

Discussietafel Gepensioneerden

WENSBEELDEN

Niet het voertuig*bezit* staat centraal maar het voertuig*gebruik*. Dit kan ook het gebruik op afroep zijn, zoals het Zweedse ‘drive-me’-model. Voor ouderen die buiten de ring van de stad wonen zijn er ‘last mile-voorzieningen’: vervoer dat hen tot in de stad brengt zonder dat zij die laatste – gevaarlijke – afstand niet zelf hoeven te rijden.

Technologische ontwikkelingen maken het vervoer voor ouderen veiliger. Ouderen zijn misschien later met het volgen van technologische trends dan jongeren, maar zij zijn nieuwsgierig en relatief bemiddeld. Hoogopgeleide vrouwen in de randstad zouden hierin weleens de voorlopers kunnen zijn.

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de vergrijzende bevolking: fiets- en voetgangersgebieden zijn degelijk en veilig vormgegeven en er zijn voldoende rustplekken.

Er is het dilemma van het beperken van risicofactoren in het verkeer (b.v. niet meer fietsen of lopen) versus gezondheid (b.v. lopen en fietsen houdt mensen langer gezond). De verkeerservaring zal op peil moet blijven om juist niet meer onervaren ouderen in het verkeer te krijgen (use it or lose it).

Kort samengevat: maatwerk, mondigheid en comfort zijn belangrijk voor ouderen. De jeugd van nu zijn de ouderen van de toekomst.

Realiseren van het wensbeeld

Zijn ouderen ‘oud en wijs’ genoeg om te bepalen wat goed voor hen is? Uit de cijfers blijkt dat ze vooral een gevaar voor zichzelf zijn en minder voor hun omgeving. Dit brengt de vraag met zich mee hoe ver je als overheid dan moet gaan om ouderen hierin te beschermen. De nul-optie, zoals die voor kinderen als vanzelfsprekend geldt (nul dodelijke kinderslachtoffers in het verkeer) hóeft voor ouderen niet perse het geen ultieme beleidsdoel te zijn. Het kan ook zijn dat het recht op mobiliteit belangrijker wordt gevonden dan bescherming tegen verkeersonveiligheid.

Ouderen worden steeds assertiever en maatwerk zal gewenst blijven. Invloed en middelen van ouderen zullen groter worden dan voorheen. Dergelijke zaken zijn allemaal belangrijk in het bepalen van het toekomstig profiel van wat voor ouderen een wenselijke toekomst is.

Achtergrond

Ouderen hebben een hoog overlijdensrisico in het verkeer. Dé oudere, als homogene groep, bestaat echter niet. Hun kwetsbaarheid speelt een grote rol bij hun hoge overlijdensrisico. Zij vormen voor anderen echter niet zo zeer een gevaar, maar eerder voor zichzelf. Verkeersveiligheidsmaatregelen die voor ouderen worden getroffen, hebben vaak ook voordelen voor anderen. Het behoud van mobiliteit van ouderen is een gezonde zaak!

Brommobielen blijken in ongevallen niet veel voor te komen, en als we ze tegenkomen zijn het vooral jongeren die ze besturen.

Uit onderzoek van verzekeraars blijkt dat de groep 55-65 jarigen veel schade veroorzaakt. Dit zou deels voorkomen kunnen worden door onder deze doelgroep (semi)automatische voertuigen te promoten. Echter, er zijn aanwijzingen dat dit bij deze doelgroep niet erg populair is.

Gemeenten blijken tegenwoordig minder snel een scootmobiel aan ouderen toe te wijzen. Het bleek dat deze veel in de schuur bleven staan. Er vindt nu echter meer maatwerk plaats (driewiel fietsen, pools van scootmobielen). Bovendien is het beeld dat de ouderen van tegenwoordig behoorlijk welvarend zijn en dat zij hun scootmobiel particulier aanschaffen in plaats van via de WMO.

Het beeld bestaat dat ouderen zich wel bewust zijn van hun mobiliteitsproblemen. Als het gaat om risicovol gedrag zouden ze zich wel aanpassen, maar vooral vanuit wat zij zelf als prettig ervaren (comfort) en niet vanuit expliciet probleembesef.