

# Meer oudere fietsers

Ron Hendriks

**Het aandeel fietsende 65-plussers neemt de komende jaren fors toe. En door de e-fiets fietsen ze meer dan vroeger. Maar ouderen zijn kwetsbaar. Het sombere perspectief is meer verkeersslachtoffers.**

In 2040 telt Nederland 2 miljoen meer 65-plussers. Vanaf 2025 zal het aandeel 80-plussers binnen die groep sterk toenemen, er is dan sprake van een dubbele vergrijzing. Dat merk je niet overal in dezelfde mate. In een stad als Assen neemt het aantal 65-plussers toe met ruim 70 procent, Rotterdam telt over 25 jaar 33 procent meer ouderen. Maar er zijn ook gemeenten waar het aandeel ouderen verdubbelt. De vergrijzing heeft gevolgen voor de mobiliteit. Ouderen hoeven bijvoorbeeld niet meer naar het werk en hebben daarom meer tijd om te recreëren. Daarbij zijn de huidige en toekomstige generaties ouderen mobieler dan vorige generaties: zij verplaatsen zich vaker, langer en verder dan eerdere generaties ouderen. En met andere vervoermiddelen. Al was het maar omdat van de aanstaande ouderen (45- tot 65-jarigen) 90 procent over een rijbewijs beschikt. Aan de andere kant verplaatsen mensen zich per saldo minder vaak naarmate ze ouder worden. Uit verschillende onderzoeken komt naar voren dat de vergrijzing daarom per saldo niet zal leiden tot hele grote verschuivingen in de totale mobiliteit. Dat geldt vermoedelijk ook voor het totale aantal fietskilometers, jongeren én ouderen bij elkaar opgeteld. Hoewel het optrekken van de AOW-leeftijd een dempend effect heeft op de fietsmobiliteit, de auto krijgt nog wat langer de voorkeur.

## Meer ouderen op het fietspad

En hoewel het totale aantal fietskilometers de komende jaren waarschijnlijk niet al te veel zal veranderen, zitten daar wel meer 'ouderenkilometers' in. Het feit dat het dagelijks gemiddelde van de oudere pakweg één kilometer lager ligt dan van een jongere, wordt ruimschoots gecompenseerd door de toename van het aantal ouderen.

Niet bekend is hoe groot de groei zal zijn van het aantal ouderenkilometers. Een studie uit 2005 van CROW-Fietsbe raad ging nog uit van een toename van het totale aantal verplaatsingen van ouderen met 50 procent in 2025. Maar inmiddels is de e-fiets doorgebroken. Eén op de tien ouderen

heeft er een en rijdt er zo'n 30 km per week mee, tegen 15 km op een gewone fiets. Over vijf jaar zal het aantal e-fietsen waarschijnlijk zijn verdubbeld. De cijfers kunnen in ieder geval dus naar boven bijgesteld worden.

## Meer verkeersslachtoffers onder ouderen

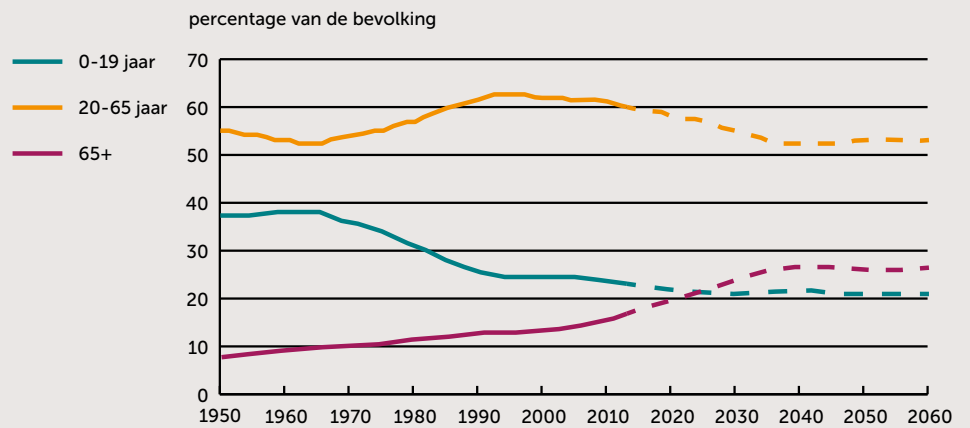
Als er verder niets verandert, heeft dat consequenties voor het aantal verkeersslachtoffers. Want ouder worden gaat gepaard met fysieke beperkingen. Het gehoor wordt minder, evenals het gezichtsvermogen en de motorische functies. De reactiesnelheid loopt terug, we nemen minder snel beslissingen. Ook het geheugen wordt minder en multitasking



## Meer ouderen

In 2040 telt Nederland 2 miljoen meer 65-plussers. Vanaf 2025 zal het aandeel 80-plussers binnen die groep sterk toenemen, er is dan sprake van een dubbele vergrijzing.

[bron: CBS]



## Gemeenten waar aandeel 65-plusser minimaal verdubbelt in 2030 ten opzichte van 2013\*

Almere	→ 196.932 inwoners
Pijnacker-Nootdorp	→ 51.203
Houten	→ 48.637
Zuidplas	→ 40.771
Zeewolde	→ 21.894
Westervoort	→ 14.992

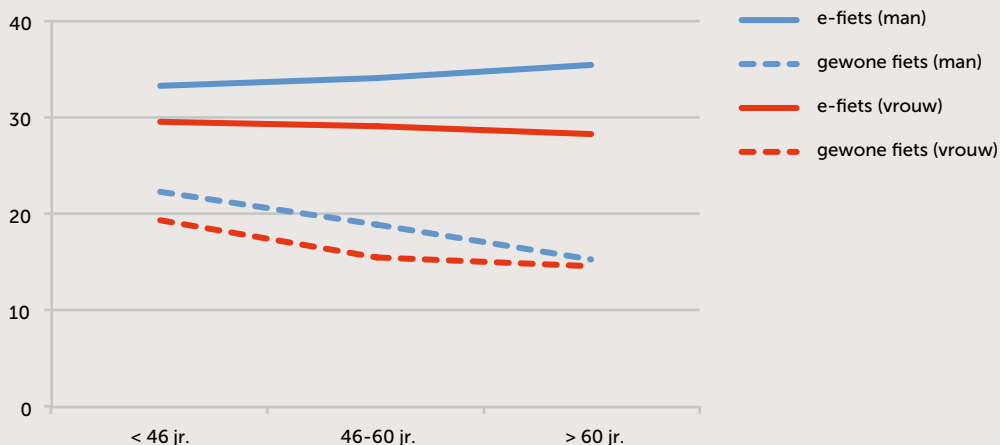
\* Enkele kleinere gemeenten zijn om statistische redenen buiten beschouwing gelaten.



Gemiddelde afgelegde afstand (kilometers) per week per e-fiets en gewone fiets naar leeftijd en geslacht

**Met de elektrische fiets maakt een oudere meer kilometers.**

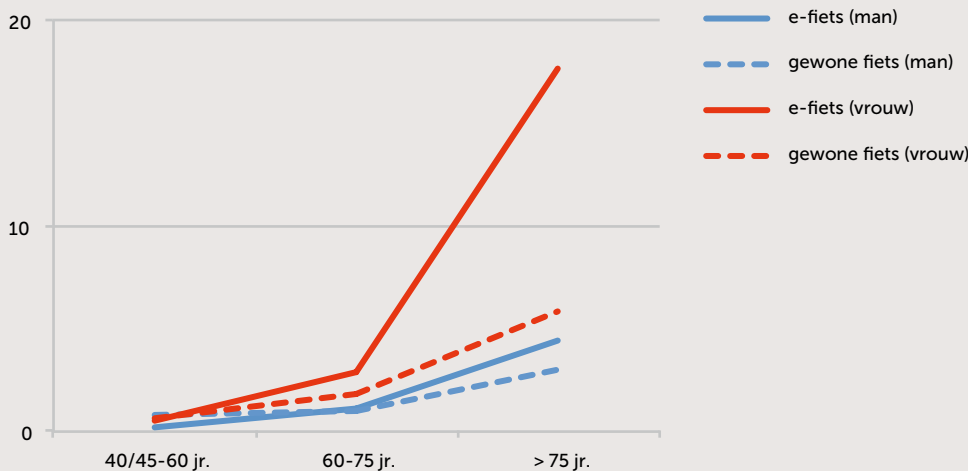
[bron: CROW-Fietsberaad]



Globale schatting (e-)fietssslachtoffers per miljoen (e-)fietskilometers

**Oudere fietsers lopen 3x meer kans om een letselongeval te krijgen. Boven de 75 jaar loopt het risico sterk op.**

[bron: CROW-Fietsberaad]



gaat ons minder goed af. En dat alles verhoogt de kans op ongevallen. De kans om als oudere fietser een letselongeval te krijgen ligt een factor 3 hoger. Dat ligt niet alleen aan de fysieke beperkingen, het heeft ook te maken met het feit dat ouderen kwetsbaarder zijn. De gevolgen van een ongeval pakken vaak ernstiger uit. Statistisch kun je uitrekenen dat meer oudere fietsers - nog los van extra e-fietskilometers - dus leidt tot meer verkeersslachtoffers. In 2005 prognosticeerde CROW-Fietsberaad een toename van het aantal ernstige fietsslachtoffers van 12 procent in 2025. De extra kilometers van de e-fiets zijn hierin dus niet verdisconteerd. En ook is niet meegenomen dat de e-fiets op zich vanwege de hogere snelheid en balansproblemen mogelijk extra verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt. Over dat laatste aspect zijn nog onvoldoende gegevens beschikbaar.

**Gezondheid prevaleert**

Aan de andere kant biedt de fiets veel voordelen. De meeste gelden voor iedereen. De fiets is milieuvriendelijk en vaak sneller. Daarnaast is fietsen goedkoop en goed voor je lichamelijke en geestelijke gezondheid. Die laatste twee argumenten gaan ook en vooral voor ouderen op, die dankzij de fiets vaak langer hun zelfstandigheid kunnen behouden. Vooral over de voordelen van bewegen voor de algemene lichamelijke gezondheid en fitheid zijn stapels onderzoeken verschenen. Ze benadrukken allemaal dat bewegen de kans substantieel verkleint op het - vroegtijdig - krijgen van bepaalde ziekten, zoals hartziekten, diabetes, osteoporose, beroerte, dementie en zelfs kanker. Specifiek voor ouderen komt daar nog bij dat de kans op vallen kleiner wordt. Vaak worden die voordelen uitgedrukt in een langere levensverwachting. Wie een half uur per dag fietst, ziet zijn levensverwachting met 1 tot 2 jaar toenemen, aldus een recent

**Gemeenten met grootste toename fietsslachtoffers door enkelvoudige ongevallen als gevolg van de veranderende bevolkingsopbouw in 2030**

Zuidplas	+58%
Almere	+52%
Lansingerland	+44%
Heerhugowaard	+35%
Enkhuizen	+34%
Utrecht	+33%
Haarlemmermeer	+33%



onderzoek van de British Medical Association (BMA). Dat onderzoek benadrukt ook dat specifiek voor ouderen geldt dat bewegen c.q. fietsen ook psychologische winst brengt. Het vergroot de zelfbewustheid, verbetert de gemoedstoestand en vermindert angstgevoelens en depressies. Het BMA-onderzoek houdt het erop dat de bescherming tegen chronische ziekten door voldoende beweging een factor 20 zwaarder weegt dan de gevolgen van verkeersongevallen en luchtverontreiniging.

Ook een Nederlands onderzoek van de universiteit van Utrecht leidde tot die conclusie. Men onderzocht de gezondheidsvoordelen van een overstap van auto naar fiets, hetgeen tot de conclusie leidde dat de extra beweging door het fietsen statistisch gezien het leven met 3 tot 14 maanden verlengt, terwijl extra blootstelling aan luchtverontreiniging dat 0,8 tot 40 dagen beperkt. Verkeersongevallen bekorten het leven na zo'n overstap statistisch met 5 tot 9 dagen. Ook hier onder de streep dus een dikke plus.

## WEBTOOL

De webtool **AANPAK VEILIG FIETSEN** is een handig hulpmiddel voor gemeenten die aan de slag gaan met de fietsveiligheid. Per gemeente vindt men daar allerlei statistieken die te gebruiken zijn om prioriteiten te stellen. Daarnaast geeft de tool concrete suggesties om die prioriteiten aan te pakken.

[www.fietsberaad.nl/veiligfietsen](http://www.fietsberaad.nl/veiligfietsen)