Noord-Holland. Ook in deze gebieden ondervindt het fietsgebruik in de steden (Tilburg, Den Bosch, Eindhoven, Maastricht en Heerlen) nauwelijks negatieve gevolgen van de vergrijzing.

In gemeenten waar nu al weinig gefietst wordt, krimpt het aantal fietsers gemiddeld iets meer (-4,8%) dan in gemeenten met een hoog fietsgebruik (-2,6%). De verschillen tussen gemeenten blijven onverminderd groot. Inwoners van typische fiets-

gemeenten maken in 2025 (net als in 2005) ruim drie keer zoveel fietsverplaatsingen als inwoners van gemeenten met een laag fietsgebruik. Het voorspelde demografische effect van ruim 3% valt dus in het niet bij de verschillen tussen gemeenten zoals die er nu al in grote mate zijn: 300% verschil in aantal fietsverplaatsingen per inwoner tussen de meest extreme gemeenten. Dit geeft aan dat er genoeg speelruimte is om de effecten van de vergrijzing te compenseren met fietsvriendelijk beleid.

Verkeersveiligheid

De vergrijzing mag dan een licht negatief effect hebben op het gemiddelde fietsgebruik, voor

beleidsmakers en ontwerpers is het vooral de enorme groei van het aantal senioren fietsers op de weg van belang. Het aantal fietsverplaatsingen van ouderen stijgt met 50%. Nu wordt 12% van de fietsverplaatsingen door 65-plussers gemaakt, straks 18%. Dit kan grote invloed hebben op de verkeersveiligheid. Ouderen zijn veel kwetsbaarder. De kans op letsel is groter dan bij jongere fietsers. Als de omstandigheden gelijk blijven zal het aantal ernstige fietsslachtoffers met zo'n 10% stijgen. Daarnaast moeten ontwerpers veel meer rekening houden met de wensen, eisen en beperkingen van ouderen. Langere groentijden, geen hellingen en overzichtelijke verkeerssituaties (zie pagina 10).



Effect van de vergrijzing op het aantal fietsplaatsingen per inwoner in 2025

