



Universiteit  
Utrecht

## *Beperkt, bereikbaar*

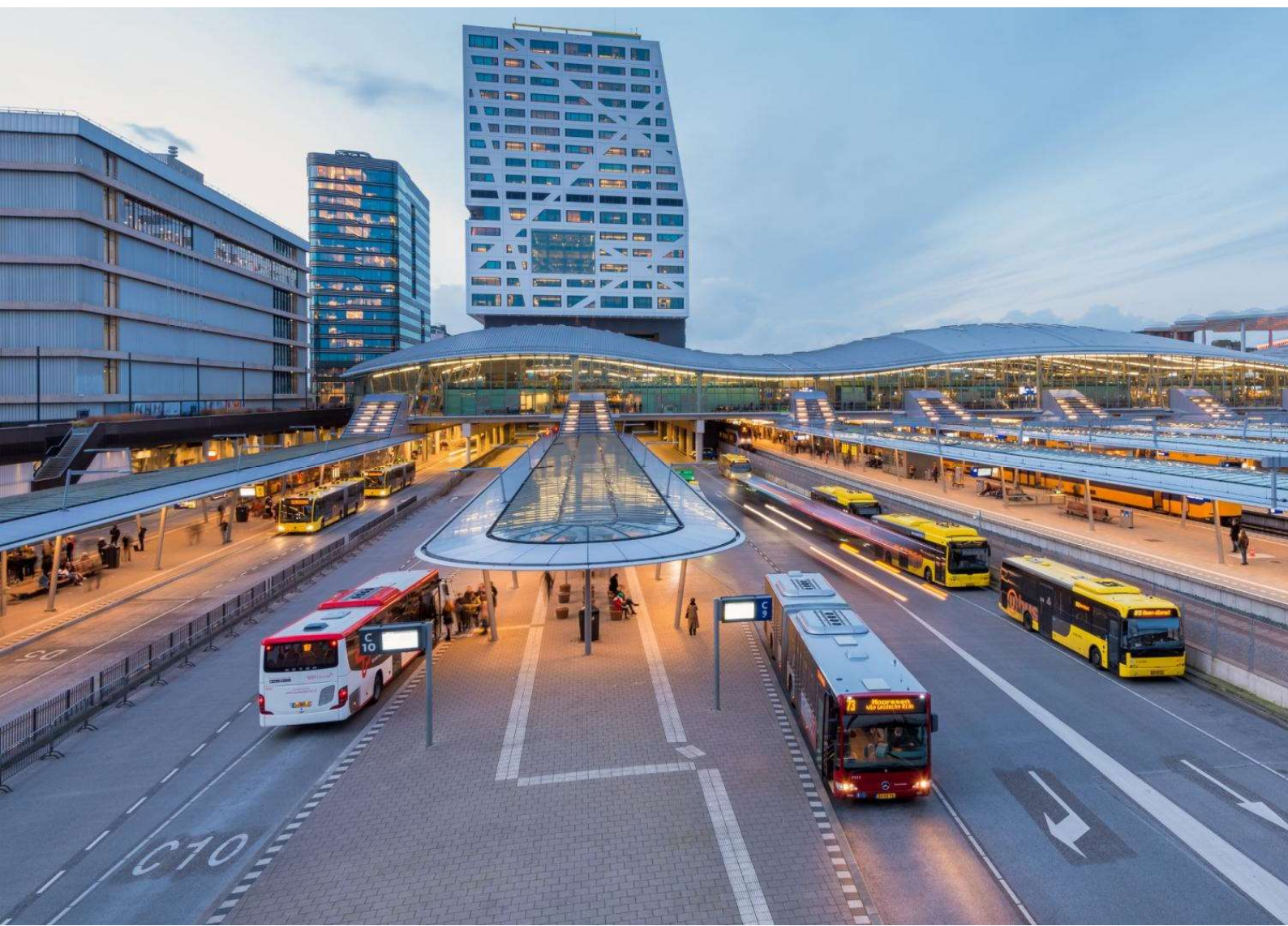
Een kwalitatief onderzoek naar de mobiliteitservaringen en gepercipieerde bereikbaarheid van thuiswonende ouderen in de gemeente Utrecht

**Masterthesis Urban Geography**

Auteur: Mark Adriaans

Begeleider: Dr. D.S. van Lierop

Datum: 1 juli 2024



# VOORWOORD

Beste lezer,

Voor u ligt mijn masterthesis “Beperkt, bereikbaar” ter afsluiting van mijn master *Urban and Economic Geography* aan de universiteit Utrecht. In het afgelopen semester heb ik mij mogen verdiepen in het thema vervoersarmoede bij ouderen: een thema dat mij vanaf het eerste moment ontzettend heeft geboeid. Ik wil alle ouderen bedanken die hebben deelgenomen aan dit onderzoek, de gastvrijheid van alle buurtcentra waar ik heb mogen langskomen. Naast de focusgroepen zelf was het ook erg leerzaam en leuk om de gesprekken te voeren en een kijkje te mogen nemen in de verschillende buurten.

Ik wil daarnaast mijn begeleider Dea van Lierop bedanken voor haar vertrouwen in het proces, de feedback en de meetings die we hebben gehad. Het afgelopen semester is voorbijgevlogen.

Daarnaast wil ik mijn lieve ouders en zussen bedanken voor alle steun en vertrouwen. Mijn vrienden en huisgenoten: bedankt voor alle motiverende woorden en het helpen verbeteren van mijn thesis.

De titel “Beperkt, bereikbaar” zet de toon voor dit onderzoek. De komma is bewust geplaatst, waarmee wordt benadrukt dat mobiliteitsbeperkingen én bereikbaarheid twee losse factoren zijn die naast elkaar kunnen bestaan. Ik heb mij verwonderd over de flexibiliteit, aanpassingsvermogen en wilskracht van alle deelnemers om ondanks de beperkingen die samengaan met het ouder worden het leven zo actief mogelijk in te richten.

Veel leesplezier.

*Mark Adriaans*

Zeist, 1 juli 2024

# INHOUDSOPGAVE

Voorwoord .....	2
Hoofdstuk 1: Introductie.....	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Probleemstelling.....	5
1.3 Maatschappelijke- en wetenschappelijke relevantie.....	7
1.4 Leeswijzer .....	8
Hoofdstuk 2: Theoretisch kader.....	9
2.1: Naar een kwalitatieve definitie van vervoersarmoede.....	9
2.2 Mobiliteitsbeperkingen bij ouderen.....	16
2.3. Bereikbaarheid & sociale exclusie.....	22
2.4: Conceptueel model .....	24
Hoofdstuk 3: Methodologie.....	25
3.1 Onderzoeksdesign .....	25
3.2: Dataverzameling.....	25
3.3: Focusgebied en onderzoekseenheden.....	26
3.4: Betrouwbaarheid en validiteit.....	30
3.5: Operationalisatie & analyse .....	31
Hoofdstuk 4: Resultaten .....	33
4.1: Beschrijving persoonlijke mobiliteit.....	33
4.2: Mobiliteitsbeperkingen .....	34
4.3: Gevolgen van mobiliteitsbeperkingen .....	40
4.4: De rol van het sociale netwerk.....	43
Hoofdstuk 5: discussie en conclusie .....	46
5.1: Interpretatie van de resultaten.....	46
5.2: Conclusie .....	53
5.3 Implicaties .....	55
5.4: Beperkingen en aanbevelingen tot vervolgonderzoek .....	57
Literatuurlijst.....	59
Bijlagen.....	71

*Bron foto voorblad: Mobiliteitsplatform (2024)*

# HOOFDSTUK 1: INTRODUCTIE

## 1.1 AANLEIDING

Mobiliteit - "*de mogelijkheden die een individu heeft om zich te verplaatsen*" (Martens, 2012) - is van cruciaal belang voor individuen om deel te nemen aan het maatschappelijk leven (Lucas, 2012). Door mobiel te zijn worden ruimtelijk verspreide activiteiten bereikbaar. Door suburbanisatie en de opkomst van de auto werken, wonen en recreëren we tevens lang niet altijd meer in het centrum van de stad, waardoor mensen veelal moeten reizen naar verschillende bestemmingen en voorzieningen om aan de dagelijkse levensbehoefte te voorzien (Bastiaanssen & Breedijk, 2022; Titheridge et al., 2014). Mobiliteit maakt baankansen, onderwijsmogelijkheden en sociale netwerken bereikbaar en is daardoor een belangrijk onderdeel in het dagelijks leven van mensen (Allen & Farber, 2019; Kenyon, 2011; Kuttler & Moraglio, 2021).

Ondanks dat de eerste onderzoekers in de jaren zestig en zeventig al waarschuwden dat de toenemende afhankelijkheid van mobiliteit in moderne samenlevingen kon leiden tot de uitsluiting van bevolkingsgroepen met beperkte mobiliteit, werd hier in het verleden in mobiliteitsonderzoek en bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid onvoldoende rekening mee gehouden (Kain, 1968; Schwanen et al., 2015; Verhorst et al., 2023; Wachs & Kumagai, 1973). Sinds het einde van de twintigste eeuw is er echter een groeiend besef dat de bereikbaarheid van diensten, voorzieningen en sociale netwerken niet voor iedereen in de samenleving vanzelfsprekend is (Kuttler & Moraglio, 2021; Schwanen et al., 2015). Verschillende bevolkingsgroepen, zoals mensen met een laag inkomen, ouderen en mensen met een fysieke of mentale beperking, ondervinden beperkingen bij het bereiken en gebruiken van verschillende vervoersopties, wat hun toegang tot essentiële voorzieningen zoals werk, onderwijs en gezondheidszorg bemoeilijkt (Jorritsma et al., 2018). Wanneer individuen niet volledig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven omdat ze door een gebrek aan vervoersmogelijkheden- en vaardigheden niet de bestemmingen kunnen bereiken die nodig zijn om in hun basisbehoeften te voorzien, wordt dit aangeduid als vervoersarmoede (Jorritsma et al., 2018; Lucas, 2012; Verhorst et al., 2023).

Onderzoek naar vervoersarmoede concentreerde zich in eerste instantie voornamelijk op het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten (Jorritsma et al., 2018). Sinds ongeveer 10 jaar wordt vervoersarmoede echter ook steeds meer op de Nederlandse context onderzocht. Dit heeft geleid tot een breed aanbod aan studies (Kampert et al., 2019 ; Jorritsma et al., 2018 ; Pot et al., 2020). Deze onderzoeken, uitgevoerd in zowel rurale gebieden (Pot et al., 2020) als stedelijke gebieden (Bastiaanssen & Breedijk, 2022; Böcker et al., 2017; Ettema et al., 2022; Kampert et al., 2019) hebben inzicht geboden in de risicogroepen van vervoersarmoede en de factoren die de bereikbaarheid van voorzieningen, diensten en sociale netwerken beperken. Met name ouderen, lage inkomens, werklozen, migranten. en individuen zonder auto of rijbewijs lopen een verhoogd risico op vervoersarmoede (Kampert et al., 2019 ; Jorritsma et al., 2018). De barrières die zij ervaren zijn te relateren aan persoonlijke factoren (o.a. inkomen, fysieke gezondheid, huishoudsamenstelling), externe factoren (o.a. afstand tot OV-haltes, beschikbare (openbaar) vervoersopties, kosten van vervoersopties) en de eigen competenties en subjectieve ervaringen van individuen (o.a. digitale vaardigheden, leesvaardigheid, gevoel van sociale veiligheid) (Ettema et al., 2023; Jorritsma et al., 2018; Kampert et al., 2019; Pot et al., 2020)

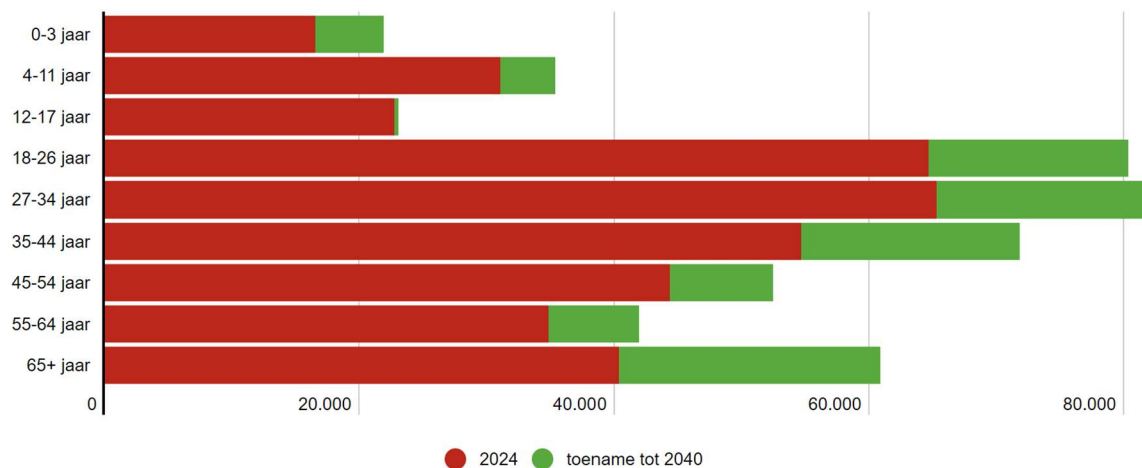
Naast een toegenomen interesse vanuit de wetenschap, besteden ook steeds meer beleidsmakers aandacht aan vervoersarmoede (Kampert et al., 2019). In 2020 publiceerde de gemeente Utrecht het rapport "*Vervoer voor iedereen*" waarin werd geconcludeerd dat het huidige vervoersysteem in Utrecht onvoldoende aansluit op de behoeftes van ouderen, met als gevolg dat de bereikbaarheid van diensten, voorzieningen en het sociale netwerk steeds slechter wordt (Gemeente Utrecht, 2020).

Als oorzaken hiervoor noemen de onderzoekers dat in de komende decennia het vervoersysteem anders ingericht zal worden door de overgang naar een duurzame maatschappij (waarin fietsen, wandelen en openbaar vervoer een grotere rol zal spelen dan het gebruik van de auto), dat samen met problemen gerelateerd aan een

snelgroeiende en sterk vergrijzende bevolking ertoe leidt dat het vervoersysteem onder druk komt te staan (Gemeente Utrecht, 2020; Lättman et al., 2018). Figuur 1 toont de bevolkingsprognose van de gemeente Utrecht, waarin in absolute aantallen het aantal 65+ers het sterkst zal toenemen (CBS, 2022b).

**Figuur 1: Het aantal 65+ers in Utrecht in 2024 en 2040.**

Leeftijdsofbouw Utrecht, 2024 en voorspelde toename tot 2040



Bron: Gemeente Utrecht (2023)

De vergrijzing en sterke bevolkingsgroei leggen een toenemende druk op het vervoersysteem in Utrecht (Durand & Zijlstra, 2023; Gemeente Utrecht, 2020). Tussen 2000 en 2040 is het aantal inwoners met 90% gestegen, terwijl het vervoersysteem niet evenredig is meegegroeid (Gemeente Utrecht, 2020). Deze ontwikkelingen maken dat het steeds belangrijker wordt voor beleidsmakers om ervoor te zorgen dat de toegankelijkheid van transportopties op peil blijft, zodat vervoersarmoede en sociale uitsluiting kan worden voorkomen. Deze ontwikkelingen en de bevindingen uit het rapport uit 2020 hebben er toe geleid dat de gemeente Utrecht in 2023 een uitvoeringsprogramma heeft opgesteld waarin als doel wordt gesteld dat *“Iedereen in Utrecht voldoende mogelijkheden te bieden om zich te verplaatsen, waardoor zij volwaardig kunnen meedoen aan het maatschappelijk leven.”* (p.5) (Gemeente Utrecht, 2023).

## 1.2 PROBLEEMSTELLING

Uit onderzoek van de gemeente Utrecht bleek dat het vervoersysteem onder druk staat (Gemeente Utrecht, 2020 ; Kampert et al., 2019). Om de toekomstige toegankelijkheid van het vervoersysteem voor alle bevolkingsgroepen, inclusief kwetsbare bevolkingsgroepen zoals ouderen, te waarborgen, is effectief beleid essentieel (Durand & Zijlstra, 2023; Lättman et al., 2018; Pot et al., 2021). Het risico van een ontoegankelijk vervoersysteem is dat voorzieningen, diensten en het sociale netwerk minder bereikbaar worden (Lättmann et al., 2018). Om echter effectief beleid te kunnen ontwikkelen, is er voldoende inzicht en kennis nodig in het reisgedrag, mobiliteitsbeperkingen en mobiliteitsbehoeftes van verschillende bevolkingsgroepen (Jorritsma et al., 2018). Door sterke vergrijzing zal het aantal ouderen in de komende jaren toenemen, waardoor er een toenemende behoefte is aan inzicht in de factoren die hun mobiliteit en bereikbaarheid beperken (Durand et al., 2023). In de afgelopen jaren is er vanuit de wetenschappelijke literatuur veel inzicht geboden in de oorzaken van mobiliteitsbeperkingen en vervoersarmoede bij ouderen (Mercado & Páez, 2009; Paez et al., 2007; Roorda et al., 2010; Rosenbloom, 2001; Schwanen et al., 2001). Hieruit bleek dat ouderen door verschillende redenen een grote druk leggen op het vervoersysteem: zo wonen ouderen steeds langer zelfstandig thuis en hebben zij een grotere reisbehoefte dan dezelfde leeftijdsgroep een decennium geleden (Keizer et al., 2019; Reis & Freitas, 2020). Hierdoor wordt van ouderen verwacht langer zelfredzaam te zijn, ook binnen hun mobiliteitsbehoefte

(Schwanen et al., 2012). Echter hebben ouderen door fysieke en mentale beperkingen vaker moeite om zelfstandig auto te rijden, fietsen of te wandelen en blijkt dat ze vaker problemen hebben met het gebruik van het openbaar vervoer (Bakker & Hal, 2007; Durand & Zijlstra, 2023; Luiu et al., 2017).

Uit meerdere onderzoeken en op basis van onderzoek van de gemeente Utrecht zelf blijkt tevens dat ouderen die wel nog zelfstandig reizen beperkingen ervaren met het gebruik van de huidige infrastructuur. Kruispunten worden als onoverzichtelijk en onveilig worden ervaren en trottoirs zijn onvoldoende ingericht op gebruikers met loopondersteuning (Böcker et al., 2017; Gemeente Utrecht, 2020; Manton et al., 2016; Mercado & Páez, 2009). Durand et al. (2023) concludeerden op basis van onderzoek naar de vervoerskeuze bij ouderen in Nederland dat door deze beperkingen ouderen snel besluiten het gebruik van het openbaar vervoer te mijden en gebruik te maken van aangepast openbaar vervoer (AOV), zoals de regiotaxi. Echter brengt het gebruiken van regiotaxi hoge kosten met zich mee, omdat deze wordt onderhouden met overheidssubsidies (Davison et al., 2014; Jokinen et al., 2019; Ryley et al., 2014). Tevens zijn deze AOV-voorzieningen te kleinschalig om de sterke vergrijzing op te kunnen vangen (Durand et al., 2023). Het is dus van groot belang dat er meer inzicht komt in de mobiliteitsbehoefte van ouderen en de beperkingen die zij ervaren bij het gebruiken van verschillende vervoersalternatieven, zodat effectief en concreet toepasbaar beleid kan worden ontwikkeld (Kampert et al., 2019). Volgens Durand et al. (2023) kan één op de zes reizen die nu gemaakt worden met een AOV worden vervangen door het regulier openbaar vervoer. Dit aantal kan significant hoger worden indien er concreet inzicht ontstaat in de beperkingen die ouderen ervaren bij het gebruik van openbaar vervoer en daarvoor effectief beleid wordt ontwikkeld (Durand & Zijlstra, 2023). Beleid gericht op het toegankelijk maken van het vervoersysteem heeft in andere steden wereldwijd positieve resultaten getoond: zo zijn in Wenen en Londen alle bussen en trams vervangen door gelijkvloerse voertuigen, waardoor het gebruik door mensen met een fysieke beperking is toegenomen (Emberger et al., 2013; Hwangbo et al., 2015). Toronto heeft met het "*family of services*"-concept een dienst ontwikkeld waarin aanvullend openbaar vervoer wordt gecombineerd met regulier openbaar vervoer. Hierbij wordt de "*last-mile*" afgelegd met een taxibus, terwijl het grootste deel van de reis zelfstandig met openbaar vervoer wordt ondernomen (Grisé et al., 2019; Toronto Transit Commission, 2024).

Ondanks het toenemend aantal onderzoeken naar vervoersarmoede bij ouderen, waarin het inzicht in de beperkingen die ouderen ervaren in hun mobiliteit en tijdens het gebruiken van verschillende vervoersopties is toegenomen, ontbreekt het tot op heden aan effectief beleid om vervoersarmoede onder deze groep te bestrijden (Jorritsma et al., 2018; Kampert et al., 2019; Kuttler & Moraglio, 2021; Lucas, 2018; Verhorst et al., 2023). Als oorzaken noemt Verhorst et al. (2023) de slechte generaliseerbaarheid van onderzoeken naar vervoersarmoede, doordat de oorzaken en uitwerkingen van vervoersarmoede sterk afhankelijk zijn van de lokale context. Tevens ontbreekt het binnen de wetenschappelijke literatuur aan een eenduidige definitie van vervoersarmoede, waardoor verschillende definities en meetmethoden door elkaar worden gebruikt (Kuttler & Moraglio, 2021; Lucas, Mattioli, et al., 2016). Doordat vervoersarmoede een dermate omvangrijk en dynamisch concept is, focussen het merendeel van de onderzoeken zich tevens slechts op een beperkt onderdeel van vervoersarmoede, waardoor de generaliseerbaarheid verder wordt beperkt (Schwanen et al., 2015; Verhorst et al., 2023). Bovendien bekritisieren steeds meer auteurs dat vervoersarmoede veelal meetbaar wordt gemaakt op basis van kwantitatieve gegevens, zoals uitsluitend op basis van demografische kenmerken, enquêtes en gedragsmodellen (Kuttler & Moraglio, 2021).

Door steeds meer onderzoekers wordt erkent dat mobiliteit en bereikbaarheid naast een objectief, meetbare component ook in belangrijke mate gevormd wordt door subjectieve, persoonlijke factoren (Ettema et al., 2023; Kuttler & Moraglio, 2021; Lättman et al., 2018; Lucas, 2018). Zo wordt reistijd en afstand door ieder individu anders ervaren en liggen er bij het al dan niet gebruiken van verschillende vervoersopties een verscheidenheid aan percepties, meningen en eerdere ervaringen ten grondslag (Lättman et al., 2018). Daarnaast heeft vervoersarmoede voor ieder individu een andere uitwerking en vraagt iedere context om een andere aanpak van vervoersarmoede (Jorritsma et al., 2018; Schwanen et al., 2015; Verhorst et al., 2023). Mobiliteit is daarom

niet uitsluitend uit te drukken in termen van reistijd, afstand of bereikbaarheid (Pot et al., 2020). Het heeft een subjectieve component, waarin bijvoorbeeld een langdurig gebrek aan mobiliteit ertoe kan leiden dat individuen hun verwachtingen naar beneden bijstellen en hun leven hierop anders inrichten (Pot et al., 2021; van Wee et al., 2019). Als gevolg hiervan is de bruikbaarheid om uitkomsten van kwantitatief onderzoek naar vervoersarmoede te vertalen naar effectief beleid beperkt (Jorritsma et al., 2018; Lucas, 2018). Het biedt immers geen inzicht in individuen die ondanks een objectief gemeten beschikbaarheid aan alternatieve vervoersmiddelen alsnog vervoersarmoede ervaren, of andersom: die objectief gezien vervoersarm zijn, maar door verscheidene redenen alsnog sociale inclusie kennen en aangeven een goede gepercipieerde bereikbaarheid te ervaren (Kuttler & Moraglio, 2021; Pot et al., 2020). Door onderzoekers en beleidsmakers zelf wordt dan ook in toenemende mate aanbevolen tot kwalitatief vervolgonderzoek van vervoersarmoede, zodat naast inzicht in objectieve factoren ook de subjectieve perspectieven, ervaringen en meningen die vervoersarmoede beïnvloeden duidelijker worden (Kampert et al., 2019; Kuttler & Moraglio, 2021).

Dit onderzoek sluit aan op deze wetenschappelijke- en maatschappelijke ontwikkelingen en heeft als doel bestaand onderzoek naar vervoersarmoede aan te vullen door een beter begrip te krijgen in de ervaring en beleving van ouderen in de oorzaken en gevolgen van mobiliteitsbeperkingen. Door het inzicht te vergroten in de subjectieve factoren, die naast objectieve en meetbare factoren vervoersarmoede verklaren, kan het toekomstig beleid tegen vervoersarmoede beter aansluiten bij de behoeftes en beperkingen die door verschillend bevolkingsgroepen worden ervaren. Hierdoor staat de volgende onderzoeksvraag centraal in dit onderzoek:

***Hoe ervaren ouderen in de gemeente Utrecht hun persoonlijke mobiliteit en wat zijn factoren die hun gepercipieerde bereikbaarheid beperken?***

- Wat beperkt volgens ouderen in de gemeente Utrecht hun mobiliteit en zijn er hierdoor activiteiten/bestemmingen die ouderen niet kunnen bereiken?
- Wat zijn de gevolgen van een beperkte bereikbaarheid van activiteiten en bestemmingen, en welke strategieën passen ouderen toe om hiermee om te gaan?
- Hoe kan de mobiliteit van ouderen in de gemeente Utrecht worden verbeterd?

### 1.3 MAATSCHAPPELIJKE- EN WETENSCHAPPELIJKE RELEVANTIE

Het onderzoek richt zich op het verkrijgen van een breder begrip van hoe ouderen hun mobiliteit en gepercipieerde bereikbaarheid vormgeven, welke factoren deze beperken, en welke gevolgen dit heeft voor hun gevoel van bereikbaarheid. Als gevolg hiervan kan de gemeente gerichter beleidsmaatregelen ontwikkelen- en implementeren, die beter aansluiten op de behoeftes van ouderen (Kampert et al., 2019; Kuttler & Moraglio, 2021). Onderzoeken uit het buitenland tonen aan dat het belangrijk is om inzicht te krijgen in subjectieve ervaringen van mobiliteitsbeperkingen (Curl, 2018; Lättman et al., 2018; Mackett, 2014; McCormack et al., 2009). Vervoersarmoede is namelijk sterk afhankelijk van de lokale context, waardoor generieke maatregelen veelal niet het gewenste effect hebben (Lucas, 2012; Mackett, 2014; Titheridge et al., 2014). Onderzoek van Mackett (2014) toonde bijvoorbeeld aan dat het aanbieden van gratis OV voor ouderen in Londen slechts beperkt effect had, omdat het de daadwerkelijke oorzaken van hun vermijding van openbaar vervoer niet verbeterde. Deze maatregelen zijn daardoor vaak beperkt effectief en staan slecht in verhouding tot de hoge kosten die deze maatregelen hebben. Hierdoor draagt dit onderzoek bij voor maatschappelijke instanties en overheden aan het gerichter ontwikkelen van beleid tegen vervoersarmoede bij ouderen, waardoor de toegankelijkheid en bruikbaarheid van het vervoersysteem behouden blijft, en voorkomen wordt dat ouderen sociaal uitgesloten raken. Tevens sluit dit onderzoek aan bij het doel van de gemeente Utrecht, waarin expliciet wordt geformuleerd dat in 2040 *“iedereen in Utrecht voldoende mogelijkheden te bieden om zich te verplaatsen”*. In steeds meer landen in Europa wordt in mobiliteitsbeleid als doel gesteld gelijke kansen en toegankelijkheid te bieden voor alle bevolkingsgroepen (Lättmann et al., 2018). Om hieraan te kunnen voldoen

is het echter essentieel om de percepties en behoeften van verschillende bevolkingsgroepen in kaart te brengen (Thériault & Des Rosiers, 2004).

Dit onderzoek bouwt voort op eerder onderzoek waarin op basis van kwantitatief onderzoek de risicogroepen en risicofactoren van vervoersarmoede bij ouderen zijn onderzocht (Böcker et al., 2017; Kampert et al., 2019; Mercado & Páez, 2009; Paez et al., 2007). Kampert et al. (2019) heeft in Utrecht onderzoek gedaan naar het risico op vervoersarmoede in verschillende wijken door op basis van kwantitatieve indicatoren en drempelwaardes een risicoprofiel te berekenen. Echter beveelt Kampert et al. (2019) aan om verder vervolgonderzoek uit te voeren waarin expliciet aandacht wordt besteed aan subjectieve factoren en ervaringen van ouderen met mobiliteitsbeperkingen. Hierdoor wordt nader inzicht geboden in hoe mobiliteitsbeperkingen invloed hebben op de gepercipieerde bereikbaarheid van ouderen. De bestaande onderzoeken naar vervoersarmoede bij ouderen binnen de wetenschappelijke literatuur hebben tevens vaak geen betrekking op rurale gebieden of focussen zich op slechts specifieke onderdelen van vervoersarmoede, waardoor het een beperkt beeld biedt (Giesel & Köhler, 2015; Lin & Cui, 2021; Titheridge et al., 2014). Daarmee is het doel van dit onderzoek een waardevolle en relevante aanvulling op bestaand, kwantitatief onderzoek naar vervoersarmoede bij ouderen, doordat het expliciet ruimte biedt aan de subjectieve perspectieven op mobiliteitsbeperkingen en gepercipieerde bereikbaarheid zonder daarbij te richten op specifiek één aspect van vervoersarmoede. Dit onderzoek heeft niet als doel om uitgebreid in kaart te brengen welke factoren van invloed zijn op vervoersarmoede bij ouderen en welke niet, zoals reeds in verschillende kwantitatieve onderzoeken al is gedaan. Het hoofddoel van dit onderzoek is '*Verstehen*': de werkelijkheid begrijpen vanuit de ogen van de geobserveerde (Hay, 2016).

#### 1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk twee worden de voor dit onderzoek relevante concepten besproken waarmee vervoersarmoede wordt verklaard. In hoofdstuk drie worden de methodologische keuzes verantwoord, worden de onderzoekseenheden en het focusgebied toegelicht en wordt beschreven hoe de validiteit en betrouwbaarheid van dit onderzoek is gewaarborgd. In hoofdstuk 4 worden de onderzoeksresultaten gepresenteerd waarna in het laatste hoofdstuk de conclusie en discussie centraal staan.



# HOOFDSTUK 2: THEORETISCH KADER

## 2.1: NAAR EEN KWALITATIEVE DEFINITIE VAN VERVOERSARMOEDE

### 2.1.1: WAT IS VERVOERSARMOEDE?

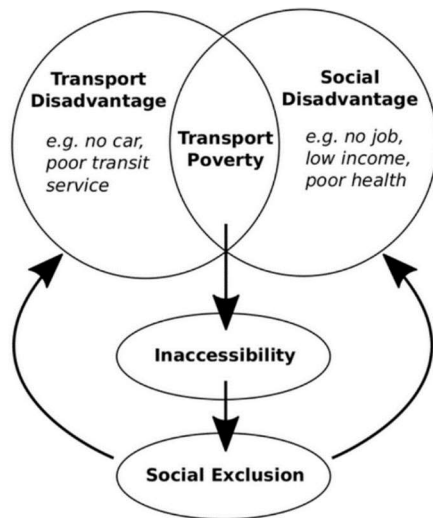
Tot het einde van de vorige eeuw werd ruimtelijk beleid voornamelijk gebaseerd op kwantitatieve mobiliteitsstudies (Pot et al., 2019 ; Lucas, 2012). Deze studies bepaalden, met behulp van gedragsmodellen, registerdata en drempelwaardes voor afstand en reistijd, in hoeverre voorzieningen en diensten bereikbaar waren voor inwoners binnen een bepaald geografisch gebied (Pot et al., 2019 ; Hensher & Greene, 2003 ; Lucas, 2012). Uit toenemend wetenschappelijk onderzoek blijkt echter dat deze onderzoeken er onvoldoende in slagen om de dynamische complexiteit van mobiliteitsgedrag te beschrijven (Hensher & Greene, 2003). In hoeverre individuen mobiel zijn, blijkt immers sterk afhankelijk van persoonlijke kenmerken en subjectieve factoren, waaronder voorkeur, normen- en waarden, vaardigheden en eerdere ervaringen (Lättman et al., 2018; Shliselberg et al., 2020). Verschillende onderzoeken toonden dan ook aan dat er een grote discrepantie bestaat tussen objectief gemeten bereikbaarheid en de gepercipieerde bereikbaarheid zoals door individuen zelf wordt beschreven (Curl, 2018; Lättman et al., 2018; Pot et al., 2021; Van Der Vlugt et al., 2019).

Sinds het einde van de jaren 90 is er een toenemende interesse vanuit onderzoekers en beleidsmakers naar bevolkingsgroepen die in mindere mate mobiel zijn en voor wie de bereikbaarheid van voorzieningen, diensten en het sociale netwerk niet vanzelfsprekend is (Kuttler & Moraglio, 2021). Met name kwetsbare bevolkingsgroepen, zoals ouderen, werklozen, alleenstaanden en laag opgeleiden kunnen niet altijd de bestemmingen bereiken die voor hen belangrijk zijn, doordat ze worden beperkt in hun mobiliteit (Kampert et al., 2019; Lucas, Bates, et al., 2016a). Lucas (2012) en Delbosc & Currie (2011) beschrijven dit proces als vervoersarmoede: *“an individual’s inability to fully participate in social life due to limited means of transport”* (Verhorst et al., 2023, p.2). Vrij vertaald naar het Nederlands leidt vervoersarmoede ertoe dat individuen door een beperkte mobiliteit niet langer de bestemmingen kunnen bereiken die voor een individu van belang zijn om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven <sup>1</sup>. Onderzoek heeft aangetoond dat vervoersarmoede leidt tot onder andere hogere werkloosheidscijfers (Allen & Farber, 2019), lagere deelname aan het hoger onderwijs (Kenyon, 2011; Martens & Bastiaanssen, 2014), verminderde toegankelijkheid tot gezondheidszorg (Mackett & Thoreau, 2015) en een lagere toegang tot sociale activiteiten (Kuttler & Moraglio, 2021; Schwanen et al., 2015). Het gevolg is dat individuen die vervoersarm zijn uiteindelijk sociaal uitgesloten kunnen raken, waardoor het welzijn achteruit gaat (Kuttler & Moraglio, 2021; Lucas, 2012; Lucas, Mattioli, et al., 2016).

---

<sup>1</sup> Maatschappelijke deelname wordt gedefinieerd als *“de deelname aan activiteiten waardoor er interactie ontstaat tussen individuen of gemeenschappen”* (Levasseur et al., 2010). Volgens het CBS (2022a) zijn activiteiten die vallen onder maatschappelijke deelname: betaald- of vrijwilligerswerk, deelname aan verenigingen en sociale participatie (contact met familie, kennissen of vrienden). Het Sociaal en Cultureel Planbureau stelt dat ook sportbeoefening en (culturele) recreatieactiviteiten onder maatschappelijke deelname gerekend kunnen worden (Ridder et al., 2020).

Figuur 2: Het model van Lucas (2012) in het verklaren van vervoersarmoede (bron: Lucas, 2012)



Vervoersarmoede is volgens Lucas (2012) en Delbosc & Currie (2011) een combinatie van enerzijds sociale ongelijkheid en anderzijds vervoersongelijkheid (Lucas, 2012). Deze concepten worden beïnvloed door verschillende soorten oorzakelijke factoren. Bij vervoersongelijkheid staan externe en systeemgerelateerde factoren centraal, zoals de beschikbaarheid van openbaar vervoer, de kwaliteit van de infrastructuur en het transportsysteem (Currie & Delbosc, 2011; Hurni, 2007; Murray & Davis, 2001; Social Exclusion Unit, 2003). Sociale ongelijkheid wordt voornamelijk beïnvloed door interne en individuele factoren, zoals slechte fysieke gezondheid en laag inkomen (Currie et al., 2007a; Paez et al., 2007; Sanchez, 2008; Schwanen et al., 2001)

Vervoersarmoede is een op zich zelf versterkend

proces, omdat vervoersarmoede er toe kan leiden dat individuen verder beperkt worden in hun mobiliteit: indien bijvoorbeeld iemand door vervoersarmoede niet zijn werklocatie kan bereiken, zorgt een lager huishoudinkomen ervoor dat vervoerskosten een groter aandeel van het huishoudinkomen opeist, waardoor een individu nog verder beperkt raakt in zijn mobiliteit. Dit proces is uitgebeeld in het model van Lucas (2012) in figuur 2.

### 2.1.2: HOE ONTSTAAT VERVOERSARMOEDE?

In de laatste twee decennia is een toenemend aantal artikelen gepubliceerd over vervoersarmoede, waarin de oorzaken van vervoersarmoede veelal verklaard worden vanuit twee dimensies: (1) persoonlijke factoren die leiden tot sociale ongelijkheid en (2) factoren van het vervoersysteem die leiden tot vervoersongelijkheid (Currie & Delbosc, 2011; Lucas, 2012). Cruciaal hierbij is dat vervoersarmoede het resultaat is van de interactie tussen deze twee ongelijkheden (Kuttler & Moraglio, 2021). Door Lucas (2012) wordt benadrukt dat vervoersongelijkheid niet verward dient te worden met onderzoeken waarin de term “*vervoersgerelateerde sociale uitsluiting*” wordt gebruikt (Perez-Barbosa & Zhang, 2017; Schwanen et al., 2015; Titheridge et al., 2009). Zo hoeft een individu met vervoersongelijkheid niet per definitie ook sociaal uitgesloten te zijn als bijvoorbeeld sociale contacten in de buurt van een individu gelegen zijn (Böcker et al., 2017; Schmöcker et al., 2008; Schwanen et al., 2001). Een persoon kan dus vervoersarm zijn en tegelijkertijd alsnog een goede bereikbaarheid ervaren en sociaal betrokken zijn (Lucas, 2012 ; Delbosc & Currie, 2011). Echter maakt dit een individu wel kwetsbaarder om uiteindelijk sociale exclusie te ervaren: indien deze mitigerende factoren wegvallen, heeft een vervoersarm individu veelal minder (vervoers)opties om de factoren die leiden tot een beperkte mobiliteit op te vangen (Kuttler & Moraglio, 2021).

Vervoersongelijkheid is veelvuldig onderzocht binnen de wetenschappelijke literatuur. Stanley (2004) definieert vervoersmogelijkheid als een “*beperkte mobiliteit door een gebrek aan vervoersopties*” (Stanley, 2004, p. 14). Deze definitie wordt echter als verouderd beschouwd, doordat aan het begin van deze eeuw onderzoeken naar vervoersarmoede zich nog voornamelijk richtte op uitsluitend de beschikbaarheid van auto’s en andere gemotoriseerde voertuigen (Banister, 1994; Dodson et al., 2004; Kuttler & Moraglio, 2021). Latere studies hebben vervoersongelijkheid echter vanuit een breder

perspectief benaderd, waarbij ook het aanbod van openbaar vervoer, toegang tot informatie en vervoerskosten (in tijd en geld) werden meegenomen (Currie & Delbosc, 2011). Daarbij bekritisieren verschillende auteurs dat in eerder onderzoek autobezit veelal uitsluitend als een positieve factor werd benaderd. Fritze (2007) spreekt van *“forced car ownership”* als een vorm van vervoersongelijkheid: door een gebrek aan alternatieve vervoersopties kunnen huishoudens gedwongen worden een auto aan te schaffen om mobiel te blijven. Indien een huishouden echter weinig financiële middelen heeft, heeft dit autobezit juist een negatieve invloed op het welzijn van individuen, omdat een groot deel van het huishoudinkomen hieraan besteed wordt (Lucas, Bates, et al., 2016b). Door toenemende suburbanisatie van woningen, bedrijven en voorzieningen is een auto steeds vaker vereist om bestemmingen te kunnen bereiken (Cervero & Tsai, 2003; Martens & Bastiaanssen, 2014; Raphael & Rice, 2002).

Naast vervoersongelijkheid speelt ook sociale ongelijkheid een cruciale rol bij het verklaren van vervoersarmoede. Sociale ongelijkheid heeft betrekking op bevolkingsgroepen die door persoonlijke kenmerken benadeeld worden in hun functioneren in het dagelijks leven (Currie et al., 2007a; Kuttler & Moraglio, 2021; Paez et al., 2007; Sanchez, 2008; Schwanen et al., 2001). Onder andere de sociaaleconomische status, mentale en fysieke handicaps, onderwijsniveau, leeftijd, religie of verschil in cultuur en geslacht beïnvloeden de mogelijkheden van individuen om zich te verplaatsen (Duvarci & Yigitcanlar, 2007; Jorritsma et al., 2018; Sanchez, 2008). Individen die sociale ongelijkheid ervaren, lopen daardoor een groter risico om vervoersarmoede te ervaren (Currie et al., 2009). Veelal versterken factoren van sociale ongelijkheid de oorzaken van vervoersongelijkheid: individuen met een fysieke beperking worden sneller beperkt door bijvoorbeeld een ontoegankelijke inrichting van de infrastructuur, of individuen met een laag inkomen worden sterker beperkt door hoge vervoerskosten (Lucas, 2012). Vanuit de literatuur worden vijf bevolkingsgroepen onderscheiden die een verhoogd risico hebben op sociale ongelijkheid met betrekking tot vervoersarmoede: alleenstaande ouders, migranten, individuen met fysieke en mentale beperkingen, ouderen en werklozen (Kuttler & Moraglio, 2021; Lucas, Bates, et al., 2016a; Social Exclusion Unit, 2003). Mensen kunnen bij meerdere kwetsbare bevolkingsgroepen behoren, waardoor het risico op vervoersarmoede verder toeneemt. Een oudere migrant met een fysieke beperking en laag inkomen loopt daardoor een hoger risico op vervoersarmoede dan een oudere met uitsluitend een laag inkomen en zonder fysieke beperkingen (Lucas et al., 2016).

Het model van Lucas (2012) onderscheidt zich van eerder onderzoek naar mobiliteitsbeperkingen, omdat het voorheen de veelal gescheiden concepten sociale ongelijkheid en vervoersongelijkheid gerelateerd aan mobiliteitsbeperkingen combineert in één model. Daarbij staat in tegenstelling tot eerder, kwantitatief onderzoek de rol van persoonlijke factoren en kenmerken centraal naast de kenmerken van het vervoersysteem zelf: in eerder onderzoek werd bereikbaarheid en mobiliteitsbeperkingen immers vooral vanuit de kenmerken van het vervoersysteem bepaald (Kuttler & Moraglio, 2021; Titheridge et al., 2014).

### 2.1.3: KRITIEK OP VERVOERSARMOEDE

Het model van Lucas (2012) wordt veelvuldig gebruikt om mobiliteitsbeperkingen en de gevolgen voor de bereikbaarheid van diensten, voorzieningen en het sociale netwerk te verklaren. Desondanks bestaan er binnen de wetenschappelijke literatuur verschillende kritiekpunten op het model van Lucas (2012) en het concept vervoersarmoede in het algemeen (Kuttler & Moraglio, 2021; Verhorst et al., 2023). De voornaamste kritiek wordt geuit op het feit dat er tot op heden geen eenduidige werkdefinitie bestaat van vervoersarmoede (Kuttler & Moraglio, 2021). Dit wordt veroorzaakt doordat vervoersarmoede per individu en afhankelijk van de lokale context een andere uitkomst heeft, en daardoor lastig te conceptualiseren is (Verhorst et al., 2023). In de wetenschappelijke literatuur worden daarom verschillende visies en definities van vervoersarmoede gehanteerd (Kuttler & Moraglio, 2021; Lucas, 2012; Pérez-Peña et al., 2021; Verhorst et al., 2023). Zo worden bijvoorbeeld “*transport-based social exclusion*” (Perez-Barbosa & Zhang, 2017; Schwanen et al., 2015; Titheridge et al., 2009), “*accessibility poverty*” (Farrington & Farrington, 2005; Martens & Bastiaanssen, 2014) of “*transport hardship*”/“*transport affordability*” (Cain & Jones, 2008) als synoniemen voor vervoersarmoede gebruikt. Ondanks een zekere overlap tussen de verschillende definities bestaan er ook duidelijke verschillen (Kuttler & Moraglio, 2021). Onderzoeken die verwijzen naar ‘*transport based social exclusion*’ leggen de nadruk op de gevolgen van vervoersarmoede, terwijl artikelen over ‘*poverty of access*’ of ‘*transport hardship/affordability*’ zich juist meer richten op de oorzaken ervan (Verhorst et al., 2023). Vanwege deze verschillende terminologieën is de generaliseerbaarheid en toepasbaarheid van onderzoek naar vervoersarmoede tot dusver beperkt gebleven (Lucas, 2018; Mackett, 2014; Verhorst et al., 2023).

Ondanks het ontbreken van een eenduidige werkdefinitie, zijn er binnen de literatuur verschillende pogingen gedaan om vervoersarmoede meetbaar te maken (Titheridge et al., 2014). Echter, uit diverse literatuurstudies van Kuttler & Moraglio (2021), Pérez-Peña et al. (2019) en Kamruzzaman et al. (2016) blijkt dat onderzoeken naar vervoersarmoede voornamelijk gericht blijven op meetbare en objectieve indicatoren. Ditzelfde geldt voor onderzoeken in Nederland, waar vervoersarmoede veelal is onderzocht op basis van drempelwaardes in reistijd- en afstand, enquêtes en demografische data (zie o.a. Kampert et al., 2019 ; Martens & Bastiaanssen, 2019).

Kuttler & Moraglio (2021) stellen dat bereikbaarheid in het model van Lucas (2012) tot op heden voornamelijk wordt gebaseerd op basis van aanbod en beschikbaarheid aan vervoersopties. Echter, voor een meer realistische weergave van vervoersarmoede is niet zozeer het aanbod aan vervoersopties relevant, maar juist in hoeverre de beschikbare vervoersopties aansluiten op de reisbehoeften en gewenste bestemmingen van een individu (zie o.a. (Lättman et al., 2018; Patterson & Farber, 2015; Pot et al., 2021; Van Wee, 2016). Zo laat onderzoek zien dat er veelal een discrepantie bestaat tussen de objectieve bereikbaarheid en gepercipieerde bereikbaarheid van individuen (Lättman et al., 2018; Pot et al., 2021). Vervoersarme individuen kunnen ondanks een beperkte mobiliteit alsnog een goede bereikbaarheid ervaren indien bijvoorbeeld alle bestemmingen zich op loopafstand bevinden. Andersom kan in een wijk met een uitgebreid wegennetwerk en voldoende aanbod aan openbaar vervoer alsnog door individuen worden aangegeven dat ze een slechte bereikbaarheid ervaren, doordat deze vervoersopties niet leiden naar voor hen belangrijke bestemmingen. Dorantes & Murauskaite-Bull (2023) benadrukken daarnaast dat mobiliteit en vervoersarmoede sterk wordt beïnvloed door subjectieve factoren, zoals de inschatting van de eigen vaardigheden van een individu, eerdere ervaringen met vervoersmiddelen voorkeuren en culturele

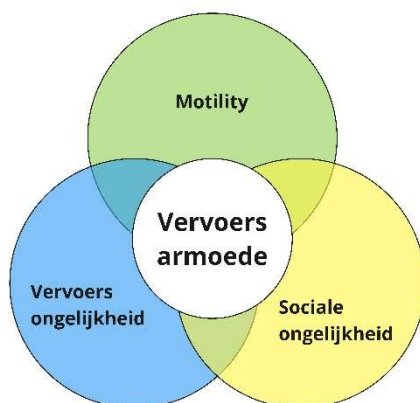
normen- en waarden. Zo laat onderzoek van Sheller (2018) zien dat verschillende bevolkingsgroepen objectief gezien niet vervoerarm zijn, maar in realiteit aangeven zich beperkt te voelen door subjectieve factoren: bijvoorbeeld angst in het gebruiken van het openbaar vervoer, gevoelens van sociale onveiligheid in het donker of een overschatting van de reistijd van een alternatief vervoermiddel, waardoor van gebruik wordt afgezien (Lättman et al., 2016; Sheller, 2018). Deze factoren zijn door middel van kwantitatieve onderzoeken slecht meetbaar (Pot et al., 2021)

#### 2.1.4: DE ROL VAN PERSOONLIJKE- EN SUBJECTIEVE FACTOREN

Als reactie op deze kritiekpunten op vervoersarmoede wordt door een toenemend aantal onderzoekers wordt sinds een aantal jaar gepleit vervoersarmoede vanuit een breder perspectief benaderd, waarin naast “meetbare” factoren gerelateerd aan vervoersongelijkheid en sociale ongelijkheid, ook de rol van subjectieve (persoonlijke) factoren wordt meegenomen, zoals persoonlijke vaardigheden en individuele voorkeuren, gewoontes en normen- en waarden (Jorritsma et al., 2018 ; Kuttler & Moraglio, 2021). Deze visie sluit sterk aan op het concept “Motility”, dat door Kaufmann et al. (2004) is geïntroduceerd aan het begin van deze eeuw. Kaufmann et al. (2004) beredeneren hierin dat de vaardigheden, ervaringen en toegang tot vervoer beïnvloeden of een individu objectieve vervoersopties- en persoonlijke vaardigheden omzet in daadwerkelijk reisgedrag. Zo kan iemand weliswaar toegang hebben tot bijvoorbeeld voldoende openbaar vervoer, maar hier door een gebrek aan vaardigheden of kennis van het vervoersysteem besluiten geen gebruik van te maken (Jorritsma et al., 2018; Kaufmann et al., 2004; Rozynek & Lanzendorf, 2023). Onvolledige informatie en voorkeuren voor vervoersmiddelen leiden er tevens toe dat mobiliteitskeuze een irrationeel proces is, dat berust op voornamelijk subjectieve factoren (Perez-Barbosa & Zhang, 2017). Zo heeft het gebruik van een auto naast praktische voordelen ook sterk verbonden symbolische waarden, zoals een gevoel van autonomie en welvaart (Rozynek & Lanzendorf, 2023; Steg, 2007). Echter zijn deze achterliggende redenen niet meetbaar op basis van veel kwantitatieve onderzoeken en missen enquêtes en vragenlijsten veelal de diepgang om deze complexere overwegingen en keuzestrategieën te achterhalen (Kampert et al., 2019).

Het ontbreken van een duidelijke werkdefinitie van vervoersarmoede blijft een uitdaging, omdat hierdoor verschillende concepten die subjectieve factoren benaderen door elkaar worden gebruikt binnen de wetenschappelijke literatuur (Kuttler & Moraglio, 2021). Zo gebruikt Ryan (2019)

**Figuur 3: Vervoersarmoede als een combinatie van vervoersongelijkheid, sociale ongelijkheid en motility**



bijvoorbeeld niet de *motility approach*, maar de *capabilities approach* om persoonlijke vaardigheden en percepties van individuen te beschrijven. Aan de andere kant benadrukken Benevenuto & Caulfield (2019) voornamelijk de sociale structuren om de subjectieve factoren die vervoersarmoede beïnvloeden te verklaren. Hieruit blijkt dat onderzoekers verschillend omgaan met het integreren van persoonlijke vaardigheden en visies van individuen bij het begrijpen van vervoersarmoede (Benevenuto & Caulfield, 2019; Kuttler & Moraglio, 2021). Voor dit onderzoek is echter gekozen voor het integreren van de *motility approach* aan het model van Lucas (2012). Hiervoor is gekozen omdat in eerder onderzoek naar vervoersarmoede in

Nederland het concept motility reeds is geoperationaliseerd en geïntegreerd (zie o.a. Bastiaanssen, 2012; Jorritsma et al., 2018; Pot et al., 2019). Dit wordt ook door Kuttler & Moraglio (2021) erkent, die beargumenteren dat de motility approach aansluit op de tekortkomingen naar onderzoek in vervoersarmoede en in toenemende mate wordt gebruikt in onderzoeken naar vervoersarmoede in het buitenland (Kuttler, 2020; Sheller, 2015). De *capabilities approach* is nauw verwant aan het concept *motility*, maar onderzoek toont aan dat de motility approach in sterkere mate rekening houdt met sociale structuren waarin mobiliteitskeuzes door individuen worden gemaakt (Ryan, 2019). Bij mobiliteit zijn deze sociale structuren sterk van invloed, doordat vervoer verbonden is met normen en waarden. Zo schrijft Deneulin et al. (2008): *“Even apparently individual properties such as personal autonomy cannot exist without certain structures of living together that support personal autonomy.”* (p.111). Onderzoeken naar mobiliteit hebben aangetoond dat mobiliteit in sterke mate gevormd wordt door sociale normen, waarden en symbolische betekenis die gehecht wordt aan bijvoorbeeld autobezit (Deneulin, 2008; Kuttler & Moraglio, 2021). Hierin wordt in navolging van eerder onderzoek de motility approach gebruikt om ruimte te bieden aan de subjectieve factoren die bijdragen aan vervoersarmoede (figuur 2).

#### 2.1.5: VERVOERSARMOEDE GEDEFINIEERD

Gebaseerd op de literatuur staan in dit onderzoek drie concepten centraal in het verklaren van vervoersarmoede: vervoersongelijkheid, sociale ongelijkheid en de *motility approach*. Jorritsma et al. (2018) hebben op basis van deze drie concepten een werkdefinitie van vervoersarmoede opgesteld, waarin zowel objectieve, meetbare indicatoren als subjectieve ervaringen en vaardigheden van individuen centraal staan:

*“Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheid (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed”* (p.18)

De definitie van Jorritsma et al. (2016) bouwt voort op de conceptualisering van Lucas et al. (2016), die vervoersarmoede op basis van de beschreven kritiek binnen de wetenschappelijke literatuur verder hebben geoperationaliseerd. Zij definiëren vervoersarmoede als een omvangrijk en uitgebreid hoofdconcept, waaronder verschillende sub-concepten vallen die een andere uitwerking vormen van vervoersarmoede. Deze 5 condities van vervoersarmoede zijn weergegeven in tabel 1. Tezamen met de definiëring van Jorritsma et al. (2018) en Lucas et al. (2016) is vervoersarmoede uitgebreid tot een kwalitatieve definitie, waarin ook aandacht is voor subjectieve en persoonlijke factoren. De definitie van Lucas (2016) is weliswaar het meest compleet, maar heeft vanwege zijn omvang een beperkte bruikbaarheid in mobiliteitsonderzoek (Verhorst et al., 2023). Door de complexiteit van Lucas (2016) definitie gebruiken onderzoekers veelal slechts enkele sub-concepten om vervoersarmoede meetbaar te maken. Hierdoor is de generaliseerbaarheid van deze onderzoeken voor beleidsmakers lager (Kuttler & Moraglio, 2021; Lucas, 2018). Uit deze eerste inventarisatie uit de literatuur blijkt dus dat de discussie over de uitwerkingen van vervoersarmoede nog steeds actueel is (Kuttler & Moraglio, 2021).

**Tabel 1: De operationalisatie van vervoersarmoede door Lucas et al. (2016)**

<b>Sub-concept</b>	<b>Conditie van vervoersarmoede</b>
<b><i>Mobility poverty</i></b>	1. Er is geen vervoersoptie die aansluit bij de lichamelijke conditie en competenties van een individu
<b><i>Accessibility poverty</i></b>	2. De beschikbare vervoersmogelijkheden bereiken niet de bestemmingen waar het individu kan voorzien in zijn dagelijkse levensbehoeftes
<b><i>Transport affordability</i></b>	3. De wekelijkse kosten voor vervoer leiden ertoe dat een individu of huishouden onder de armoedegrens leeft 4. Een individu is een onevenredige hoeveelheid tijd kwijt aan reizen, wat resulteert in tijdgebrek en sociale exclusie
<b><i>Exposure to transport externalities</i></b>	5. De beschikbare vervoersmogelijkheden en de infrastructuur zijn onveilig in gebruik, gevaarlijker of slechter voor de gezondheid

Bron: Lucas et al. (2016)

*Mobility poverty* heeft betrekking op de beschikbaarheid van vervoersopties (openbaar vervoer, auto). Onderzoek laat hierin zien dat bijvoorbeeld inwoners van plattelandsgebieden of perifere gebieden in de stad weinig beschikbare transportopties hebben (Dorantes & Murauskaite-Bull, 2023; Pérez-Peña et al., 2021). *Accessibility poverty* legt de nadruk op de mogelijkheid voor individuen om essentiële voorzieningen te bereiken (Ettema et al., 2023). Indien het vervoer niet aansluit op deze behoeftes, kan iemand beperkt worden in het bereiken van bestemmingen als werk, onderwijs of sociale netwerken (Kuttler & Moraglio, 2021). Het concept *transport affordability* heeft betrekking op de betaalbaarheid van vervoer. Als een buitenproportioneel aandeel van het (huishoud)inkomen naar vervoer gaat, kunnen mensen afzien van een reis wat hen beperkt in het dagelijks leven (Litman, 2021). Onderzoek wijst ook op het belang van time-based exclusion: als een reis te lang duurt, kan dit ook gezien worden als te hoge kosten van een reis (Currie et al., 2010). Het laatste subconcept is *exposure to transport externalities*, waarin negatieve effecten van vervoersarmoede worden beschreven. Hieronder vallen ook bijvoorbeeld verminderd comfort, onveiligheid en een grotere blootstelling aan bijvoorbeeld uitstootgassen (Booth et al., 2000).

## 2.2 MOBILITEITSBEPERKINGEN BIJ OUDEREN

Uit het vorige onderdeel is gebleken dat er op basis van de literatuur drie concepten te onderscheiden zijn waarmee vervoersarmoede verklaard kan worden:

- Vervoersongelijkheid, waarin de nadruk ligt op externe en systematische factoren
- Sociale ongelijkheid, waarin de nadruk ligt op interne en persoonlijke factoren
- Motility approach, waarin de nadruk ligt op subjectieve ervaringen en vaardigheden

In dit hoofdstuk worden de verklarende factoren van vervoersarmoede bij ouderen beschreven.

### 2.2.1: VERVOERSONGELIJKHEID

Vervoersongelijkheid is veelvuldig onderzocht binnen de literatuur en heeft betrekking op factoren gerelateerd aan het vervoersysteem en infrastructuur die beperkend zijn op de mobiliteit van individuen. Diverse onderzoeken hebben daarbij vervoersongelijkheid onderzocht bij ouderen, waaruit naar voren kwam dat ouderen een van de meest kwetsbare bevolkingsgroepen zijn voor vervoersongelijkheid. (Böcker et al., 2017; Currie & Delbosc, 2011; Lucas, 2004; Titheridge et al., 2009). Verschillende factoren blijken van invloed te zijn die het risico op vervoersongelijkheid bij ouderen vergroten.

#### 1: BESCHIKBAARHEID VAN ZELFSTANDIG TE BESTUREN VERVOERSMIDDELEN

Hoewel ouderen over het algemeen minder reizen en kortere afstanden afleggen, blijft autobezit een cruciale factor bij het verklaren van vervoersongelijkheid onder ouderen (Giesel & Köhler, 2015). Paéz et al. (2007) concludeerden bijvoorbeeld dat ouderen die gebruik maken van een auto vaker reizen en grotere afstanden afleggen dan ouderen zonder auto. Opvallend is dat ouderen, in tegenstelling tot jongeren, zowel in urbane- als in rurale gebieden de voorkeur geven aan vervoer per auto, onafhankelijk van de beschikbare vervoersalternatieven (Figuerola et al., 2014; Schwanen et al., 2001).

De huidige generatie ouderen wordt gekenmerkt doordat ze langer actief blijven dan een generatie eerder (Zmud et al., 2017). Als verklaring van de actieve persoonlijke mobiliteit van ouderen liggen verschillende verklaringen ten grondslag. Zo wonen ouderen langer zelfstandig thuis (Keizer et al., 2019; Reis & Freitas, 2020), zijn zij de eerste generatie die hun hele leven hebben geleefd in een samenleving waarin autobezit en hoge mobiliteit de norm waren (Coughlin, 2009) en hebben zij een verhoogde levensverwachting waardoor ze steeds langer gezond blijven (Reis & Freitas, 2020). Dit resulteert mede in een hoger autobezit onder ouderen en meer afgelegde kilometers per auto in vergelijking met de vorige generatie (Reis & Freitas, 2020).

Het gebruiken van een eigen auto biedt voordelen in termen van gemak, comfort en flexibiliteit (Rosenbloom, 2001; Wretstrand et al., 2009). Ook blijkt het autobezit bij ouderen samen te hangen met een sterke symbolische waarde, waarin het bezitten van een eigen auto en het zelfstandig kunnen besturen geassocieerd wordt met vrijheid, zelfstandigheid en een actieve levensstijl (Rozynek & Lanzendorf, 2023). Ouderen blijken daardoor hun auto en het rijden niet graag vrijwillig op te geven. Door Rosenbloom (2001) wordt beschreven dat uit onderzoek blijkt dat ouderen veelal eerder stoppen met het gebruiken van openbaar vervoer dan met autorijden. Echter, op latere leeftijd verliezen steeds meer ouderen de mogelijkheid en vaardigheden om auto te rijden (Abe et al., 2020; Wretstrand et al., 2009). Hierdoor neemt naarmate de leeftijd toeneemt het aantal autobezitters- en bestuurders gestaag af. Onderzoek naar vervoersongelijkheid in Nederland toont aan dat de fiets een sterk mitigerende rol speelt bij vervoersarmoede en vergelijkbare voordelen biedt als autobezit in termen van flexibiliteit (Martens, 2013). Het verliezen van zelfstandige vervoersopties wordt binnen de wetenschappelijke literatuur als vervoersongelijkheid gezien, doordat individuen hierdoor minder flexibiliteit hebben en afhankelijker worden van bijvoorbeeld het openbaar vervoer, regiotaxi, of andere vormen van onzelfstandig vervoer (Abe et al., 2020; Currie et al., 2010; Duvarci & Yigitcanlar, 2007). Deze vormen van vervoer komen



echter weer met zijn eigen beperkingen, waarbij volledige afhankelijkheid er voor zorgt dat individuen hiermee vaker in aanraking komen (Luiu & Tight, 2021).

---

## 2: AANBOD, KWALITEIT EN INFORMATIEVOORZIEING VAN OPENBAAR VERVOER

Uit onderzoek blijkt dat ouderen die gebruik maken van het openbaar vervoer vaker worden geconfronteerd met hindernissen en beperkingen gerelateerd aan omgevingsfactoren (Böcker et al., 2017; Titheridge et al., 2014; Wretstrand et al., 2009). Zo blijken haltes niet altijd dichtbij gelegen, waardoor individuen lopend verdere afstanden moeten afleggen. Hierdoor komen ze vaker in aanraking met onverlichte paden, slecht onderhouden wegen, steile hellingen en ontoegankelijke bushaltes (Böcker et al., 2017; Metz, 2003). Bovendien kunnen specifieke uitdagingen per vervoersmiddel, zoals hoge instappen of drukke bussen, de mobiliteit van ouderen beperken (Wretstrand et al., 2009). Een beperkte beschikbaarheid van openbaar vervoer en onvolledige dekking van bestemmingen kunnen ouderen ook blootstellen aan *'time-based exclusion'*, waarbij ze niet genoeg tijd hebben voor een reis of bepaalde bestemmingen niet kunnen bereiken vanwege ontoereikende verbindingen of lange reistijden (Böcker et al., 2017; Currie et al., 2007b). Daarnaast krijgt de rol van informatievoorziening steeds meer aandacht als oorzaak van vervoersongelijkheid (Durand et al., 2022; Lucas, 2012). Reisinformatie is steeds vaker alleen ter plaatse of digitaal beschikbaar, wat niet voor iedereen even toegankelijk is (Pot et al., 2019). Verschillen in vaardigheden en persoonlijke omstandigheden, zoals taalbeheersing of digitale vaardigheden, kunnen ervoor zorgen dat sommige mensen daardoor geen informatie kunnen vinden (Kuttler & Moraglio, 2021).

---

## 3: HOGE VERVOERSKOSTEN

De hoge kosten van (openbaar) vervoer worden binnen de wetenschappelijke literatuur als oorzaak van vervoersongelijkheid beschreven onder ouderen. Ouderen lopen een groter risico om alleenstaand te worden, vaak in combinatie met hun afhankelijkheid van pensioenen en sociale uitkeringen (Haustein & Siren, 2015; Rozynek & Lanzendorf, 2023). Dit resulteert in een situatie waarin vervoerskosten een aanzienlijk deel van het huishoudinkomen opeisen (Kamruzzaman et al., 2016). In combinatie met het risico dat ouderen vervoersalternatieven verliezen, zoals het kunnen besturen van een auto of fiets, kan ertoe leiden dat ouderen afhankelijk worden van duurdere vervoersmiddelen (Currie & Delbosc, 2011). Uit onderzoek van Martens (2012) blijkt bijvoorbeeld dat een fiets lagere vervoerskosten met zich meebrengt dan het gebruik van een auto of openbaar vervoer. Daarnaast toont onderzoek van Giesel & Kühler (2015) aan dat ouderen in plattelandsgebieden meer afhankelijk zijn van autovervoer, wat leidt tot hogere vervoerskosten. De combinatie van een lager inkomen en het verlies van (goedkopere) vervoersalternatieven maakt ouderen dus kwetsbaarder om door hoge vervoerskosten beperkt te worden in hun mobiliteit (Currie & Delbosc, 2011; Lucas, 2012; Luiu & Tight, 2021)

---

## 4: DYNAMISCHE (WEER)OMSTANDIGHEDEN

Veel studies hebben zich gericht op ruimtelijke kenmerken en vervoersaanbod bij het verklaren van vervoersongelijkheid bij ouderen (Böcker & Thorsson, 2014). Maar recente onderzoeken (Hjorthol, 2013; Böcker et al., 2016) benadrukken dat ook dynamische en seizoensgebonden omgevingsfactoren, zoals (extreme) weersomstandigheden, een rol spelen. Ouderen zijn bijvoorbeeld kwetsbaarder voor kou, sneeuw, regen en hitte (Helbich et al., 2014; Jorritsma & Olde-Kalster, 2008), wat kan leiden tot een groter risico op vervoersarmoede, vooral wanneer deze omstandigheden samenvallen met een lange afstand tot haltes en het wachten in slechte weersomstandigheden (Böcker & Thorsson, 2014). Carlsson (2002) deed onderzoek naar de toegankelijkheid van bushaltes en concludeerde dat bushaltes veelal onvoldoende zijn ingericht op het bieden van beschutting bij weersomstandigheden. Zo zijn bushaltes niet altijd overdekt of schermen ze onvoldoende af tegen wind en regen. Hierdoor kunnen ouderen besluiten af te haken van het gebruik van het openbaar vervoer (Carlsson, 2002)

---

## 5: SOCIALE ONVEILIGHEID

Daarnaast speelt *'fear of crime'* een belangrijke rol in het ontstaan van vervoersongelijkheid (Lucas, 2012). Zo blijkt uit onderzoek dat ouderen zich vaker onveilig voelen bij het gebruiken van vervoersmiddelen en infrastructuur (Kuttler & Moraglio, 2021; Lin & Cui, 2021). Gheorghiu & Iordache (2020) schrijven bijvoorbeeld dat ouderen zich op de fiets vaak onveiliger voelen omdat ze minder goed kunnen anticiperen op onverwachte situaties. Tevens blijkt dat ouderen zich onveilig voelen in het gebruik van het openbaar vervoer, in het bijzonder wanneer zij 's avonds alleen moeten reizen (Schmöcker et al., 2008). Onderzoeken laten zien dat voornamelijk oudere vrouwen aangeven zich 's avonds onveiliger te voelen tijdens het reizen (Böcker et al., 2017; Giesel & Köhler, 2015; Lin & Cui, 2021; Schmöcker et al., 2008; Schwanen et al., 2012). Door sociale onveiligheid kunnen blijkt uit onderzoek dat vrouwen bepaalde routes of tijden vermijden, de voorkeur geven aan privévervoer, of helemaal afzien van een reis (Borgato et al., 2020) Mannen zijn vaak minder afhankelijk van het openbaar vervoer omdat zij langer blijven autorijden dan vrouwen (Reis & Freitas, 2020)

---

### SAMENGEVAT: FACTOREN VAN VERVOERSONGELIJKHEID BIJ OUDEREN

Binnen de wetenschappelijke literatuur naar vervoersongelijkheid bij ouderen kwamen zes kenmerken veelvuldig terug: sociale onveiligheid ; onvolledige (reis)informatie ; slecht aanbod van openbaar vervoer ; hoge vervoerskosten ; bezit van auto- of fiets ; weeromstandigheden. In de bijlage is een tabel opgenomen met de benoemde kenmerken per geraadpleegde literatuur. De gevonden factoren komen in grote mate sterk overeen met de operationalisatie van Lucas (2012). Echter blijkt voor de Nederlandse stedelijke context ook het bezit van een fiets opgenomen te worden als belangrijke factor die vervoersongelijkheid kan veroorzaken en het blijkt dat bij ouderen weersomstandigheden een sterkere invloed hebben op hun mobiliteit. Tot slot voelen ouderen zich in de avonduren veelal onveiliger, waarbij met name vrouwen te maken krijgen met sociale onveiligheid tijdens het gebruik van openbaar vervoer. Daarom wordt de factor "dynamische weersomstandigheden" toegevoegd als oorzakelijke factor aan het model van Lucas (2012) om vervoersongelijkheid te verklaren.

#### 2.2.2: SOCIALE ONGELIJKHEID

In het vorige hoofdstuk zijn de kenmerken en factoren van vervoersongelijkheid beschreven die in onderzoeken naar mobiliteit bij ouderen naar voren zijn gekomen. Door Lucas (2012) wordt benadrukt dat kenmerken van het vervoersysteem en infrastructuur sterk samenhangen met de individuele factoren die leiden tot sociale ongelijkheid. Binnen dit onderdeel worden de vanuit de literatuur gevonden oorzaken van sociale ongelijkheid bij ouderen beschreven in relatie tot vervoersarmoede.

---

## 1: FYSIEKE BEPERKINGEN

Uit de wetenschappelijke literatuur blijkt dat ouderen kwetsbaar zijn om sociale ongelijkheid te ervaren, doordat zij door hun leeftijd relatief vaker te maken krijgen met fysieke- en mentale achteruitgang. Hierdoor kunnen ouderen beperkt worden in hun mobiliteit, waarbij steeds kortere afstanden te voet worden afgelegd (Abe et al., 2020; Lucas, Bates, et al., 2016a; Zhang & Yang, 2024). Tevens blijkt dat ouderen op latere leeftijd vaker de mogelijkheden en vaardigheden verliezen om zelfstandig te fietsen en auto te rijden (Schwanen et al., 2001; Rosenbloom, 2004; Páez et al., 2007; Mercado & Páez, 2009; Roorda et al., 2010 ; Manton et al., 2016). Hierdoor worden ouderen afhankelijker van alternatieve vervoersopties, zoals openbaar vervoer, regiotaxi of het sociale netwerk. Doordat zij niet meer zelfstandig een vervoersmiddel kunnen besturen, hebben ouderen die door fysieke beperkingen ernstig worden beperkt in hun mobiliteit vaker te maken met *time-based exclusion*, doordat reizen langer duurt vanwege langzamere vervoersopties en wegens de eigen beperkingen (Currie et al., 2007a). Het verlies van deze mogelijkheden heeft niet alleen praktische, maar ook symbolische gevolgen. Autorijden wordt geassocieerd met vrijheid, competentie en autonomie, dus het verlies van deze vaardigheid kan leiden tot een gevoel van incompetentie en een verlaging van het welzijn onder ouderen (Páez et al., 2007).

---

## 2: LAAG INKOMEN

Ouderen hebben een groter risico op een lager huishoudinkomen, doordat zij afhankelijk zijn van een pensioen, hogere (zorg)kosten hebben en één van de partners kan wegvallen (Kuttler & Moraglio, 2021 ; Lucas et al., 2016 ; Rozynek et al., 2023). Een laag inkomen beperkt de keuzemogelijkheden in vervoersopties en kan leiden dat ouderen minder reizen dan ze zouden willen (Franke et al., 2019, Lucas et al., 2016b). Tevens zorgt een laag inkomen ervoor dat het aanschaffen van een zelfstandig vervoersmiddel zoals een fiets of auto moeilijker is, waardoor ze afhankelijker zijn van andere vervoersopties zoals het openbaar vervoer (Rozynek & Lanzendorf, 2023).

Het regelmatig moeten gebruiken van het openbaar brengt kan hoge kosten met zich mee brengen, die voor lage inkomens een groot deel van het huishoudinkomen opeisen (Bondemark et al., 2021; Inguglia et al., 2020; Titheridge et al., 2014) Bovendien wordt in meerdere studies beschreven dat lage inkomens vaker gedwongen zijn om duurdere, eenmalige tickets aan te schaffen omdat abonnementen of trajectkaarten veelal te duur zijn in aanschaf (Perrotta, 2017; Schwerdtfeger, 2019). Hierdoor hebben lage inkomens veelal geen toegang tot voorzieningen die vervoerskosten juist verlagen. In het onderzoek van Giesel & Kühler (2015) in Duitsland wordt bijvoorbeeld beschreven dat ouderen met een laag inkomen gemiddeld minder gebruik maken van abonnementen, seizoenkaarten en trajectkaarten dan ouderen met een hoger inkomen. Van de lagere inkomens heeft 4% van de mannen en 8% van de vrouwen een abonnement of trajectkaart ten opzichte van 8% en 12% bij ouderen met hogere inkomens. Hierdoor kan een laag inkomen het risico op vervoersarmoede vergroten (Giesel & Kühler, 2015).

---

## 3: HUISHOUDSAMENSTELLING

Bij ouderen blijkt de huishoudsamenstelling een belangrijk aspect van sociale ongelijkheid. Op latere leeftijd neemt de kans toe om alleenstaand te worden, veelal omdat één van de partners overlijdt (Rozynek & Lanzendorf, 2023). Uit onderzoek blijkt dat dit op verschillende manieren de mobiliteit van ouderen negatief beïnvloedt. Zo hebben alleenstaanden een lager huishoudinkomen, waardoor vervoersopties te duur kunnen worden. Daarnaast blijkt een partner veelal de afgenomen mobiliteit van individuen te kunnen opvangen, doordat bijvoorbeeld bij het verliezen van de eigen rijvaardigheid er nog wel als passagier meegereisd kan worden met een partner. Indien deze wegvalt, zijn er minder vervoersmogelijkheden en neemt de afhankelijkheid van het openbaar vervoer of sociaal netwerk toe (Paez et al., 2007; Rozynek & Lanzendorf, 2023; Webber et al., 2010). Tegelijkertijd tonen studies aan dat alleenstaande ouderen, vooral weduwen, juist een grotere behoefte hebben aan sociale en recreatieve activiteiten buiten de deur vergeleken met ouderen die samenwonen (Davey, 2007; Gallo et al., 2022). Hierdoor wordt het welzijn van weduwen en alleenstaande ouderen vaak aangetast, omdat zij niet kunnen voldoen in hun groeiende behoefte aan sociaal contact (Rozynek & Lanzendorf, 2023).

---

## 4: WOONLOCATIE / NABIJHEID VOORZIENINGEN

Naast demografische- en huishoudkenmerken speelt ook de woonlocatie een rol in het veroorzaken van sociale ongelijkheid (Kuttler, 2020). Met betrekking tot vervoersarmoede kunnen mobiliteitsbeperkingen gevormd worden door het lokale vervoersaanbod en het aanbod van diensten en voorzieningen (Kuttler, 2020; Pot et al., 2019). Eerder onderzoek naar vervoersarmoede bij ouderen in Nederland en Duitsland heeft aangetoond dat ouderen in plattelandsgebieden een groter risico lopen op vervoersarmoede. Dit komt doordat het vervoersaanbod in deze gebieden lager is dan in stedelijke gebieden en omdat voorzieningen, diensten en sociale netwerken vaak verder uit elkaar liggen (Giesel & Köhler, 2015; Pot et al., 2019). Hierdoor vereisen ze vaak gemotoriseerd vervoer om te bereiken. Hoewel het voorzieningenniveau en aanbod van openbaar vervoer binnen steden hoger is, laat onderzoek zien dat er tussen verschillende wijken binnen een stad grote verschillen kunnen zitten (Currie & Delbosc, 2011 ; Dorantes & Murauskaitė-Bull, 2023; Pérez-Peña et al., 2021 ; Schwanen et al., 2015). Volgens Lucas et al. (2016b) hebben inwoners van perifere wijken aan de uiteinden van steden

veelal een beperktere toegang tot werkgelegenheid en basisvoorzieningen ten opzichte van wijken dicht bij het stadscentrum. Bovendien is het aanbod van openbaar vervoer in perifere gebieden binnen steden veelal slechter (Schwanen et al., 2015). Daarbij dient echter wel rekening gehouden te worden in hoeverre een woonlocatie vrijwillig is gekozen of dat de inwoners geen andere keus hebben. Gecontroleerd op onder andere inkomen, leeftijd, werkgelegenheid en etnische achtergrond blijken voornamelijk arme wijken aan de randen van de stad te maken hebben met sociale ongelijkheid door hun woonlocatie, doordat de inwoners gedwongen wonen in deze wijken te leven (Perez-Pena et al., 2021).

---

## SAMENGEVAT: FACTOREN VAN SOCIALE ONGELIJKHEID BIJ OUDEREN

Binnen de wetenschappelijke literatuur naar sociale ongelijkheid en de invloed hiervan op de mobiliteit van ouderen kwamen vier kenmerken veelvuldig terug: slechte gezondheid/fysieke beperkingen; laag inkomen; huishoudsamenstelling; woonlocatie/nabijheid voorzieningen. Deze factoren komen grotendeels overeen met het model van Lucas (2012). Echter werd in het model van Lucas (2012) geen rekening gehouden met de huishoudsamenstelling. Doordat de huishoudsamenstelling een belangrijke rol speelt in het opvangen van mobiliteitsbeperkingen en leidt tot een hoger huishoudinkomen bij ouderen, wordt deze toegevoegd aan het model als oorzakelijke factor. In het model van Lucas (2012) wordt ook aandacht besteed aan de rol van individuele vaardigheden en het opleidingsniveau van als kenmerken van vervoersongelijkheid. Deze vaardigheden worden niet meegenomen als factor bij sociale ongelijkheid, zoals in het model van Lucas (2012), maar zal als onderdeel van motility worden behandeld.

### 2.2.3: MOTILITY

In de literatuur groeit de kritiek op onderzoeken die vervoersarmoede uitsluitend meten aan de hand van objectieve en meetbare individuele- en externe factoren (Kuttler & Moraglio, 2021; Schwedes et al., 2018). Volgens Pot et al. (2019) vertegenwoordigen deze factoren slechts de “potentiële bereikbaarheid” van diensten en locaties, terwijl de daadwerkelijke ervaring van bereikbaarheid positiever of negatiever kan zijn dan wat kwantitatieve indicatoren suggereren. De reisafstand- en tijd worden bijvoorbeeld door iedereen anders ervaren (Lättman et al., 2018). Van der Aa, Damen & Rispen (2021) benadrukken dat vervoersarmoede naast objectieve kenmerken ook gevormd wordt door de subjectieve beleving: iemands sociale netwerk, eerdere reiservaringen en persoonlijke vaardigheden bepalen in sterke mate hoe vervoersarmoede wordt beleefd. Sheller (2018) pleit daarom voor een bredere aandacht voor *immobiliteit*: deze is namelijk minder meetbaar en wordt veelal beïnvloed door persoonlijke vaardigheden, voorkeuren en percepties van individuen die slecht gemeten kunnen worden door kwantitatieve onderzoeksmethode. Het meenemen van de eigen vaardigheden en percepties van vervoer bij het onderzoeken van vervoersarmoede geeft dus een realistischer beeld van mobiliteit, waardoor er ook effectiever beleid kan worden toegepast (Lättman et al., 2018; Scheepers et al., 2016). Pot et al. (2019) stellen bijvoorbeeld dat automobilisten de reistijd van het OV veelal overschatten, waardoor ze afzien van gebruik hiervan. Onderzoek van Kamruzzaman et al. (2016) stellen dat bij ouderen een gebrek aan digitale vaardigheden en angst voor vallen bij gebruik van bussen er toe leiden dat er geen gebruik wordt gemaakt van beschikbare vervoersopties. Hierdoor ontstaat een realistischer beeld van vervoersarmoede dan dat uitsluitend door kwantitatief onderzoek zou worden verkregen (Kuttler & Moraglio, 2021). Daarnaast passen individuen vaak hun verwachtingen van bereikbaarheid aan, vooral wanneer ze langdurig zijn blootgesteld aan beperkte bereikbaarheid of beperkte vervoersopties (van Wee et al., 2019; Delbosc & Currie, 2011; Pot et al., 2019). Hierdoor kan hun eigen perceptie van vervoersarmoede niet altijd overeenkomen met objectieve metingen (Delbosc & Currie, 2011; Lucas, 2004, Van Wee et al., 2019).

In de motility approach stellen Kaufmann et al. (2004) dat de manier waarop gebruik wordt gemaakt van de beschikbare mobiliteitsopties ('*access*') wordt beïnvloed door persoonlijke vaardigheden ('*competence*') en de percepties van individuen van de vervoersopties en eigen vaardigheden ('*appropriation*'). Door Kaufmann et al. (2004) wordt motility als volgt gedefinieerd:

*“The capacity of entities (e.g. goods, information or persons) to be mobile in social and geographic space, or as the way in which entities access and appropriate the capacity for socio-spatial mobility according to their circumstances” (p. 750)*

Motility kan worden onderverdeeld in drie afzonderlijke onderdelen:

- **Toegang (Access):** Dit heeft betrekking op de vervoersmogelijkheden die iemand ter beschikking staan, afhankelijk van locatie en tijd, waarbij elke vervoersoptie haar eigen beperkingen en voorwaarden met zich meebrengt, zoals kosten en logistieke beperkingen (“opties” en “voorwaarden” (*conditions*))
- **Competenties (Competence):** Dit omvat de vaardigheden van een individu om een vervoersoptie daadwerkelijk te gebruiken (toe-eigening), waaronder fysieke gezondheid, vaardigheden zoals een rijbewijs, kennis van vervoerssystemen en organisatorische vaardigheden voor het plannen van reizen. Samen bepalen deze competenties in hoeverre iemand zich kan verplaatsen.
- **Toe-eigening/percepties (Appropriation):** Dit betreft de interpretatie door individuen van hun eigen vaardigheden en de beschikbaarheid en bruikbaarheid van vervoersopties, waarbij de keuze voor vervoersopties wordt beïnvloed door individuele behoeften, eerdere ervaringen, normen en waarden, en gewoontes.

Jorritsma et al. (2018) hebben bij het combineren van de motility en het model van Lucas (2012) de component “access” weggelaten en hebben uitsluitend de competenties en toe-eigening toegevoegd aan het model. Uit onderzoek van Bastiaanssen (2012) die motility heeft geoperationaliseerd blijkt tevens dat de “access” component sterke overeenkomsten heeft met de kenmerken van vervoersongelijkheid. Hierin zijn immers autobezit, vervoersopties, kosten- en aanbod van openbaar vervoer al meegenomen. In navolging hiervan wordt in dit onderzoek alleen de *competenties* en *toe-eigening* component van Kaufmann et al. (2004) toegevoegd zodat het niet overlapt met de factoren van vervoersongelijkheid. Hierdoor wordt het door Jorritsma et al. (2018) niet langer *motility* genoemd maar de “(in)competenties van individuen”. Jorritsma et al. (2018) hebben de motility approach geoperationaliseerd in vier concrete typen competenties die van invloed zijn op vervoersarmoede: kennis over de werking van het vervoersysteem, het kunnen verwerven van vervoersinformatie (organisatorische vaardigheden), kennis van de regels en voorschriften (zoals het hebben van een OV-chipkaart) en de toe-eigening van deze vaardigheden en vervoersopties. Uit recent onderzoek blijken digitale vaardigheden steeds belangrijker te worden bij het gebruiken van openbaar vervoer (Durand et al., 2022; Shliselberg et al., 2020). De operationalisatie van Jorritsma et al. (2018) wordt overgenomen in dit onderzoek, waarbij echter ook de nadruk komt te liggen op digitale vaardigheden doordat uit verschillende onderzoeken blijkt dat digitale vaardigheden een beperking vormen voor de mobiliteit van ouderen (Durand et al., 2022).

## 2.3. BEREIKBAARHEID & SOCIALE EXCLUSIE

### 2.3.1: GEPERCIPIEERDE BEREIKBAARHEID

Bereikbaarheid van voorzieningen, diensten, sociale netwerken en activiteitenlocaties wordt als een belangrijk aspect gezien voor deelname aan het maatschappelijk leven (Farrington & Farrington, 2005; Lucas, 2012). Daarbij wordt een goede bereikbaarheid in verband gebracht met een betere levenskwaliteit en welzijn van individuen (Lättman et al., 2018; Pot et al., 2021). Vervoersarmoede kan er echter toe leiden dat juist de bereikbaarheid van locaties vermindert, bijvoorbeeld doordat een vervoersarm individu geen beschikbare, betaalbare en betrouwbare vervoersopties tot zijn beschikking heeft (Luz & Portugal, 2022). Bereikbaarheid bepaalt volgens Lucas et al. (2012) in belangrijke mate of een individu sociaal uitgesloten raakt: *“The key word is “access” : the link between transport poverty and social exclusion is the inaccessibility of social capital, inability to access decision-making, services and multiple other goods.”* (geciteerd door Jorritsma et al., 2018, p.p. 11)

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn sterk aan elkaar verwante concepten, maar kennen duidelijke verschillen. Mobiliteit heeft betrekking op de fysieke verplaatsingsmogelijkheden van een individu en wordt gekenmerkt door bijvoorbeeld reistijd, afstand, vervoerskosten en beschikbaarheid van vervoersopties (Lättman et al., 2016; Ryan, 2019). Accessibility wordt gedefinieerd door Friman et al. (2020) als *“the ease in which desired activities can be reached”* (p. 3). Anders gezegd: het focust op de uitkomsten van mobiliteit, waarin mobiliteit wordt gezien als het *middel* om een locatie te bereiken, in tegenstelling tot de daadwerkelijke (fysieke) verplaatsing zelf (Lättman et al., 2016, 2018; Pot et al., 2021). Vanuit dit perspectief hoeft een goede mobiliteit daarom niet altijd te leiden tot een goede bereikbaarheid: als vervoersopties niet aansluiten op de gewenste bestemmingen, kan iemand alsnog beperkte bereikbaarheid ervaren (Scheepers et al., 2016). Recente studies, waaronder die van Lättmann et al. (2018) en Pot et al. (2021) zien dat ieder individu binnen eenzelfde gebied bereikbaarheid anders interpreteert op basis van persoonlijke kenmerken, voorkeuren en welke locaties zij belangrijk vinden. Individuen kunnen tevens hun verwachtingen aanpassen als zij bijvoorbeeld langdurig te maken hebben met een slechte bereikbaarheid van voorzieningen (Delbosc and Currie, 2011; Lucas, 2004; Van Wee et al., 2019). Als gevolg hiervan bestaan er grote verschillen tussen objectief gemeten bereikbaarheid en de percepties van individuen zelf, wat er toe leidt dat beleidsmaatregelen voor bereikbaarheid veelal ineffectief zijn en gebaseerd worden op beperkte aannames.

Bij ouderen spelen tevens familie of vrienden een belangrijke rol in het opvangen van gebrekkige vervoersopties (Mercado & Pérez, 2009 ; Böcker et al., 2016, Manton et al., 2016). Daarnaast kunnen voorzieningen en sociale contacten in de buurt van een individu gelegen zijn, waardoor deze bijvoorbeeld op loopafstand te bereiken zijn (Schmöcker et al., 2005, Schwanen et al., 2001, Böcker et al., 2016). Zo laat onderzoek van Urbaniak et al. (2021), Pirani (2013) en van den Berg et al. (2016) bijvoorbeeld zien dat ouderen die vrijwilligerswerk verrichten en een breed sociaal netwerk hebben binnen de eigen buurt aangeven een betere gepercipieerde bereikbaarheid te ervaren dan ouderen zonder de beschikking van een lokaal sociaal netwerk en voorzieningen. Lucas (2012) onderscheidt verschillende typen aan locaties die door vervoersarmoede onbereikbaar kunnen raken. Naast fysieke locaties, zoals goederen, diensten en activiteitenlocaties stelt Lucas (2012) dat door vervoersarmoede ook de keuzevrijheid van individuen kan worden aangetast, bijvoorbeeld in locaties voor werk, onderwijs of recreatie (Lucas, 2012 ; Lucas, 2016). Hierdoor kan sociale ongelijkheid en vervoersongelijkheid ervoor zorgen dat individuen niet langer kunnen reizen met het vervoersmiddel van hun voorkeur of naar bestemmingen van hun voorkeur.

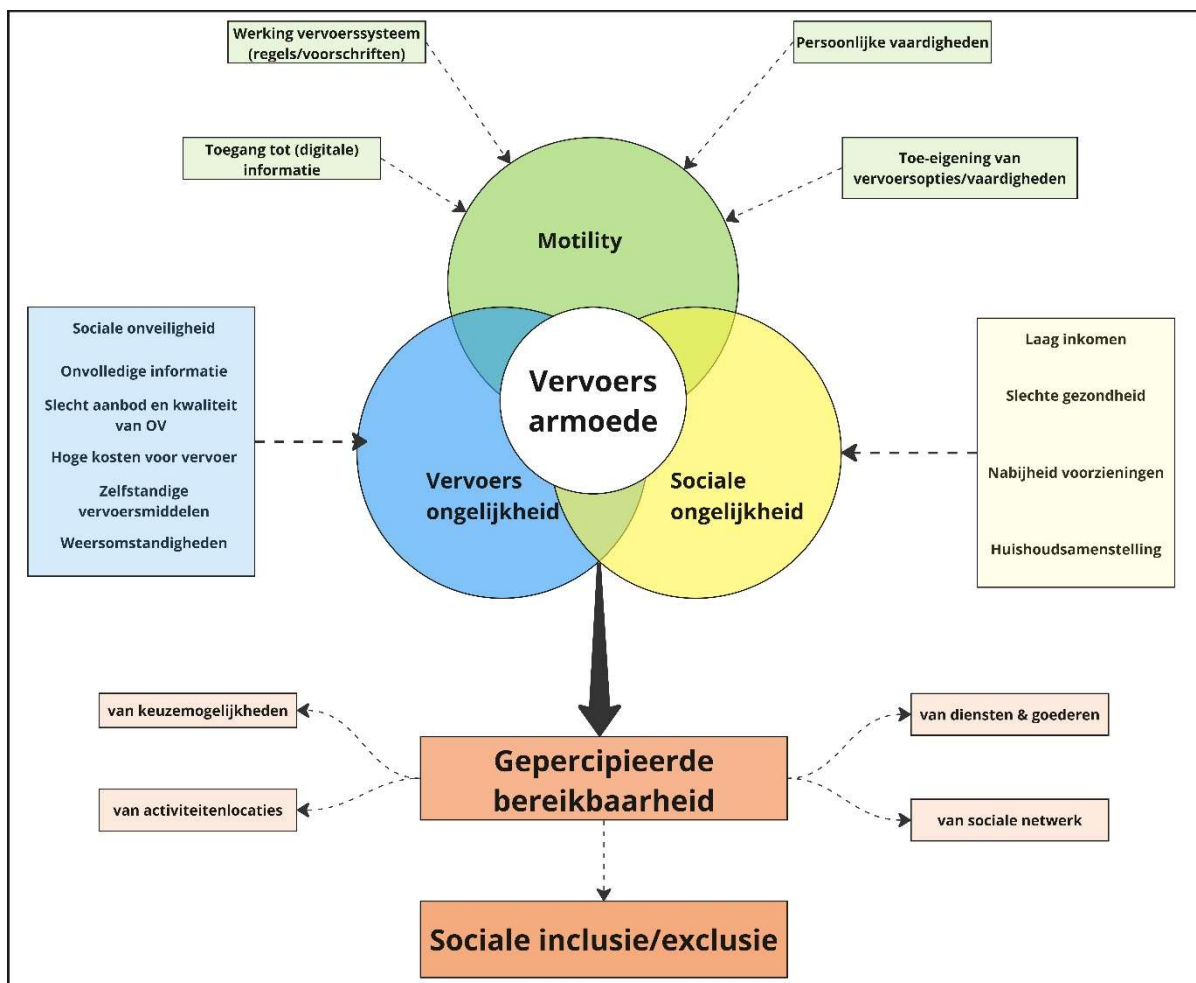
### 2.3.2: SOCIALE UITSLUITING

Vervoersarmoede kan doormiddel van het onbereikbaar worden van diensten, voorzieningen en het sociale netwerk er uiteindelijk toe leiden dat individuen sociaal uitgesloten raken (Lucas, 2012 ; Delbosc & Currie, 2011). Volgens Luz & Portugal (2022) ontstaat sociale uitsluiting indien de bereikbaarheid van het sociale netwerk, locaties en voorzieningen onder een bepaald basisniveau komt. Sociale uitsluiting leidt hierdoor tot een verminderde deelname aan het maatschappelijk leven (Levitas et al., 2007). Sociale ongelijkheid is een dynamisch concept (Levitas et al., 2007), dat vanuit een meer holistische benadering naar de oorzaken en gevolgen van armoede kijkt. Het houdt rekening met contextuele en persoonlijke factoren die relatief ten opzichte van anderen zijn (Kuttler & Motaglio, 2021). Burchardt et al. (1999) voegen hieraan toe dat sociale uitsluiting optreedt door factoren waar een individu zelf geen controle over heeft. Verschillende onderzoeken laten zien dat sociale uitsluiting vaak samenvalt met economische armoede, laag opleidingsniveau en een slechte fysieke gezondheid. Kenyon et al. (2002) hebben aan sociale ongelijkheid ook een mobiliteitscomponent toegevoegd. Zij definiëren *transport-related social exclusion* als volgt:

*“The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility.” (p. 210-211).*

Lucas (2012) benadrukt dat sociale ongelijkheid kan leiden tot verdere versterking van zowel vervoersongelijkheid als sociale ongelijkheid, waardoor individuen steeds sterker worden getroffen door vervoersarmoede en hierdoor sociaal geïsoleerd kunnen raken. Dit wordt ondersteund door Jorritsma et al. (2018), die stellen dat de meest mobiele bevolkingsgroepen relatief gezien het meest profiteren van beleidsmaatregelen, waardoor de mobiliteit van anderen in het gedrang komt. Lucas (2012) benadrukt dan ook dat de hoge mobiliteit van individuen ten koste gaat van de mobiliteit van anderen. Beyazit (2011) toonde bijvoorbeeld aan dat autobezitters meer profiteren van investeringen in transport- en infrastructuur, terwijl juist de minder mobiele groepen baat hebben bij deze investeringen. Mackett (2014) concludeert dat mobiliteitsbeleid tot dusverre onvoldoende effectief is geweest. Een diepgaand begrip van de ervaringen en subjectieve aspecten van vervoersarmoede is essentieel om effectief beleid te ontwikkelen.

## 2.4: CONCEPTUEEL MODEL



Bron: Lucas (2012), Jorritsma et al. (2018)

In dit model staan de concepten vervoersarmoede, gepercipieerde bereikbaarheid en sociale inclusie/exclusie centraal. Vervoersarmoede is een dynamisch en complex concept, dat wordt beïnvloed door kenmerken van het vervoerssysteem (vervoersongelijkheid), kenmerken van het individu (sociale ongelijkheid) en de vaardigheden van een individu (motility) (Currie & Delbosc, 2011; Jorritsma et al., 2018; Lättman et al., 2016; Lucas, 2012; Pot et al., 2019). Vervoersarmoede kan leiden tot een verminderde bereikbaarheid van goederen, diensten en (activiteiten)locaties (Lucas, 2012). Deze onbereikbaarheid kan leiden tot sociale exclusie, waarin individuen niet voldoende kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven (Farrington & Farrington, 2005). Het model is een uitbreiding van het model van Lucas (2012) en is uitgebreid met het concept "motility" om inzicht te bieden in de rol die subjectieve ervaringen, voorkeuren, vaardigheden en normen- en waarden spelen bij de ervaring van mobiliteitsbeperkingen. Tevens wordt in dit model onderzoek gedaan naar de "gepercipieerde bereikbaarheid." Vervoersarmoede hoeft niet altijd te leiden tot onbereikbaarheid: bij ouderen spelen veelal familie of vrienden een belangrijke rol in het opvangen van gebrekkige vervoersopties (Mercado & Páez, 2009 ; Böcker et al., 2016, Manton et al., 2016). Daarnaast kunnen voorzieningen en sociale contacten in de buurt van een individu gelegen zijn, waardoor deze bijvoorbeeld op loopafstand te bereiken zijn (Schmöcker et al., 2005, Schwanen et al., 2001, Böcker et al., 2016). In het model zijn voor elk concept de voor ouderen belangrijkste bijdragende factoren weergegeven, die gebaseerd zijn op basis van de literatuur.



# HOOFDSTUK 3: METHODOLOGIE

In dit hoofdstuk worden de methodologische keuzes beargumenteerd en verantwoord die ten grondslag liggen aan de uitvoering van dit onderzoek. Eerst zal beargumenteerd worden voor welke vorm van dataverzameling is gekozen. Vervolgens zal het onderzoeksgebied nader beschreven worden, gevolgd door een beschrijving van de werving en kenmerken van de onderzoekseenheden. Daarna zal beargumenteerd worden op welke manier de validiteit en betrouwbaarheid gewaarborgd wordt in dit onderzoek. Het methoden hoofdstuk eindigt met de operationalisatie van de verschillende concepten naar een bruikbare topic-list voor het afnemen van de focusgroepen.

## 3.1 ONDERZOEKSDESIGN

Binnen de wetenschappelijke literatuur wordt in toenemende mate erkend dat mobiliteit en bereikbaarheid naast een objectief, meetbare component ook in belangrijke mate gevormd wordt door subjectieve, persoonlijke factoren (Ettema et al., 2023; Kuttler & Moraglio, 2021; Lättman et al., 2018; Lucas, 2018). Zo wordt reistijd en afstand door ieder individu anders ervaren en liggen er bij het al dan niet gebruiken van verschillende vervoersopties een verscheidenheid aan percepties, meningen en eerdere ervaringen ten grondslag (Lättman et al., 2018). Daarnaast heeft vervoersarmoede voor ieder individu een andere uitwerking en vraagt iedere context om een andere aanpak van vervoersarmoede (Jorritsma et al., 2018; Schwanen et al., 2015; Verhorst et al., 2023). Mobiliteit is daarom niet uitsluitend uit te drukken in termen van reistijd, afstand of bereikbaarheid (Pot et al., 2019). Het heeft een subjectieve component, waarin bijvoorbeeld een langdurig gebrek aan mobiliteit ertoe kan leiden dat individuen hun verwachtingen naar beneden bijstellen en hun leven hierop anders inrichten (Pot et al., 2021; van Wee et al., 2019). Daarnaast wordt reistijd door iedereen anders ervaren en speelt het sociale netwerk van individuen een belangrijke mitigerende rol (Böcker et al., 2017; Lättman et al., 2018; Manton et al., 2016). Hierdoor laten een toenemend aantal onderzoeken zien dat de gepercipieerde bereikbaarheid hoog kan zijn ondanks een laag niveau van objectieve bereikbaarheid (Curl, 2018; Lättman et al., 2018; Pot et al., 2021). In navolging van deze ontwikkelingen in de literatuur heeft dit onderzoek als doel meer inzicht te verkrijgen in de subjectieve ervaringen van ouderen met betrekking tot hun persoonlijke mobiliteit. Het richt zich op het verkrijgen van een breder begrip van hoe ouderen hun mobiliteit en gepercipieerde bereikbaarheid vormgeven, welke factoren deze beperken, en welke gevolgen dit heeft voor hun gevoel van bereikbaarheid. Om ruimte te bieden aan de verschillende meningen en ervaringen van ouderen wordt er daarom gekozen om de data te verzamelen door middel van focusgroepen. Doordat er in Nederland nog weinig kwalitatief onderzoek is uitgevoerd naar vervoersarmoede zal dit onderzoek exploratief van aard zijn. (Jorritsma et al., 2018; Kampert et al., 2019; Pot et al., 2019; Scheepers et al., 2016)

## 3.2: DATAVERZAMELING

Volgens Barbour (2007) zijn focusgroepen geschikt om inzicht te verkrijgen in verschillende perspectieven en ervaringen, omdat ze niet alleen helpen om te begrijpen *wat* mensen denken en doen, maar ook *waarom* ze zo denken en handelen (Hay, 2016). Aangezien bij mobiliteitsgedrag de keuzes en visies van mensen worden beïnvloed door sociale normen, waarden en symbolische betekenissen die men geeft aan verschillende mobiliteitsopties, biedt juist de sociale setting die bij focusgroepen gecreëerd wordt een diepgaander inzicht van deze sociale structuren dan dat bij individuele interviews zou worden verkregen (Hay, 2016; Lättman et al., 2018; Muijeen et al., 2020).

Daarnaast leveren focusgroepen veelal uitgebreidere antwoorden op dan bij individuele interviews, doordat respondenten onderling op elkaar kunnen reageren. Hierdoor ontstaat veelal meer diepgang dan bij individuele interviews, doordat respondenten elkaars standpunten aanhoren, kunnen reageren op elkaar en hun eigen standpunten kunnen heroverwegen (Hay, 2016). Daarnaast laat onderzoek zien dat focusgroepen een geschikte

onderzoeksmethode zijn binnen studies waarin ouderen de onderzoekspopulatie vormen (Ataie & Morgan, 2015; Barrett & Kirk, 2000). Het is voor ouderen moeilijker om langdurig één-op-één een gesprek te voeren, waardoor het lastig kan zijn om diepgang te krijgen in de antwoorden (Muijeen et al., 2020). Focusgroepen bieden doordat er meerdere mensen aan meedoen veelal een wat veiligere en informelere setting, waarin ideeën gemakkelijker gedeeld worden. Voor ouderen helpt het om te kunnen aanhaken op antwoorden van anderen (Seymour et al., 2002).

Er zijn echter ook enkele nadelen aan focusgroepen waarmee rekening gehouden dienen te worden. Ataie & Morgan (2015), Barrett & Kirk (2000) en Seymour, Bellamy, Gott, Ahmedzai, & Clark (2002) schrijven dat focusgroepen voor ouderen uitputtend kunnen zijn, door de lange duur van focusgroepen en door de vele interactie tussen respondenten (Muijeen et al., 2020). Daardoor bevelen meerdere onderzoeken aan bij onderzoek naar ouderen kleinere groepen te gebruiken dan het standaard aanbevolen aantal van 10 tot 12 deelnemers. Muijeen et al. (2020) stellen dat er gemiddeld 6 tot 8 deelnemers worden uitgenodigd voor focusgroepen bij ouderen. Volgens Hay (2016) is een aantal van minimaal 6 deelnemers vereist om voldoende discussie te creëren tussen de deelnemers. Voor dit onderzoek zal dan ook worden gestreefd naar minimaal 6 deelnemers per focusgroep, waarbij geprobeerd wordt het aantal deelnemers niet meer dan 10 te laten zijn. Hierdoor kan ondanks een kortere duur van de focusgroepsessies alsnog met voldoende diepgang worden ingegaan op de verschillende thema's van het onderzoek, doordat iedereen meer tijd heeft om aan bod te komen. Aansluitend hierop speelt ook de gespreksleider een belangrijke rol in de begeleiding en uitvoering van focusgroepen. De kwaliteit van de dataverzameling is in sterke mate afhankelijk van de rol van de moderator van het gesprek (Muijeen et al., 2020). Deze dient discussies tussen respondenten aan te moedigen, het gesprek gaande te houden en er voor te zorgen dat er niet teveel afgedwaald wordt van het onderzoek (Muijeen et al., 2020 ; Hay et al., 2016). Tevens zijn er respondenten die stiller zijn en actief moeten worden betrokken bij het gesprek. In onderdeel 3.4 zal worden beargumenteerd hoe met deze nadelen wordt omgegaan, om negatieve effecten op de dataverzameling zo veel mogelijk te beperken. Alvorens iedere focusgroep hebben de respondenten een vragenlijst ingevuld, waarin enkele demografische gegevens zijn bevraagd, zoals leeftijd, huishoudsamenstelling en rijbewijs- en autobezit. Hierdoor kunnen de resultaten beter in perspectief worden geplaatst binnen eerdere bevindingen in de wetenschappelijke literatuur (Goss & Leinbach, 1996; Hay, 2016).

### 3.3: FOCUSGEBIED EN ONDERZOEKSEENHEDEN

Bij het werven van respondenten zijn twee criteria gehanteerd: leeftijd en woonsituatie. Respondenten moesten minimaal 65 jaar oud en thuiswonend zijn. Hoewel de grens van 65 jaar arbitrair is en onderzoek aantoonde dat ouderen steeds langer doorwerken en mobiel blijven (Coughlin, 2009; Reis & Freitas, 2020), hanteren we de officiële definitie van ouderen zoals het CBS en andere statistische bureaus wereldwijd (CBS, 2024; Eurostat, 2024; Schwanen & Páez, 2010). De leeftijdsgrens van 65 jaar wordt in vrijwel alle geraadpleegde onderzoeken gebruikt, waardoor het gebruiken van dezelfde leeftijdsgrens de onderzoeksresultaten beter te vergelijken maakt en beter laat aansluiten bij bestaande literatuur (Hay, 2016). Daarnaast worden alleen zelfstandig thuiswonende ouderen uitgenodigd voor de focusgroepen. Onderzoek toont aan dat ouderen die afhankelijk zijn van pleegzorg aanzienlijk minder mobiel zijn dan zelfstandig wonende ouderen (Kazoglu & Yuruk, 2020; Vogel et al., 2023) Voor dit onderzoek is het echter cruciaal dat respondenten mobiel zijn, om te achterhalen welke beperkingen zij ervaren. Hoewel onzelfstandige niet-thuiswonende ouderen ook mobiliteitsproblemen ervaren betreft dit vaak gespecialiseerd vervoer, dat buiten de scope van dit onderzoek valt (Kazoglu & Yuruk, 2020).

Er is specifiek gekozen om dit onderzoek uit te voeren in een stedelijk gebied, omdat het merendeel van de onderzoeken naar vervoersarmoede bij ouderen zich tot dusver voornamelijk heeft gericht op rurale gebieden (Giesel & Köhler, 2015; Pot et al., 2019; Walsh et al., 2012). In een stedelijke context heeft vervoersarmoede naar verwachting andere uitwerkingen wegens andere omgevingsfactoren en de nabijheid van voorzieningen (Kampert et al., 2019). Daarnaast zijn er in steden meer alternatieve vervoersopties beschikbaar (Böcker et al., 2017). Tevens heeft dit onderzoek als doel een vervolg te geven aan het kwantitatieve onderzoek van Kampert

et al. (2019), waarin het risico op vervoersarmoede voor verschillende bevolkingsgroepen en buurten in de gemeente Utrecht zijn vastgesteld. In de discussie bevelen Kampert et al. (2019) kwalitatief vervolgonderzoek aan naar de risicogroepen woonachtig in deze buurten, zodat een beter begrip ontstaat welke gevolgen mobiliteitsbeperkingen hebben en hoe de factoren die vervoersarmoede veroorzaken worden ervaren (Kampert et al., 2019).

Uit onderzoek blijkt dat ouderen een lastig te bereiken doelgroep is (Ataie & Morgan, 2015). Hierdoor is besloten de werving zo breed mogelijk uit te zetten (Hay, 2016). In de eerste fase was de werving uitsluitend gericht op de risicowijken die gedefinieerd waren door Kampert et al. (2019). Echter kwamen er geen aanmeldingen binnen, waarna besloten is de werving uit te breiden over geheel Utrecht. Uiteindelijk zijn er in verscheidene buurtcentra door de stad heen posters opgehangen en zijn via facebook, mail, telefoon en het eigen netwerk diverse activiteitengroepen en belangenorganisaties van ouderen benaderd. Via facebook is uiteindelijk één focusgroep geworven. Via de belangenvereniging voor ouderen (U-op-leeftijd) is de tweede focusgroep gevonden. De andere respondenten zijn uiteindelijk gevonden door aan respondenten te vragen of zij nog contacten hadden binnen hun eigen netwerk (*snowball recruiting*). Het nadeel aan *snowball recruiting* is dat dit vaak wel mensen binnen hetzelfde netwerk van een respondent betreft waardoor de diversiteit in de respondentengroep af kan nemen (Parker et al., 2019). Zo liggen twee locaties van focusgroepen erg dicht bij elkaar (focusgroep Leidsche Rijn en West). Hoewel dit de betrouwbaarheid en validiteit van de resultaten kan verminderen, werd er een voorkeur gegeven aan een hoger verzadigingsniveau van de data (Hay, 2016).

Er werden minimaal vier focusgroepen gehouden. Dit was binnen de tijd en middelen van het onderzoek haalbaar en bood tevens een goede mogelijkheid om diverse meningen te horen. De focusgroepen werden allemaal op locatie afgenomen waarbij toestemming gevraagd is om de focusgroep op te nemen. De kenmerken van de respondenten zijn weergegeven in tabel 2.

**Tabel 2: Onderzoekseenheden**

Nr	Respondent	Geslacht	Leeftijd	Leefsituatie	Auto-gerelateerde kenmerken	Maakt gebruik van de volgende vervoersmiddelen
<b>Focusgroep 1 (West) – 24/04/24</b>						
1	1.1	Vrouw	85	Alleenstaand	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
2	1.2	Vrouw	77	Samenwonend	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
3	1.3	Vrouw	87	Alleenstaand	Verlopen rijbewijs Eigen auto (passagier)	Elektrische rolstoel ; scootmobiel ; auto ; regiotaxi
4	1.4	Vrouw	90	Alleenstaand	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Auto ; Regiotaxi
5	1.5	Vrouw	88	Alleenstaand	Geen rijbewijs Geen eigen auto	Lopend ; Regiotaxi
6	1.6	Vrouw	82	Alleenstaand	Geen rijbewijs Geen eigen auto	Lopend ; Regiotaxi
<b>Focusgroep 2 (Leidsche-Rijn) – 21/05/24</b>						
7	2.1	Vrouw	68	Alleenstaand	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Scootmobiel ; Auto ; Regiotaxi
8	2.2	Man	66	Samenwonend	Verlopen rijbewijs Eigen auto (passagier)	Lopend ; Auto
9	2.3	Vrouw	78	Alleenstaand	Geen rijbewijs Geen eigen auto	Lopend ; Scootmobiel ; Auto ; Regiotaxi
10	2.4	Man	68	Samenwonend	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
11	2.5	Vrouw	65	Samenwonend	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
12	2.6	Man	69	Samenwonend	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer ; Regiotaxi

<b>Focusgroep 3 (Noordoost) – 24/05/24</b>						
13	3.1	Vrouw	87	Alleenstaand	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Auto ; Regiotaxi
14	3.2	Vrouw	85	Alleenstaand	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Auto
15	3.3	Vrouw	78	Alleenstaand	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
16	3.4	Vrouw	67	Samenwonend	Geen rijbewijs Eigen auto (passagier)	Lopend ; Fiers ; Auto ; Openbaar vervoer
17	3.5	Man	70	Samenwonend	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Fiets ; Auto
18	3.6	Vrouw	79	Alleenstaand	Geldig rijbewijs Eigen auto (bestuurder)	Lopend ; Fiets ; Auto
19	3.7	Vrouw	80	Alleenstaand	Geen rijbewijs Geen eigen auto	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer ; Regiotaxi
20	3.8	Vrouw	66	Alleenstaand	Geen rijbewijs Geen eigen auto	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
21	3.9	Vrouw	72	Alleenstaand	Geen rijbewijs Geen eigen auto	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
22	3.10	Man	74	Samenwonend	Geldig rijbewijs Eigen auto	Lopend ; Fiets ; Auto
<b>Focusgroep 4 (Overvecht) – 29/05/24</b>						
23	4.1	Vrouw	66	Alleenstaand	Geen rijbewijs Geen auto	Lopend ; Regiotaxi ; Scootmobiel
24	4.2	Vrouw	67	Alleenstaand	Geldig rijbewijs Geen auto	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
25	4.3	Vrouw	68	Samenwonend	Geen rijbewijs Geen auto	Lopend ; Fiets ; Openbaar vervoer
26	4.4	Vrouw	68	Alleenstaand	Geen rijbewijs Geen auto	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer
27	4.5	Vrouw	75	Alleenstaand	Geen rijbewijs ; Geen auto	Lopend ; Openbaar vervoer ; Regiotaxi
28	4.6	Vrouw	68	Samenwonend	Geldig rijbewijs ; Geen auto	Lopend ; Fiets ; Auto ; Openbaar vervoer

### 3.4: BETROUWBAARHEID EN VALIDITEIT

Bij het verzamelen en analyseren van de data is het essentieel om de validiteit en betrouwbaarheid te waarborgen, zodat de gegevens bruikbaar zijn voor het beantwoorden van de hoofdvraag (Hay, 2016). Kwalitatief onderzoek is niet generaliseerbaar en toetsbaar doordat de data afhankelijk is van de deelnemers en de invloed van de onderzoeker tijdens de dataverzameling en analyse. Hierdoor is de betrouwbaarheid van kwalitatief onderzoek veelal lager in vergelijking met kwantitatief onderzoek (Hay, 2016). Echter, de betrouwbaarheid van kwalitatief onderzoek kan worden gewaarborgd door triangulatie: een gedegen voorbereiding op basis van literatuur, en een kritische reflectieve houding van de onderzoeker (Baxter & Eyles, 1997).

Wilson et al. (2016) benadrukken het belang van een goed geïnformeerde gespreksleider bij focusgroepen. Voorafgaand aan de uitvoering van onze focusgroepen is daarom uitvoerig onderzoek gedaan in de wetenschappelijke literatuur (Muijeen et al., 2020). De theoretische basis en de gestelde vragen tijdens de focusgroepen zijn gebaseerd op een breed scala aan bronnen, waardoor een genuanceerd beeld van het wetenschappelijk debat over vervoersarmoede kon worden geschetst (Pot et al., 2019). Triangulatie werd toegepast bij de selectie van respondenten, waarbij diversiteit in leeftijd en locatie werd nagestreefd om een eenzijdig beeld te voorkomen (Hay, 2016). De topiclist gebaseerd op eerdere onderzoeken, werd vooraf getest op een groep ouderen om de duidelijkheid en relevantie van de vragen te waarborgen. Op basis van deze pilot zijn de vragen verder verduidelijkt. Tijdens de focusgroepen werd gestreefd naar open vraagstelling, waarbij de onderzoeker zo min mogelijk sturend optrad. Bij de dataverzameling zijn tevens twee onafhankelijke notulisten aanwezig geweest, die met afstand tot het onderzoeksthema de resultaten zo feitelijk als mogelijk hebben genoteerd. Na elke sessie werd de focusgroepsessie met de aanwezige notulisten nabesproken en resultaten met elkaar vergeleken. Op deze manieren werd geprobeerd de dataverzameling zo valide en gefundeerd mogelijk te maken (Hay, 2016).

Hoewel onderzoekers verondersteld worden volledig neutraal te zijn met het onderwerp dat onderzocht wordt, is het in de praktijk lastig om geheel onafhankelijk te staan van het onderzoeksonderwerp (Valentine, 2005). Iedereen heeft immers persoonlijke voorkeuren en visies op een onderwerp. Volgens Hay (2016) is het daarom belangrijk kritisch te reflecteren op de eigen invloed op de onderzoeksresultaten. Hier zal tijdens de discussie van dit onderzoek nader aandacht aan worden besteed. Tot slot is er kritisch gekeken en overlegd met mede studenten en de begeleider over de gemaakte keuzes voor dit onderzoek, waardoor het onderzoek betrouwbaarder is geworden. Ondanks de beschreven nadelen blijft kwalitatief onderzoek de beste methode voor dit onderzoek. Dit onderzoek is voor het beantwoorden van de hoofdvraag gebaat bij diepgang in de motieven van de respondenten. Hier zijn kwalitatieve onderzoeksmethoden het meest geschikt voor (Lune & Berg, 2017).

## 3.5: OPERATIONALISATIE & ANALYSE

### 3.5.1: OPERATIONALISATIE

Uit onderzoek blijkt dat het bij interviews bevorderlijk is te beginnen met makkelijke en algemene vragen, zodat de respondent zich meer op zijn gemak voelt (Hay, 2016). Daarom begint het interview met een kennismaking en een beschrijving van het reisgedrag en de reisvoorkeuren. Vervolgens zal in het middenstuk dieper worden ingegaan op de verschillende visies, ervaringen en factoren die mobiliteitsbeperkingen veroorzaken en hoe dit de (gepercipieerde) bereikbaarheid beïnvloedt van de respondenten. In het voorlaatste thema staat centraal wat de gevolgen zijn van een slechte bereikbaarheid op het leven van de respondenten. Tot slot wordt gevraagd welke verbeteringen de ouderen graag zouden willen zien waardoor hun mobiliteit en bereikbaarheid kan worden verbeterd. De vijf thema's die in het interview aan bod komen zijn respectievelijk "introductie", "reisgedrag en voorkeuren", "beperkingen in mobiliteit en bereikbaarheid", "gevolgen van (beperkte) bereikbaarheid" en "verbeteringen van uw mobiliteit".

Het eerste thema 'reisgedrag en voorkeuren' dient als basis voor verdere uitweiding tijdens de focusgroepen. Hier delen de respondenten hun reisfrequentie, bestemmingen en gebruikte vervoersmiddelen. Deze informatie is essentieel om later in de focusgroep de redenen te achterhalen waarom ouderen bepaalde vervoersmiddelen verkiezen boven andere (Lättman et al., 2018). Verwacht wordt dat vervoersarmoede zich bij elke persoon anders manifesteert doordat er een verscheidenheid aan voorkeuren, vaardigheden, interne- en externe kenmerken van invloed zijn op het reisgedrag van individuen (Kuttler & Moraglio, 2021; Sheller, 2018).

Vervolgens zal in het thema "beperkingen in mobiliteit en bereikbaarheid" dieper worden ingegaan op de belemmeringen die ouderen ervaren in hun mobiliteit. Hierbij wordt teruggegrepen op de antwoorden bij thema 1, zodat ouderen kunnen reflecteren op hun ervaringen met de eerder genoemde vervoersmiddelen en de bereikbaarheid van de benoemde bestemmingen. Dit thema richt zich op de vraag of ouderen zich beperkt voelen in hun mobiliteit en hoe deze beperkingen de gepercipieerde bereikbaarheid van voorzieningen, diensten, sociale netwerken en activiteitenlocaties beïnvloeden. Daarbij wordt dieper ingegaan op de oorzaken van deze beperkingen en in hoeverre deze te relateren zijn aan de hoofdconcepten uit het theoretisch kader (vervoersongelijkheid, sociale ongelijkheid en motility). De vragen worden open gesteld en zullen tijdens de analyse worden vergeleken met de literatuur (Currie & Delbosc, 2011; Jorritsma et al., 2018; Kaufmann et al., 2004; Lucas, 2012; Lucas, Bates, et al., 2016a). Er wordt expliciet ruimte geboden aan de rol van subjectieve ervaringen, voorkeuren en (digitale) vaardigheden, omdat uit de literatuurstudie bleek dat hier steeds meer aandacht aan wordt besteed in het verklaren van mobiliteitsbeperkingen ten opzichte van eerder onderzoek (Durand et al., 2022; Pot et al., 2019; Shliselberg et al., 2020).

In het thema 'gevolgen van (beperkte) bereikbaarheid' wordt dieper ingegaan op hoe mobiliteitsbeperkingen en een slechte bereikbaarheid het leven van individuen beïnvloedt. Eerdere onderzoeken lieten bijvoorbeeld zien dat een slechte bereikbaarheid kan leiden dat ouderen afspraken afzeggen wegens een te lange reistijd, een minder gewenst vervoersalternatief kiezen of bestemmingen niet meer kunnen bereiken, waardoor zij uiteindelijk sociale exclusie kunnen ervaren (Currie et al., 2009; Lucas, 2012; Mackett & Thoreau, 2015; Schwanen et al., 2015). Tevens wordt in dit thema bevraagd hoe ouderen zich aanpassen aan een mobiliteitsbeperkingen: onderzoek wijst uit dat bijvoorbeeld het sociale netwerk een mitigerende rol heeft bij een slechte bereikbaarheid (Lättman et al., 2018). Zelfs bij beperkte mobiliteit kan iemand nog sociale inclusie ervaren als de sociale contacten zich dichtbij bevinden of als zij de beperkingen in mobiliteit kunnen ondervangen (Kuttler & Moraglio, 2021).

De indeling en vragen sluiten aan bij eerdere focusgroepen over vervoersarmoede. Binnen de Nederlandse context is kwalitatief onderzoek naar vervoersarmoede schaars (Pot et al., 2019 ; Kampert et al., 2019). Het onderzoek van Pot et al. (2019) naar vervoersarmoede bij ouderen in plattelandsgebieden in Zeeland heeft veel waardevolle input gegeven voor de vraagstellingen in dit onderzoek. Daarnaast zijn diverse internationale

kwalitatieve onderzoeken over mobiliteit geraadpleegd (Bolding, 2019; Donley et al., 2014). Hierbij is de vraagstellingen aangepast om beter aan te sluiten bij ouderen en de theoretische basis van dit onderzoek, waardoor bijvoorbeeld vragen over vaardigheden, normen en waarden en voorkeuren van ouderen met betrekking tot hun persoonlijke mobiliteit zijn toegevoegd. Hierdoor zijn de vragen in dit onderzoek zowel gebaseerd op de literatuur als op eerder gefundeerde werken binnen de wetenschappelijke literatuur en beleidsstudies (Bolding, 2019; Donley et al., 2014)

### 3.5.2: ANALYSE

Voorafgaand aan elke focusgroep hebben alle respondenten een vragenlijst ingevuld met vragen over geslacht, leeftijd, huishoudsamenstelling, autobezit, rijbewijsbezit en gebruikte vervoersmiddelen. Dit vooraf verzamelen van statistische gegevens bespaart tijd tijdens de focusgroepen, omdat deze basisinformatie niet meer individueel besproken hoeft te worden (Hay, 2016; Muijeen et al., 2020). Hierdoor blijft meer tijd over voor de uitgebreidere vragen die diepgang vereisen. Daar dat ouderen een lagere concentratie hebben dan jongeren, is het van belang dat uit de kortere tijd die voor focusgroepen staat meer informatie wordt gehaald (Ataie & Morgan, 2015). Bovendien helpt het om achteraf tijdens het analyseren van de data de diversiteit binnen de respondentengroep te bepalen en de uitspraken van de respondenten beter te interpreteren op basis van inzichten uit de wetenschappelijke literatuur (Bedford & Burgess, 2001). Deze vragen zijn gekozen op basis van het eerdere literatuuronderzoek, waaruit bleek dat deze factoren invloed hebben op mobiliteitsbeperkingen. Bijvoorbeeld, autobezit is relatief hoog onder ouderen en belangrijk voor hun mobiliteit, wat het relevant maakt om verschillen in mobiliteitsbeperkingen tussen respondenten met en zonder auto te onderzoeken (Davey, 2007; Keizer et al., 2019; Luiu et al., 2017; Reis & Freitas, 2020). Een oudere leeftijd is ook gekoppeld aan een verhoogde kans op mobiliteitsbeperkingen (Currie et al., 2007b; Urbaniak et al., 2021). Daarnaast is huishoudsamenstelling een relatief onderbelicht thema (Rozynek & Lanzendorf, 2023). Het vergelijken van respondenten op basis van huishoudsamenstelling en ervaren beperkingen kan waardevolle inzichten opleveren.

Voor de analyse van de data zijn alle focusgroepen getranscribeerd. Dankzij de aanwezigheid van één of twee notulisten per focusgroep kon bijna elke uitspraak aan de juiste respondent worden gekoppeld, waarmee bepaalde uitspraken in perspectief konden worden geplaatst op basis van persoonlijke kenmerken (Bedford & Burgess, 2002). De focusgroepen zijn vervolgens gecodeerd, dit gebeurde systematisch in drie fasen, die worden beschreven door Hay (2016). In de eerste fase werden de transcripten “open” gecodeerd. Dit houdt in dat er geen vaste codes worden vastgesteld vooraf het analyseren van de data. Hiermee wordt voorkomen dat een zogeheten *confirmation bias* ontstaat, waarin uitsluitend uitspraken worden gecodeerd die een bepaalde verwachting vanuit de literatuur bevestigen (Hay, 2016). Door open coderen kunnen er nieuwe thema's en verbanden worden ontdekt die bij gesloten codes niet zouden worden opgemerkt (Baxter & Eyles, 1997). In de tweede fase werden vergelijkbare codes gegroepeerd, waardoor patronen en overeenkomsten zichtbaar werden. In de derde fase werden alle transcripten opnieuw gelezen en gecodeerd met de nieuwe, gegroepede codes. Op deze manier is op een systematische wijze omgegaan met de onderzoeksdata, zodat de betrouwbaarheid en validiteit van de data gewaarborgd blijft (Hay, 2016).



# HOOFDSTUK 4: RESULTATEN

## 4.1: BESCHRIJVING PERSOONLIJKE MOBILITEIT

Voordat dieper werd ingegaan op de beperkingen in mobiliteit en de gevolgen hiervan op de bereikbaarheid van activiteiten, voorzieningen en het sociale netwerk, werd de respondenten gevraagd welke vervoersmiddelen zij tot hun beschikking hadden en welke bestemmingen zij vaak bezochten. Hieruit bleek dat mobiliteit voor de respondenten een belangrijk aspect is van hun dagelijks leven en welzijn. Alle deelnemers leggen zelfstandig afstanden in de buurt af, meestal te voet, naar bestemmingen die voorzien in basisbehoeften, zoals supermarkten, buurthuizen en sportverenigingen. Het zelfstandig kunnen bereiken van deze bestemmingen wordt beschouwd als een basisniveau van mobiliteit. Respondent 4.1, die afhankelijk is van thuiszorg voor huishoudelijke taken, verwoordt dit als volgt: *“Ik wil zo lang mogelijk zelfstandig door de buurt kunnen. Ik ben immers al gedeeltelijk afhankelijk van andere mensen omdat ik een heleboel dingen niet meer zelf kan. Maar ik wil in dat stukje in vervoer gewoon zo lang mogelijk zelfstandig zijn.”* (Respondent 4.1).

Voor verdere afstanden, die niet lopend kunnen worden afgelegd, gebruiken de respondenten een breed scala aan vervoersmiddelen. Veelbezochte bestemmingen zijn het centrum van Utrecht, recreatieve voorzieningen zoals restaurants, bioscopen of theaters, medische afspraken (ziekenhuizen) en het bezoeken van familie en vrienden. Uit de focusgroepen bleek dat voor vervoer buiten de regio de auto veelal essentieel is. Respondent 3.10 zegt hierover: *“Zonder auto maak ik me vooral zorgen dat het openbaar vervoer zich op de regio richt. Want mijn zoon woont in Zeeland, ik ben toch wel bang dat ik die niet meer kan zien.”* (Respondent 3.10). Indien familie binnen de stad of regio woont, worden deze vaker bezocht: *“Ik heb het geluk dat mijn dochters in de stad wonen. Daardoor kan ik ze vaak bezoeken”* (Respondent 1.1). Twaalf respondenten hebben een eigen auto en gebruiken deze als bestuurder, drie respondenten hebben een auto in het huishouden maar gebruiken deze uitsluitend als passagier. Voor respondenten zonder auto biedt de fiets een alternatief, die door zestien van de achtentwintig respondenten regelmatig gebruikt wordt. Respondenten met meerdere vervoersopties ervaren meer flexibiliteit en konden beperkingen gerelateerd aan het openbaar vervoer makkelijker ontwijken: *“Utrecht zelf vind ik best goed bereikbaar, maar alleen als je gebruik kan maken van de verschillende [vervoers-] opties. Ik vind het centrum slecht te bereiken per auto, dus dan zet ik mijn auto bij Voordorp en dan pak ik de bus. Zo kies ik de beste optie uit voor de bestemming waar ik heen wil”* (Respondent 3.1). Opvallend is dat uit de beschrijving van de persoonlijke mobiliteit bleek dat respondenten met een eigen auto of fiets het openbaar vervoer niet als volwaardig alternatief beschouwden. De meesten gebruiken het openbaar vervoer alleen in uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld wanneer parkeren moeilijk is (zoals in het stadscentrum) of bij recreatieve activiteiten: *“Als we naar een concert of feestje gaan, dan wil ik er nog wel eens gebruik van maken. Maar alleen als het echt moet hoor”* (Respondent 3.4)

Twaalf respondenten zijn volledig afhankelijk van het openbaar vervoer, regiotaxi of scootmobiel doordat zij geen gebruik kunnen maken van – of toegang hebben tot – een auto of fiets. Uit de discussies tijdens de focusgroepen blijkt echter dat veel van deze respondenten het openbaar vervoer juist niet gebruiken, waardoor zij veelal afhankelijk zijn van de regiotaxi, sociale netwerk of andere vervoersmiddelen, zoals een scootmobiel. Het mijden van het openbaar vervoer is te verklaren vanuit persoonlijke voorkeuren, maar vooral door beperkingen gerelateerd aan het gebruik van openbaar vervoer. Tot slot geven verschillende respondenten aan dat mobiliteit voor hen niet alleen een middel is om van A naar B te komen; voor velen is mobiliteit ook een recreatieve activiteit op zichzelf: *“Ik ben ook nog zo blij dat ik zelfstandig weg kan met de fiets. Ik vind het heerlijk om een stukje te fietsen, dat geeft mij echt voldoening.”* (Respondent 3.7). Anderen geven aan dat ze bijvoorbeeld regelmatig een stukje wandelen voor ontspanning. Uit de focusgroepen kwam dus naar voren dat de visie op persoonlijke mobiliteit sterk afhankelijk is van het type bestemming, de locatie van bestemmingen, de beschikbaarheid van vervoersopties en de mogelijkheid om zelfstandig deze vervoersopties te gebruiken en bestemmingen zelfstandig te bereiken. Bestemmingen in de buurt bleken voor iedereen te voet bereikbaar.

Voor verdere bestemmingen worden verschillende vervoersmiddelen gebruikt, waarbij de auto en fiets een duidelijk voorkeur heeft boven het gebruik van openbaar vervoer. De factoren die de keuze voor vervoersmiddelen bepalen, worden verder uitgewerkt in de volgende onderdelen van het resultatenhoofdstuk.

## 4.2: MOBILITEITSBEPERKINGEN

### 4.2.1 VERVOERSONGELIJKHEID

#### 1: AANBOD EN ROUTES VAN BUSLIJNEN

Bij alle vier de focusgroepen werd benoemd dat het aanbod van het openbaar vervoer is afgenomen in de laatste jaren. Verschillende buslijnen zijn samengevoegd of opgeheven, waarbij voornamelijk buslijnen die door de wijk heen liepen zijn verdwenen. Hierdoor rijden buslijnen vaker langs de hoofdwegen richting grotere overstaphaltes, en worden er vergeleken met vroeger minder bestemmingen binnen de wijk zelf aangedaan. Zo stelt respondent 1.3: *“De bus rijdt nu niet meer door Oog in Al, maar er langs.”* (Respondent 1.3). Als gevolg van het verdwijnen van buslijnen die door de wijken heen liepen, geven meerdere respondenten aan dat bushaltes zich te ver van de woonlocatie bevinden om lopend te kunnen bereiken. Respondent 1.1 reist hierdoor bijvoorbeeld niet langer met het openbaar vervoer: *“Ik gebruik de regiotaxi. Vroeger liep er een bus door Lombok, maar nu moet ik naar de Vleutenseweg lopen, dat is te ver”* (Respondent 1.1). Daarnaast blijkt dat de huidige buslijnen onvoldoende aansluiten op de gewenste bestemmingen van ouderen. Hierdoor geeft respondent 4.4 aan dat ze vaker moet overstappen om het buurthuis te bereiken: *“Die buslijnen zijn veranderd, waardoor ik veel minder goed door Overvecht heen kan reizen. Dus nu moet ik twee bussen nemen voordat ik hier ben. Dat is gewoon onhandig, want je moet overstappen en dan tien minuten wachten [op een andere bus]. En als je pech hebt, dan mis je je aansluiting net.”* (respondent 4.4) In focusgroep 3 wordt door respondent 3.6 genoemd dat er een grote behoefte is aan vervoer dat bestemmingen bereikt die voor ouderen belangrijk zijn: *“Ik snap niet dat die bussen allemaal langs de randen van de stad rijden, waar ze echt een verschil zou kunnen maken is een ouderen bus, of een lokale bus, die de verzorgingstehuizen, het ziekenhuis, het centrum et cetera aandoet. Vraag desnoods aan ouderen zelf welke route ze zouden willen.”* (Respondent 3.6). Doordat buslijnen niet meer door de wijk lopen en tevens niet de bestemmingen aandoen die voor ouderen belangrijk zijn, is de reistijd met het openbaar vervoer toegenomen.

#### 2: BETROUWBAARHEID OPENBAAR VERVOER

Naast onvoldoende aanbod van buslijnen zijn respondenten ontevreden over de frequentie en betrouwbaarheid van bussen. In alle focusgroepen blijkt uit de discussies dat de meerderheid van de respondenten ervaart dat bussen regelmatig uitvallen of een lage frequentie hebben, vooral tijdens het weekend en in de avonduren. Zo kan respondent 2.6 in het weekend lastig naar het centrum van Utrecht toe: *“De bussen naar Utrecht rijden niet in het weekend. Dus woon je achterin de wijk, dan moet je eerst een bus pakken naar het winkelcentrum om daarna weer verder te kunnen reizen. Mensen die dus verder weg wonen in de wijk hebben eigenlijk helemaal niks!”* (Respondent 2.6). Hierdoor wordt het openbaar vervoer door respondenten als onbetrouwbaar ervaren: *“Je moet gewoon een gok nemen elke keer als je ergens heen moet [met de bus]. En dan maar hopen dat de bussen ook komen!”* (Respondent 2.3). In sommige gevallen geven respondenten aan meer dan een uur te wachten op een bus, doordat er meerdere lijnen achter elkaar zijn uitgevallen: *“Nou, weet je, de bussen vallen ook regelmatig uit. En heb je dan een afspraak, dan is dat heel vervelend als je anderhalf uur moet wachten. Ik maak regelmatig mee dat er een paar bussen achter elkaar uitvallen.”* (Respondent 4.5) Hierdoor zien verschillende respondenten af van het gebruik van het openbaar vervoer: *“Ik kies vaker voor de regiotaxi omdat het OV onbetrouwbaar is. Vaak staat er 'bus vervallen' op het display zonder uitleg, en dan zie je de bus later ineens toch voorbijrijden”* (Respondent 3.8). Tijdens de focusgroep in Leidsche Rijn bleek dat de ontevredenheid over het vervoersaanbod en frequentie van buslijnen door meer respondenten werd ervaren dan in de focusgroepen in wijken dicht bij het centrum.

---

## 3: TOEGANKELIJKHEID VAN HET OPENBAAR VERVOER

---

### 3.1: FYSIEKE TOEGANKELIJKHEID VAN VOERTUIGEN

Uit de focusgroepen bleek dat respondenten bussen als ontoegankelijk ervaren. Vooral ouderen die afhankelijk zijn van loophulpmiddelen zoals rollators of rolstoelen, geven aan dat zij hierdoor geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Uit de gesprekken kwam naar voren dat zij graag van het openbaar vervoer gebruik zouden willen maken, maar de fysieke inrichting hen ervan belemmert om veilig te reizen. Hierdoor zijn zij afhankelijk van de regiotaxi, die zijn eigen beperkingen kent, zoals het ver van tevoren moeten inplannen van een rit. Door zes respondenten wordt aangegeven dat zij hierdoor de flexibiliteit missen om spontaan familie of vrienden te bezoeken, iets wat met het reguliere openbaar vervoer beter mogelijk zou zijn: *“Soms moet je vier of vijf dagen van tevoren reserveren voor de regiotaxi. Spontaan even de holt op, dat kan ik niet doen”* (Respondent 4.1).

De meeste voertuigen in het openbaar vervoer zijn niet gelijkvloers (met uitzondering van de trams), zowel binnen het voertuig zelf als bij de instap ten opzichte van de halte. Hierdoor vinden gebruikers met een fysieke beperking het moeilijk een bus in te komen: *“Je moet maar eens proberen zelf een paar treden op zien te komen met die rollators... Daar zijn ze veel te zwaar voor!”* (Respondent 1.5). Hoewel elke bus een loopplank heeft, geven enkele respondenten aan dat ze niet graag om hulp vragen aan de chauffeur. Respondenten 3.1 en 4.1 ervaren bijvoorbeeld dat buschauffeurs met tegenzin uitstappen en hen onvriendelijk helpen, waardoor ze zich bezwaard voelen. Dat geldt tevens voor het vragen aan hulp bij medepassagiers, die niet altijd uit zichzelf hulp aanbieden of hun plaats afstaan in het geval een bus vol is: *“Ik wil graag zelfstandig reizen en ik mis gewoon de hulp in het openbaar vervoer. Daarnaast is een bus ook wel eens vol of hebben mensen allemaal een koptelefoon op. Dan voel ik echt niet de behoefte om te gaan roepen en mensen om hulp te vragen”* (Respondent 2.1).

De angst die het instappen met zich meebrengt, gecombineerd met dat er in volle bussen niet altijd zitplaats is, weerhoudt sommigen in het gebruik van het openbaar vervoer: *“Nou, in geen enkel geval wil ik nog gebruik maken van het openbaar vervoer. [...] Het is ontoegankelijk!”* (Respondent 2.3). Zowel door ouderen met loopondersteuning als ouderen zonder fysieke beperkingen wordt tevens aangegeven dat bussen veelal te snel beginnen met rijden, waardoor ze geen tijd hebben gehad om een plaats te vinden. Respondent 3.7 kwam met haar arm in het verband naar de focusgroep en gaf aan de dag ervoor gevallen te zijn omdat een buschauffeur begon te rijden voordat zij een plaats had: *“Ik ben daardoor best huiverig geworden voor de bus.”* (Respondent 3.7). Daarnaast gaven respondenten met een rollator aan dat ze vinden dat de deuren veelal te snel sluiten. Meerdere respondenten geven aan hierdoor al eens tussen de deur te hebben gezeten: *“Ik heb al een keer tussen de deuren gezeten met mijn rollator. En met instappen in bussen is ook erg lastig [...] dan moet ik zelf er eerst in en dan nog mijn rollator. Nou, dat is lastig. Ik voel me dan ook erg gehaast”* (Respondent 1.6). De ervaringen van de respondenten zelf kunnen er toe leiden dat steeds meer ouderen het openbaar vervoer gaan mijden.

---

### 3.2:VERVOERSKOSTEN

Daarnaast blijken vervoerskosten de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te beperken. Respondent 4.5 geeft aan dat in Overvecht veel arme inwoners wonen en dat zij vaak van buurtbewoners hoort dat het openbaar vervoer te duur is in verhouding tot hun inkomen. Ook respondenten zelf geven aan door hoge kosten het openbaar vervoer te mijden of vervoersalternatieven te gebruiken. Zo gebruikte respondent 2.4 voorheen regelmatig de tram, maar vindt hij de kosten dermate hoog geworden dat de voordelen van het openbaar vervoer niet langer opwegen tegen dat van het gebruiken van zijn eigen auto: *“Een enkeltje met de tram kost bijna vier euro. Als je met z'n tweeën bent is het al acht euro. Dan ben je zestien euro kwijt om heen en terug te rijden met de tram. Dat ben ik ook kwijt aan parkeer- en benzinegeld. Dus dan wordt het ook afwegen hoe ik ga reizen.. Met de auto ben je vaak nog sneller ook”* (Respondent 2.4). Daarop vult een andere respondent uit focusgroep 2 aan: *“Wij komen nauwelijks in Utrecht centrum, het wordt gewoon te duur voor de mensen. Parkeren is onbetaalbaar, en de bus wordt steeds duurder”* (Respondent 2.6).

Respondenten die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer worden vaker geraakt door de gestegen kosten van het openbaar vervoer. *“Als je afhankelijk wordt op een gegeven moment van openbaar vervoer, doordat je zelf niet meer kunt fietsen of autorijden, dan zit je wel met de kosten. De één kan dat beter betalen dan de ander.”* (Respondent 4.4). Respondent 4.5 geeft aan blij te zijn dat ze binnenkort een aangepaste fiets krijgt, doordat ze hierdoor minder kosten hoeft te maken voor het gebruiken van de regiotaxi: *“Ja, ik vind het vervoer een behoorlijke kostenpost. Kijk, ik kan nu straks met die driewieler. Dat gaat enorm schelen. Want elk ritje met de taxibus kost geld. Ik belde daardoor echt niet zo vaak de regiotaxi toen ik daar afhankelijk van was.”* (Respondent 4.5).

---

#### 4: INFRASTRUCTURELE BEPERKINGEN

Naast beperkingen bij het gebruik van openbaar vervoer, ondervindt de meerderheid van de respondenten ook diverse mobiliteitsbeperkingen tijdens het gebruik van infrastructuur. Deze beperkingen zijn afhankelijk of er per voet, fiets of auto wordt gereisd, maar hebben veelal betrekking op de inrichting, onderhoud en medeweggebruikers. Respondenten die fietsen geven aan zich regelmatig onveilig te voelen. Vooral snelle voertuigen zoals elektrische fietsen, brommers, bezorgservices en fatbikes veroorzaken een onveilig gevoel, omdat ze veel ruimte innemen op vaak te smalle fietspaden en wegen. Daarnaast voelen ouderen zich onveiliger op wegen zonder duidelijke baanscheiding, waardoor ze dicht langs groot gemotoriseerd vervoer moeten fietsen. Respondent 3.8 zegt hierover: *“Vroeger had je aparte fietspaden, daar voelde ik me veiliger. Laatst moest er een keer een ambulance langs, die reed dus aan mijn kant van de weg. Ik moest afstappen. Anders had die mij ook meegenomen. Het is dus niet veiliger geworden.”* (Respondent 3.8). Alle respondenten leggen afstanden in de buurt te voet af, maar komen daarbij vaak obstakels tegen die het trottoir versperren, zoals fout geparkeerde auto's of omgevallen fietsen. Ook de kwaliteit van de wegen en trottoirs zelf wordt door verschillende respondenten bekritiseerd. Veelal zorgen uitstekende boomwortels en losliggende tegels ervoor dat ouderen het risico lopen te vallen. Respondent 4.4 gaf aan tot twee keer toe gevallen te zijn doordat zij losliggende tegels niet goed zag, waardoor zij als gevolg hiervan geen gebruik meer maakt van een kortere route, maar omloopt om bestemmingen te bereiken. Ouderen voelen zich onveiliger op drukke en onoverzichtelijke kruispunten, omdat hier veel onverwachte situaties voordoen, waardoor verschillende respondenten deze kruispunten vermijden. Zo worden met name kruispunten in het centrum genoemd en kruispunten op de ring van Utrecht, waar vaak vanuit meerdere richtingen fietsers, voetgangers en autoverkeer oversteken: *“Ja, ik vind sommige kruispunten heel onoverzichtelijk. Dat kruispunt bij stadsschouwburg bijvoorbeeld. Of bij het Vredenburg, die is al helemaal onduidelijk. Dan sta je voor het stoplicht, maar dan gaan fietsers ineens allen kanten op: links, rechts, rechtdoor. Ik vind dat dan best wel gevaarlijk en eng, want ik ben niet zo snel”* (Respondent 3.1).

##### 4.2.2 SOCIALE ONGELIJKHEID

Verskillende persoon- en huishoudenkenmerken leiden ertoe dat de respondenten beperkt werden in hun mogelijkheden om zich te verplaatsen. Tijdens de focusgroepen kwamen fysieke beperkingen die gepaard gaan met ouder worden het meest naar voren. Door fysieke beperkingen kunnen verschillende respondenten minder grote afstanden te voet afleggen of verliezen ze de mogelijkheid om zelfstandig gebruik te maken van een fiets of auto. Hierdoor hebben zij minder vervoersopties tot hun beschikking en zijn zij vaak langer onderweg, doordat alternatieve vervoersopties minder goed aansluiten op hun reisbehoeftes: *“Ik heb wel een auto, maar ik ben geopereerd aan mijn rug en mag niet meer rijden. Daardoor is het wel lastiger geworden hoor om ergens naar toe te gaan.”* (Respondent 4.6). Fysieke beperkingen kunnen er ook toe leiden dat ouderen zich onveiliger voelen in het gebruiken van vervoersmiddelen: *“De bus en tram zijn voor mij geen optie, omdat ik mij onzeker voel [om te vallen]. Ik heb twee zware hersenoperaties gehad vier jaar geleden [...], dat zit me vaak in de weg”* (Respondent 2.2). Twaalf van de achtentwintig respondenten zijn volledig afhankelijk van het openbaar vervoer, doordat fysieke beperkingen het gebruik van een eigen auto of fiets onmogelijk hebben gemaakt.

De combinatie van factoren gerelateerd aan sociale ongelijkheid vergroten vaak de impact van vervoergerelateerde beperkingen, die genoemd zijn in het vorige onderdeel. Zo gaven meerdere respondenten aan dat het openbaar vervoer ontoegankelijk is vanwege de inrichting van de bussen en de hoge instap, maar worden in de praktijk voornamelijk respondenten met fysieke beperkingen hierdoor beperkt, doordat zij minder vervoersalternatieven hebben dan het openbaar vervoer. Fittere respondenten hebben meer vervoersalternatieven om beperkingen gerelateerd aan een vervoersmiddel te omzeilen. Vergelijkbaar hieraan bleken de hoge kosten van het openbaar vervoer. Hoewel bijna alle respondenten het eens waren dat het OV prijzig is, vormt dit vooral voor respondenten met een laag inkomen een ernstige belemmering in hun mobiliteitsmogelijkheden. Zij hebben minder vervoersopties tot hun beschikking en hebben veelal geen andere keus dan het openbaar vervoer, waardoor ze vaker geconfronteerd worden met de hoge kosten. Respondent 4.1 zit door fysieke beperkingen al langdurig in de bijstand en werd ernstig beperkt door hoge kosten in vervoer: *“Zeker toen ik met het openbaar vervoer moest, dat kon gewoon niet. Dan bleef ik thuis. Dus dan kwamen mijn ouders mij ophalen omdat ik anders niet eens naar mijn ouders kon gaan in Drenthe. Of mijn moeder stuurde even een treinkaartje op. [...] Maar anders waren de kosten toch wel pittig.”* (Respondent 4.1)

Hoewel twaalf respondenten geen eigen vervoermiddelen meer hebben, wordt het openbaar vervoer juist door die groep het meest gemeden. Deze groep voelt zich door hun persoonlijke en fysieke beperkingen dermate kwetsbaar, dat ze niet durven in te stappen in OV-voertuigen, het openbaar vervoer niet kunnen betalen of de werking van het vervoersysteem niet goed begrijpen. Naast fysieke beperkingen en inkomen bleek ook de huishoudsamenstelling van invloed op de mobiliteit van de respondenten. Alleenstaanden hebben vaker te maken met mobiliteitsbeperkingen doordat er geen gezinsleden zijn die mobiliteitsbeperkingen kunnen opvangen. Bij de respondenten die samenwoonden of gehuwd waren bleek één van de partners vaak nog te kunnen autorijden of hulp te kunnen bieden bij het reizen. Zo geeft respondent 2.2 aan: *“Ik heb een zware hersenoperatie gehad, maar mijn vrouw kan rijden. Dus die vangt veel op als ik ergens naar toe wilt. [...] Als ik naar mijn moeder wil gaan is dat 45 minuten autorijden. En als je met het openbaar vervoer moet, [...] dan ben ik twee keer langer onderweg. Minimaal anderhalf uur, twee uur. Dat vind ik veels te lang. Ik kan daardoor eigenlijk bijna niet meer alleen op bezoek bij haar.”* (Respondent 2.2).

Indien een van de partners overlijdt, blijken respondenten moeite te hebben om hun gewoontes en reisgedrag aan te passen. Zo zegt respondent 3.7: *“Sinds mijn man overleden is kan ik alleen nog maar gebruik maken van de fiets. Dus het is eigenlijk pas sinds heel kort dat ik daar weer gebruik van maak.”* (Respondent 3.7). Later geeft ze aan dat ze hierdoor een tijd gebonden was aan huis: *“Ik heb ook een periode in mijn leven gehad dat ik heel blij was als er iemand bij me langskwam, omdat ik zelf bijna niet meer de deur uit kon.”* (Respondent 3.7).

#### 4.2.3 COMPETENTIES (MOTILITY)

##### ORGANISATORISCHE (DIGITALE) VAARDIGHEDEN

Het plannen van een reis met het openbaar vervoer kan een complexe onderneming zijn, vooral voor mensen met beperkte digitale vaardigheden. Respondenten hebben uiteenlopende houdingen ten opzichte van digitalisering: een aantal respondenten plant regelmatig reizen via internet en vindt dit handig, omdat het vanuit huis kan, terwijl anderen aangeven er *“niet meer aan beginnen”* (Respondent 1.5). Het plannen van een reis gebeurt meestal thuis op de computer, omdat werken met een telefoon als onhandig wordt ervaren: *“Ik vind het een heel stuk ingewikkelder om het via een app te doen. Onze ogen worden ook slechter, dus het is fijn als je het thuis kan doen. Maar dan kan je onderweg niet opzoeken als er iets verandert is”* (Respondent 3.1).

Vooraf onverwachte wijzigingen tijdens een reis worden als beperkend ervaren, omdat het lastig is om ter plekke aan reisinformatie te komen. Respondenten geven bijvoorbeeld aan dat bij een vervallen halte vaak naar een internetpagina wordt verwezen voor meer informatie, wat niet altijd praktisch is: *“Nou, dat stond dus niet aangegeven op internet, het was nergens te vinden. Was ik voor niks naar die halte gelopen.”* (Respondent 4.5).

Ook geven meerdere respondenten aan dat het bereiken van bestemmingen door nieuwe routes van het openbaar vervoer steeds ingewikkelder wordt, met vaker overstappen of onhandige routes en krappe overstaptijden: *“Ik vind ook dat de routeplanners in de OV-apps verkeerde informatie geven. Soms geeft de reisplanner een heel raar reisadvies. Dan moet ik eerst helemaal naar het station toe om over te stappen, terwijl ik ook hier naar het winkelcentrum kan gaan en daar overstap op dezelfde bus. Dat is net zo makkelijk, en dan hoef ik niet dat hele Utrecht centraal over te lopen”* (Respondent 4.3).

Voor ouderen met beperkte digitale vaardigheden is het lastig om onderweg een alternatieve route te vinden bij gemiste aansluitingen. Dit maakt het plannen van reizen soms zo moeilijk dat ze het openbaar vervoer vermijden: *“Mijn bedoeling is dat ik deze zomer een paar dagen ga logeren bij een vriendin. Nou, ik zou niet weten hoe ik er moet komen met het openbaar vervoer.”* (Respondent 3.7). Daarnaast vinden de respondenten het ingewikkeld om informatie over het vervoersysteem te vinden, omdat de informatie versnipperd is en elke aanbieder zijn eigen abonnementen en reisplanners aanbiedt. Veel respondenten zijn niet op de hoogte van regelingen voor ouderen, zoals kortingsabonnementen of voorzieningen voor lage inkomens in Utrecht: *“Vooral als je losse kaartjes koopt dan is het gewoon veel duurder. Je moet echt weten hoe je een gunstig abonnement afsluit, anders betaal je veel te veel.”* (Respondent 3.8). Respondenten zijn voor deze informatie vaak afhankelijk van elkaars kennis over het vervoersysteem: *“Je kan het altijd vragen aan elkaar. “Doe jij dat eens een keer?”* (Respondent 1.6)

Doordat de informatievoorziening voornamelijk berust op het kunnen gebruiken van internet zijn veel respondenten met beperkte digitale vaardigheden niet op de hoogte van uitval of wijzigingen in de dienstregeling en de voorzieningen vanuit de gemeente: *“Je moet wel weten welke wegen je moet bewandelen! De gemeente zal je niet helpen. Ik wist er in eerste instantie namelijk helemaal niets vanaf”* (Respondent 2.6). Door respondent 4.1 wordt gepleit dat meer informatie lokaal beschikbaar is, bijvoorbeeld in buurthuizen: *“Nou, leg flyers neer in de buurthuizen. En ook dat de gemeente meer informatie geven aan de buurtteams, zodat die op de hoogte zijn. Dus dat die bijvoorbeeld een keer een informatiebijeenkomst houden.”* (Respondent 4.1)

---

## PERSOONLIJKE VAARDIGHEDEN

Uit de focusgroepen bleek dat verschillende respondenten op latere leeftijd de vaardigheden verliezen om zelfstandig auto te rijden of te fietsen, waardoor hun mobiliteit beperkt wordt. Veel respondenten gaven aan dat zij meer hulp zouden willen bij het opdoen van vaardigheden om alternatieve vervoersmiddelen te kunnen gebruiken, zoals over de werking van het openbaar vervoer of het besturen van een scootmobiel of aangepaste fiets. Ondanks dat zij vaak eerder de vaardigheden hadden om deze voertuigen te besturen, weerhoudt een slechte eerdere ervaring of angst in het verkeer hen ervan om deze zelfstandige vervoersmiddelen (opnieuw) te gebruiken: *“Ik heb zo'n elektrische driewieler gekocht een paar jaar geleden. Daar durf ik niet meer op te rijden. Ik ben er gewoon niet handig in. Je gaat heel langzaam door die straatjes door, die ook nog eens schuin lopen. En als er dan een auto of fietser achter je zit die zit op te jagen. Ik raak daar van in paniek!”* (Respondent 2.1).

Volgens respondent 3.7 is het van belang dat ouderen gebruik blijven maken van verschillende vervoersopties, omdat anders het risico bestaat dat ze deze vaardigheden verliezen: *“Het gaat niet om willen, je moet het gewoon doen! Als je het lang niet doet komt er op een gegeven moment een punt dat je niet meer durft.”* (Respondent 3.7). In haar sociale netwerk zijn meerdere vriendinnen beperkt in hun mobiliteit doordat ze na een val op de fiets niet meer durven te fietsen: *“Ik heb echt wel mensen om mij heen die nadat ze gevallen zijn het niet meer durven. Dan heb ik zoiets van: ‘Dan stap ik weer op en ga ik gewoon nog een keer fietsen.’”* (Respondent 3.7). Door enkele respondenten wordt benoemd dat indien zij hulp zouden krijgen met het gebruiken van het openbaar vervoer of alternatieve vervoersmiddelen, ze wellicht sneller hiervan gebruik zouden maken: *“Ik heb kunnen regelen dat ik kan oefenen met de ergotherapeut. Want het is toch... Ja, ik heb 20 jaar niet meer op een fiets gezeten.”* (Respondent 4.5).

Respondent 2.6 is mantelzorger en heeft veel contact met andere mantelzorgers. Hij geeft aan dat initiatieven zoals praktische rijlessen voor scootmobielen en trainingen in het gebruik van openbaar vervoer ouderen verder kunnen helpen, doordat zo het vertrouwen in het gebruik van deze vervoersopties wordt vergroot. Hierdoor kunnen ouderen langer hun zelfstandigheid behouden: *“Mensen durven het vaak niet [...], terwijl als ze het een keer samendoen met iemand, ik echt denk dat veel meer mensen zelfstandig met het openbaar vervoer zouden kunnen gaan”* Hierdoor wordt niet optimaal gebruik gemaakt van alle beschikbare vervoersopties door mensen met beperkte vaardigheden: *“Hoewel de gemeente wel veel doet voor mensen met een beperking vind ik. Alleen veel mensen weten het niet”* (Respondent 2.6).

---

## SOCIALE NORMEN EN VOORKEUREN

Voor respondenten met meerdere vervoersopties blijkt het openbaar vervoer veelal niet als een alternatief te worden gezien ten opzichte van het gebruiken van zelfstandige vervoersmiddelen. Dit werd voornamelijk veroorzaakt door de verhalen die zij van anderen hebben gehoord, waardoor ze bij voorbaat al het openbaar vervoer afschreven. Illustratief hiervoor waren opmerkingen van een respondent tijdens focusgroep 2, die aangaf het openbaar vervoer geen alternatief te vinden voor de auto, maar later aangaf zelf al 20 jaar niet meer met de bus te zijn gegaan en daardoor weinig van het huidige openbaar vervoer af te weten. De vervoerskeuze blijkt dus sterk te worden beïnvloed door voorkeuren, gewoontes en vooroordelen van respondenten. Zo bleek dat de regiotaxi niet uitsluitend wordt gebruikt, omdat er aan het openbaar vervoer beperkingen zitten, maar ook omdat enkele respondenten een persoonlijke voorkeur hebben voor de regiotaxi. Echter, zo wordt benadrukt, meerdere mobiliteitsopties bieden wel meer flexibiliteit: *“Nou, ik vind de regiotaxi ook gewoon erg fijn. Maar het is fijn als je meer opties hebt, dat je nog ergens op kan terugvallen, of gewoon eens een keer wat anders kan proberen. Dan ben je minder afhankelijk als het misgaat.”* (Respondent 2.1) Door gebrekkige informatievoorziening is de vervoerskeuze tevens vaak niet gebaseerd op een rationale vergelijking van verschillende vervoersmiddelen.

## 4.3: GEVOLGEN VAN MOBILITEITSBEPERKINGEN

### 4.3.1: (GEPERCIPIEERDE) BEREIKBAARHEID VAN BESTEMMINGEN

Mobiliteitsbeperkingen hebben uiteenlopende effecten op het reisgedrag en de bereikbaarheid van bestemmingen. De oorzaken van mobiliteitsbeperkingen variëren per individu, waardoor de gevolgen op hun persoonlijke mobiliteit en bereikbaarheid ook verschillen. Het was opvallend dat alle respondenten aangaven ondanks ervaren mobiliteitsbeperkingen alsnog tevreden zijn met hun gevoel van bereikbaarheid. Het blijkt dat ouderen bewust rekening houden met mobiliteitsbeperkingen en daardoor hun reisgedrag aanpassen. Hiervoor wordt meestal een alternatief vervoersmiddel gebruikt, zoals een fiets als autorijden niet meer lukt of het gebruiken van de regiotaxi indien het openbaar vervoer niet goed aansluit op de reisbehoeftes. Doordat de reistijden door deze alternatieven soms langer zijn, geven verschillende respondenten aan eerder te vertrekken van huis. De respondenten die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer nemen tevens veelal een bus eerder, of laten de regiotaxi bewust te vroeg komen, zodat een eventuele uitval van bussen of regiotaxi's kan worden ondervangen. Hierdoor blijven veel bestemmingen bereikbaar, ondanks een langere reistijd: *“Als je de regiotaxi gebruikt, dan moet je daar de tijd voor nemen. Je moet niet verwachten dat je op een bepaald tijdstip ergens kunt zijn, want je komt nooit op tijd”* (Respondent 3.1).

Uit de discussies bleek dat veel ouderen een langere reistijd zien als een onderdeel dat hoort bij het ouder worden. De nadelen die bijvoorbeeld het verliezen van een snellere vervoersoptie met zich meebrengen, worden dan ook gezien als iets wat geaccepteerd moet worden. Op een opmerking van een respondent in focusgroep 1 waarin blijkt dat ze het mist dat ze niet naar huis kan lopen, reageert een andere respondent gelaten: *“Ik kan ook al veel minder dan tien jaar geleden. Ja, dat is toch zo? Het leven gaat gewoon door. Daaraan moet je je gewoon aanpassen, klaar.”* (Respondent 1.1). Een opmerking uit een andere focusgroep sluit hierbij aan: *“Als ik nu even ergens naar toe loop, dan moet ik soms een half uur zitten. Dat deed ik 10 jaar geleden niet. Daar doe je ook niemand kwaad mee”* (Respondent 3.2). Respondent 1.5 benoemt dat ze weliswaar wel doorheeft dat reizen veel langer duurt dan vroeger, maar dat ze ook meer tijd heeft en er daardoor er wel mee om kan gaan: *“Je hebt natuurlijk ook meer tijd dan vroeger. Daardoor heb je er misschien wat minder last van.”* (Respondent 1.5). Dit wordt bevestigd door andere respondenten, waaruit blijkt dat zolang de respondenten aangeven de tijd te hebben, een langere reistijd niet zozeer een probleem is: *“Het is vooral en stukje gemak dat weggevallen is, ik kan alles nog wel bereiken, maar het kost wat meer moeite.”* (Respondent 4.6).

Uit de discussies bleek echter dat de visies op de gepercipieerde bereikbaarheid veranderen zodra respondenten aangaven ergens op een vast tijdstip te moeten zijn. Met name bij belangrijke afspraken als een ziekenhuisafpraak leveren mobiliteitsbeperkingen veel stress op. Bijna de helft van de respondenten geven aan wel eens te laat geweest te zijn bij een afspraak in het ziekenhuis doordat bussen niet reden: *“Ik kwam toen echt twee uur te laat, ik was er helemaal overstuurd van. De baliemedewerkster in het ziekenhuis zei toen ook tegen mij: “Mevrouw, doet u alstublieft rustig. Daar kunt u toch helemaal niets aan doen?” Maar ja, je wil op tijd komen. Je staat 's morgens om zes uur al op, om klaar te zijn.”* (Respondent 1.1). Daarnaast blijken respondenten ook andere activiteiten die gebonden zijn aan een tijd niet altijd te kunnen halen. Respondent 4.4 heeft zelf ooit een uitvaart gemist door mobiliteitsbeperkingen en kent verschillende mensen uit haar sociale netwerk die wel eens te laat komen bij belangrijke afspraken:



*“Het is toch eigenlijk belachelijk dat je gewoon voor belangrijke afspraken, zoals het ziekenhuis, de dokter, een begrafenis of noem het maar op... Dat je daar niet op tijd kan komen. Of altijd maar bang bent dat je te laat gaat komen. Kijk, ga je op visite bij een kennis, dan is een half uurtje later niet het grootste probleem. Dat is niet zo erg. Maar als je een afspraak hebt die dus echt belangrijk is, en je mist hem, dan moet je soms weer een paar weken wachten voordat je weer terecht kan. Dat is gewoon echt heel vervelend.”*

Respondent 4.4

Daarnaast blijkt dat enkele respondenten door mobiliteitsbeperkingen niet altijd de bestemmingen kunnen bereiken van hun voorkeur. Respondent 4.1 is gebonden aan een supermarkt dichterbij, omdat een supermarkt van haar voorkeur slecht te bereiken is met het openbaar vervoer. Bij respondent 2.6 vallen regelmatig bussen uit als ze naar een medische afspraak reist, waardoor ze niet langer naar haar voorkeurslocatie toegaat maar naar een locatie richting het centrum van Utrecht, omdat hier meer buslijnen naar toe gaan: *‘Maar ik vond mijn oude priklocatie eigenlijk veel fijner. Maar ja, je past je gewoon aan’* (Respondent 3.6).

Uit de focusgroepen bleken voornamelijk locaties aan de randen van de stad slecht bereikbaar. Vaak betreft dit grotere ziekenhuizen of grotere winkelketens, zoals een bouwmarkt of tuincentrum. Deze locaties zijn veelal slecht verbonden met het openbaar vervoer en tevens is het lastig om grotere aankopen mee terug te nemen in een bus of regiotaxi. Daardoor kan respondent 3.1 niet langer haar hobby tuinieren uitvoeren, omdat ze niet zelfstandig met het openbaar vervoer, regiotaxi of scootmobiel naar een tuincentrum kan komen. Af en toe lukt het haar om samen met een vriendin te gaan die een eigen auto heeft: *“Dus opzich kan ik overal nog wel komen, maar bepaalde bestemmingen die ik leuk vind, zoals een tuincentrum, daar ben ik echt afhankelijk voor van vrienden.”* (Respondent 2.1)

Daarnaast blijkt de gepercipieerde bereikbaarheid in de avonduren sterk te verschillen ten opzichte van overdag. Voornamelijk recreatieve activiteiten in de avond worden bijna niet meer door respondenten zonder eigen auto zelfstandig bezocht. Bijna alle respondenten vermijden reizen in de avond en zijn afhankelijk van hun sociale netwerk voor vervoer. Het openbaar vervoer en de regiotaxi worden in de avond zelden gebruikt vanwege de onbetrouwbaarheid en de angst om bij rituitval niet meer thuis te kunnen komen: *“Die regiotaxi kwam maar niet. En daar stond ik dan in mijn eentje op een dijkje in de middle of nowhere, 's avonds. Het was toen al donker rond die tijd. Het restaurant was ook dicht. Ik zat peentjes te zweten. Echt, dat vond ik zo eng. Want ik was helemaal alleen.”* (respondent 4.1). Daarnaast voelen veel respondenten zich sociaal onveilig tijdens de *‘last-mile’* tussen een OV-halte en hun bestemming of thuis als het donker is. Eén respondent vertelt dat ze onderweg beroofd is toen ze 's avonds van de bushalte naar huis liep. Daarnaast geven respondenten die gebruik maken van een fiets of scootmobiel aan dit in de avonduren niet meer te doen, doordat obstakels op wegen slechter zichtbaar zijn en ze minder goed de verkeerssituatie kunnen overzien: *“'S avonds vind ik het al helemaal eng om met mijn scootmobiel te rijden, dan zie ik het ook gewoon niet. Dan schrik je je rot als je over zo'n drempel klapt. Ik rijd 's avonds niet meer, echt niet.”* (Respondent 3.3)

Afhankelijkheid van hulp van het sociale netwerk voor avondactiviteiten blijkt dan ook groot. Als er geen hulp beschikbaar is, worden recreatieve activiteiten vaak afgezegd: *“Ik doe alles met mijn scootmobiel, zomer of winter, maar uitgaan in de avond blijft lastig. Soms kan ik met iemand meerijden, maar soms gaat dat niet. En dan blijf ik thuis, dat vind ik echt jammer.”* (Respondent 2.3). Dit weerhoudt respondenten ervan om bijvoorbeeld naar een voorstelling te gaan of uit eten te gaan, tenzij anderen hen thuis kunnen brengen: *“Ik mis het wel dat je bijvoorbeeld een keer naar een voorstelling kan gaan. Of uiteten met anderen. Dat kan wel, maar dan moeten anderen je wel altijd thuisbrengen. Als het lang licht is, zou ik het geen probleem vinden.”* (Respondent 3.2).

### 4.3.2: ZELFSTANDIGHEID

Het bleek uit de discussies tijdens de focusgroepen dat ondanks een objectief ervaren afname van bereikbaarheid, de gepercipieerde bereikbaarheid mede gevormd wordt en in belangrijke mate afhankelijk is van de mate waarin een bestemming zelfstandig kan worden bereikt. Naast dat een goede mobiliteit door de respondenten wordt gezien als een middel waardoor locaties, voorzieningen en het sociale netwerk bereikbaar blijven, blijkt uit de focusgroepen mobiliteit ook een sterke symbolische waarde te hebben, waarin het wordt geassocieerd met een goede gezondheid en het gevoel van “jong blijven”. Zo stelt respondent 4.1: *“Ik voel me nog veel te jong om thuis te zitten en niks te gaan zitten doen. Ik wil de zelfstandigheid hebben om te kunnen gaan en staan waar ik wil”* (Respondent 4.1). Voornamelijk het verliezen van de zelfstandigheid en de afhankelijkheid van het sociale netwerk of openbaar vervoer die dit met zich meebrengt, blijkt voor de meeste respondenten een probleem te zijn. Zo benoemt respondent 2.1, die voor vervoer veelal afhankelijk is van haar sociale netwerk: *“Ik mis de tijd dat ik gewoon nog een eigen fiets had. Dat bood zoveel vrijheid, ik kon toen overal gewoon naar toe.”* (Respondent 2.1). Voor velen is het afhankelijk worden van anderen een ernstig toekomstbeeld: *“Maar dat is ook hetgeen waar ik persoonlijk niet zo goed tegen kan. Ik ben gewend om alles zelf te kunnen doen, maar als je dan afhankelijk bent van anderen... Afwachten wanneer er iemand komt. Ik word daar doodzenuwachtig van.”* (Respondent 1.4). Het verliezen van zelfstandigheid wordt dus als vervelend ervaren: ouderen hebben een voorkeur voor een langere reistijd zelfstandig dan dat ze volledig afhankelijk zijn van anderen: *“Zolang ik het zelf kan doen, is voor mij alles bereikbaar. Ik ga overal naartoe met m'n scooter. Als het zou kunnen, zou ik er zelfs nog [zelfstandig] mee naar Rotterdam gaan”* (Respondent 4.1). Hetzelfde wordt benoemd door een andere respondent die geen auto of fiets meer heeft: *“Mijn scooter is mijn vrijheid.”* (Respondent 2.1.)

Hulp vragen van het sociale netwerk werd door de meerderheid van de respondenten dan ook gezien als een laatste redmiddel, of als er echt geen andere mogelijkheden meer zijn om zelfstandig een locatie te bereiken. Respondent 3.7 zegt hiervoor bijvoorbeeld over: *“Ik ga dus echt niet elke keer mijn kinderen vragen om mij op te halen.”* Respondent 4.6 is in sommige gevallen afhankelijk van vervoer van haar zoon, waarin ze aangeeft dit niet fijn te vinden: *“We worden dan wel vaak weggebracht. Kijk, mijn zoon die werkt, die wil ik niet constant lastigvallen daarmee.”* Dit beeld komt terug uit alle andere focusgroepen. Zo stelt respondent 2.3: *“Ik doe het liefst zoveel mogelijk zelf. Zelden vraag ik of iemand mij op komt halen. Ja, als ik soms uiteten ga in de avond. Dan word ik altijd netjes opgehaald en weer thuisgebracht. Maar ik doe het meeste zelf.”* (Respondent 2.3). Door respondent 1.1 wordt benoemd dat indien ze niet meer zelfstandig kan reizen, ze niet zeker weet of ze nog ergens kan komen: *“Ik weet niet of ik nog een beetje mobiel blijf. Kijk, als je echt helemaal afhankelijk wordt van alles en nog wat. Dan denk ik niet dat ik het meer leuk vind. Dan denk ik gewoon dat ik afhaak. Maar voor de rest, zolang het leuk blijft doe ik hartstikke mijn best hoor.”* (Respondent 1.1).

### 4.3.3: SOCIALE EXCLUSIE

Ondanks verschillende mobiliteitsbeperkingen toonden de respondenten met mobiliteitsbeperkingen een sterk aanpassingsvermogen. Ze ontwikkelden strategieën om met mobiliteitsbeperkingen om te gaan, zoals het vaker gebruiken van een scooter, het vooruitplannen van reizen, eerder aankomen en vertrekken bij afspraken en het inzetten van hun sociale netwerk voor hulp. Ondanks dat mobiliteitsbeperkingen het gebruik van bepaalde vervoersmiddelen bemoeilijkt of onmogelijk maakt en bestemmingen soms slecht bereikbaar zijn, blijkt bij geen van de respondenten de mobiliteitsproblemen dermate ernstig te zijn dat er een sociaal isolement is ontstaan. Respondenten geven aan daarbij veel sociale activiteiten in de buurt te ondernemen en blij zijn met de nabijheid van diensten en voorzieningen die bij het wonen in de stad horen. Hierdoor zijn sociale contacten en voorzieningen veelal dichtbij en kan er binnen de buurt aan de dagelijkse levensbehoeftes worden voorzien.

Indirect is echter wel zichtbaar dat mobiliteitsbeperkingen het leven van sommige respondenten sterk beheersen. Zij zijn constant bezig met het zoeken naar vervoersalternatieven of leunen op steun van het sociale

netwerk in hun vervoer of informatievoorziening. Alle respondenten hadden vaak nog één of twee vervoersopties tot hun beschikking, maar hebben eigenlijk niet goed nagedacht over wat er zou gebeuren als deze wegvallen: *“Als mijn auto wegvalt, dan heb ik een groot probleem. Ik zou niet weten hoe ik dan ergens moet komen.”* (Respondent 3.10) Door de beschikbaarheid van alternatieven of het sociale netwerk blijft de gepercipieerde bereikbaarheid voor alle respondenten op peil. Het maakt ze echter wel kwetsbaarder, omdat indien deze mitigerende factoren wegvallen zij door hun mobiliteitsbeperkingen alsnog bestemmingen slecht kunnen bereiken: *“Zolang wij een auto hebben zou ik mijn familie kunnen bezoeken. Maar als ik straks geen auto meer heb... dan kan ik niet meer bij mijn zusje op bezoek. Dan verlies ik wel echt een belangrijk sociaal contact, want ik zou ook niet weten hoe zij bij mij kan komen.”* (Respondent 3.7). Hierop wordt bevestigend gereageerd door een andere respondent: *“Ik kan zelf gelukkig nog lopend als de bus uitvalt en heb genoeg andere opties. Maar ik ken wel mensen bij wie dat gebeurt. Die niet meer naar bepaalde plekken gaan in de stad, omdat het OV te slecht is. Of bijvoorbeeld zeggen: ik durf niet meer langs te komen, want ik weet niet of ik nog wel thuis kom. Of het duurt te lang, waardoor ze niet meer langsgaan.”* (Respondent 3.4).

#### 4.4: DE ROL VAN HET SOCIALE NETWERK

Het sociale netwerk speelt een cruciale rol in het leven van ouderen. Uit de focusgroepen blijkt dat een sterk sociaal netwerk niet alleen bijdraagt aan het behoud van welzijn en een goede levenskwaliteit, maar ook dient als een buffer tegen de uitdagingen die gepaard gaan met een verminderde mobiliteit en de mobiliteitsbeperkingen die ouderen tegenkomen als zij zich verplaatsen. Het netwerk vervult verschillende rollen, variërend van het wegbrengen- en ophalen van ouderen tot het voorzien van informatie over reisinformatie, diensten en aanvragen van voorzieningen. Regelmatige interacties met familie, vrienden en burens helpen om een gevoel van verbondenheid en gemeenschap te behouden. Een respondent beschreef hoe belangrijk deze interacties voor haar zijn: *“Ik ben opgeklaard door deze fijne club, het is echt heel bijzonder hoe ondersteunend we zijn”* (Respondent 1.4). Een respondent uit een andere focusgroep benadrukte dit door te zeggen: *“Zolang ik mijn sociale contacten heb, voel ik me minder beperkt door mijn mobiliteitsproblemen”* (Respondent 4.5)

##### 4.4.1: ONDERSTEUNEN IN MOBILITEITSBEHOEFTE

Een van de belangrijkste functies van het sociale netwerk is het opvangen van mobiliteitsbehoeften wanneer er geen vervoersalternatief beschikbaar is. Zoals uit eerdere hoofdstukken is gebleken, zijn bestemmingen aan de randen van de stad, belangrijke afspraken (zoals medische afspraken en uitvaarten) en avondafspraken vaak moeilijk zelfstandig te bereiken. Voor deze activiteiten wordt vaak de hulp ingeschakeld van familie of sociale contacten in de buurt. Uit de discussies in de focusgroepen blijkt dat ouderen terughoudend zijn in het vragen om hulp aan vrienden en familie. Ze voelen zich vaak bezwaard of willen niet tot last zijn: *“Mijn zoon vraagt dan of hij me niet moet komen halen. Maar dat wil ik niet. Ik voel me dan bezwaard. Ik moet hem eerder uit z'n voetbalwedstrijd halen... Hij zegt dan dat hij het niet erg vindt, maar ik wil gewoon niet tot last zijn. Hij brengt mij 's avonds wel thuis, dat vind ik fijn.”* (Respondent 3.3). Dit hangt samen met de symbolische waarde van zelfstandig reizen: het biedt de vrijheid om te kunnen gaan en staan waar je wilt en zelf te bepalen wanneer je naar huis gaat. De mate waarin familie kan helpen, hangt af van waar zij wonen. Veel respondenten hebben familie binnen de regio Utrecht en kunnen daardoor gemakkelijk hulp krijgen. Echter, sommige respondenten hebben geen familie in de buurt of geen contact met hun familie. Voor hen is het lokale sociale netwerk extra belangrijk.

Naast het voorzien in vervoer, blijkt het sociale netwerk ook een rol te spelen bij ondersteunen tijdens het gebruik van vervoersmiddelen. Tijdens de focusgroepen wordt door meerdere respondenten aangeboden om eens een keer samen te reizen als zij horen dat andere respondenten moeite hebben met een bepaald vervoersmiddel: *“Als jij ergens met de trein naartoe wil, moet je dat gewoon tegen mij zeggen. Dan ga ik een keer met je mee, dan help ik je.”* Respondent 2.2 geeft aan dat hij binnenkort samen met zijn vrouw gaat

proberen om weer met de bus te reizen. Dat heeft hij sinds zijn hersenoperatie niet meer zelfstandig gedaan en daardoor durft hij het niet zo goed. Hulp van het sociale netwerk kan dus helpen om nieuwe vervoersmiddelen uit te proberen en vaardigheden aan te leren om deze vervoersmiddelen en de werking van het vervoersysteem beter te begrijpen.

#### 4.4.2: LOKALE

Tijdens de discussies in focusgroepen 1, 2 en 4 werd door meerdere respondenten benoemd dat ze gebruikmaken van lokaal georganiseerd vervoer. Dit betreffen veelal kleinschalige vervoersdiensten die op basis van vrijwilligers en subsidies vanuit de gemeente Utrecht uitsluitend opereren voor lokale inwoners. Tevens doen deze vervoersdiensten veelal alleen bestemmingen binnen de wijk zelf aan of rijden ze naar belangrijke voorzieningen, zoals ziekenhuizen. Zo rijdt in de wijk Noordoost de belbus, in Overvecht de buurttaxi en benoemt in focusgroep 2 een respondent dat ze voor bezoek in Nieuwegein de Maxmobiel neemt. Deze vervoersdiensten blijken vaak te zijn opgericht omdat het reguliere vervoersysteem niet kan voldoen aan de reisbehoeftes van ouderen: *“Er was behoefte aan meer vervoer in de wijk zelf. De bussen gaan eigenlijk te weinig door de wijk heen, en op deze manier wordt je gewoon voor de deur opgehaald.”* (Respondent 4.3). Daarnaast wordt benoemd dat niet alle ouderen die mobiliteitsbeperkingen ervaren in aanmerking komen voor de regiotaxi. Voor hen is een lokaal vervoersysteem een uitkomst: *“Het is te gebruiken door iedereen, ook mensen die bijvoorbeeld geen regiotaxi hebben [...] Die daar niet in aanmerking kwamen en daardoor wel een beetje mobieler konden zijn. Bijvoorbeeld naar de markt brengen, naar de winkelcentra brengen. Van het ene bejaardentehuis naar het andere. Daar is het uiteindelijk toen het uit voor opgericht.”* (Respondent 4.5). In focusgroep 1 worden ook particuliere initiatieven genoemd, zoals het “automaatje” van de ANWB waarin voor een klein bedrag je kan worden opgehaald door een inwoner in de buurt, of het gebruiken van een stichting die avondactiviteiten organiseert voor ouderen: *“Als ik ’s avonds uit wil gaan maak ik gebruik van een stichting, die heet “Vier het leven.” Je wordt er opgehaald. Je wordt thuisgebracht. Die organiseren alles. En dan betaal je een kaartje waar je naartoe gaat. Van een [theater] uitvoering ofzo, plus iets extra's [geld]”* (Respondent 1.4).

#### 4.4.3: INFORMATIEVOORZIENING

Zoals reeds beschreven bij het onderdeel “vervoersongelijkheid” en “organisatorische vaardigheden” hebben ouderen door een gebrek aan (digitale) vaardigheden onvoldoende kennis van het vervoersysteem, wijzigingen van buslijnen en bushaltes en de beschikbaarheid en aanvraagprocedures van voorzieningen voor ouderen of kwetsbare bevolkingsgroepen. Uit de focusgroepen kwam naar voren dat veel respondenten deze informatie momenteel ontvangen via het sociale netwerk: *“Dat is een groot probleem. Heel veel dingen kan je aanvragen, maar je moet het wel weten. Niemand maakt je dat wijs. Het is dat jij [wijst naar respondent 4.1] het ons vertelt hebt en helpt, maar het hebben van een sociaal netwerk is ook niet voor iedereen vanzelfsprekend.”* (Respondent 4.3). Respondent 4.1 vertelt dat ze kennissen had die niet wisten dat zij een scootmobiel konden aanvragen, totdat zij hen heeft geholpen met het aanvraagformulier: *“Maar doordat ze dus niet gebruik maakten van alle [vervoers]opties, deden ze eigenlijk minder dan ze wilden. [...] En op het moment dat ze dan het vervoer krijgen, merk je gewoon aan die mensen dat ze hartstikke blij waren dat ze weer ergens kwamen.”* (Respondent 4.1)

Daarnaast blijkt het sociale netwerk te kunnen helpen bij het aanleren van digitale vaardigheden. Respondenten richten zich hiervoor veelal tot de jongere generatie, waarbij ze gevraagd wordt om hulp en uitleg bij het digitaal plannen van reizen, het aanvragen van abonnementen of voorzieningen, en het begrijpen van apps en het vervoersysteem. Hoewel zij hierdoor weten waar ze informatie kunnen vinden, blijkt in de praktijk het lastig om dit zelfstandig uit te voeren: *“Soms vraag ik het wel eens aan iemand om het voor te doen. Maar als je het dan later zelf weer moet doen, dan is het weer een stuk lastiger.”* (Respondent 3.1). De meerderheid van de respondenten geeft aan gebruik te maken van digitale hulpmiddelen voor verkrijgen van informatie van het vervoersysteem, maar geven tussen neus en lippen door dat ze vooral trucjes hebben geleerd en niet zozeer begrijpen wat ze zelf aan het doen zijn: *“Ik doe veel met het internet maar als het echt niet doet, dan heb ik de jongeren nodig.”* (Respondent 1.3). Niet iedereen heeft het sociale netwerk beschikbaar om hen te helpen

met digitale vaardigheden en informatie over het vervoersysteem. Eén respondent gaf dan ook aan dat ze hiervoor naar de bibliotheek gaat, waar gratis informatie kan worden gegeven en hulp worden geboden met digitale vaardigheden en het aanvragen van gemeenteregelingen.

# HOOFDSTUK 5: DISCUSSIE EN CONCLUSIE

## 5.1: INTERPRETATIE VAN DE RESULTATEN

### 5.1.1: PERSOONLIJKE MOBILITEIT

Uit de beschrijving van de persoonlijke mobiliteit kwam naar voren dat ouderen veel belang hechten aan het behouden van hun mobiliteit, waarbij alle respondenten aangaven meerdere keren per week een reis te ondernemen. De meeste reizen gebeuren binnen de buurt zelf, voornamelijk om de basisvoorzieningen zoals een supermarkt te bereiken of door het bezoeken van het lokale sociale netwerk. Voor bestemmingen buiten loopafstand worden veel verschillende vervoersmiddelen gebruikt, waarbij de meerderheid een duidelijke voorkeur heeft voor het gebruiken van een auto. Dit is in lijn met eerder wetenschappelijk onderzoek, waarin wordt geconcludeerd dat de zogeheten “babyboomgeneratie” (1946-1964) een sterkere voorkeur heeft voor autobezit- en gebruik dan jongere generaties, die relatief gezien vaker afstanden afleggen met het openbaar vervoer. Hjortol et al. (2010) toonde bijvoorbeeld aan op basis van onderzoek in Scandinavië dat binnen deze bevolkingsgroep zowel mannen als vrouwen een sterke voorkeur en gewoonte hebben voor autogebruik. Dit is in lijn met onderzoeken die reeds aan het begin van deze eeuw voorspelden dat de huidige generatie 65+-ers meer autoafhankelijk zouden zijn dan eerdere generaties ouderen (zie o.a. Arentze et al., 2008; Banister & Bowling, 2004; Böcker et al., 2017; Hjorthol et al., 2010). Als verklaring van de actieve persoonlijke mobiliteit van ouderen liggen verschillende verklaringen ten grondslag. Zo wonen ouderen langer zelfstandig thuis (Keizer et al., 2019; Reis & Freitas, 2020), zijn zij de eerste generatie die hun hele leven hebben geleefd in een samenleving waarin autobezit en hoge mobiliteit de norm waren (Coughlin, 2009) en hebben zij een verhoogde levensverwachting waardoor ze steeds langer gezond blijven (Reis & Freitas, 2020). De bestemmingen die door ouderen veelal werden bezocht buiten de eigen buurt waren het stadscentrum, recreatieve activiteiten (theater, bioscoop, restaurants) en grotere voorzieningen, zoals een ziekenhuis.

### 5.1.2: MOBILITEITSBEPERKINGEN

Op basis van kwantitatieve onderzoeken zijn in de afgelopen decennia verschillende oorzakelijke factoren van vervoersarmoede in kaart gebracht. In het theoretisch kader zijn de belangrijkste oorzakelijke factoren beschreven en samengebracht in het conceptueel model, waarin naast de door Lucas (2012) beschreven onderdelen “vervoersongelijkheid” en “sociale ongelijkheid” ook de rol van *motility* is toegevoegd, waarin vervoersarmoede wordt verklaard vanuit persoonlijke voorkeuren, vaardigheden en de mate waarin verschillende vervoersopties daardoor daadwerkelijk worden gebruikt (Jorritsma et al., 2018; Kaufmann et al., 2004). In dit onderdeel wordt voor elk sub-concept beschreven welke relevante uitkomsten dit onderzoek heeft voortgebracht.

---

#### VERVOERSONGELIJKHEID

Uit de discussies tussen de respondenten kwamen alle in het theoretisch kader beschreven factoren gerelateerd aan vervoersongelijkheid terug. Het bezitten van een eigen auto of fiets biedt verschillende voordelen, omdat het bestemmingen bereikbaar maakt tot aan de deur en tevens flexibiliteit biedt om te kunnen gaan en staan wanneer ouderen dat willen (Martens, 2013; Rosenbloom, 2001). Uit de literatuur bleek autobezit bij ouderen ook verklaard te worden vanwege de symbolische waarde die aan autobezit- en gebruik worden gehecht, zoals als een teken van welvaart (Rozynek & Lanzendorf, 2023) of als statussymbool (Steg, 2007). Echter bleek tijdens de focusgroepen de keuze voor het gebruik van auto's grotendeels verklaard te worden vanuit praktische voordelen, zoals een snellere reistijd, flexibiliteit en meer comfort. Daarmee sluiten deze resultaten aan bij eerder onderzoek, waarin autobezit in verband werd gebracht met meer flexibiliteit en comfort (Rosenbloom, 2001; Wretstrand et al., 2009). De symbolische betekenis van auto's werd door de respondenten minder

genoemd als reden om deze te gebruiken. Bestemmingen buiten loopafstand zijn voornamelijk gemakkelijker te bereiken met een auto, omdat deze vervoermiddelen tot aan de deur kunnen komen. Bovendien biedt het bezit van eigen vervoersmiddelen meer flexibiliteit en de mogelijkheid om spontaan ergens naartoe te gaan (Pot et al., 2019 ; Wrestrand et al., 2009).

Binnen de wetenschappelijke literatuur over vervoersarmoede wordt in internationale contexten nauwelijks gesproken over de rol van fietsen op vervoersarmoede (Martens, 2012). Echter, uit de resultaten blijkt dat de fiets een vergelijkbare rol speelt in het leven van ouderen als de auto (Schaap et al., 2015). De fiets biedt flexibiliteit en maakt bestemmingen buiten loopafstand bereikbaar. Wanneer een auto wegvalt, wordt de fiets vaak als eerste alternatief gebruikt. Deze rol van de fiets lijkt sterk afhankelijk te zijn van de stedelijke context. Zo liet eerder onderzoek van Schaap et al. (2015), Jorritsma et al. (2018) en Böcker et al. (2017) binnen stedelijke contexten zien dat de fiets een mitigerende rol heeft op vervoersongelijkheid, maar werd in het artikel van Pot et al. (2019) bij vervoersarmoede op plattelandsgebieden de rol van de fiets bij ouderen niet genoemd. Dit verschil kan worden verklaard doordat die studies zich richten op rurale gebieden, terwijl in stedelijke gebieden de afstanden vaak kleiner zijn en de fiets daardoor een geschikt alternatief biedt voor autobezit (Schaap et al., 2015 ; Jorritsma et al., 2018).

Naast het bezit van een eigen auto of fiets bleek het aanbod van openbaar vervoer een belangrijke rol te spelen in het ervaren van vervoersongelijkheid. In overeenstemming met de literatuur bleek uit dit onderzoek dat inwoners van gebieden met een beperkt aanbod van openbaar vervoer meer moeite te hebben om bestemmingen te bereiken (Giesel & Kühler, 2015 ; Currie & Delbosc, 2011 ; Dorantes & Murauskaite-Bull, 2023; Pérez-Peña et al., 2021). Zo gaven inwoners van wijken dicht bij het centrum aan meer opties te hebben dan inwoners woonachtig in randwijken. Uit de focusgroepen blijkt echter dat niet alleen het aanbod van openbaar vervoer bepalend is voor vervoersongelijkheid, maar vooral of de buslijnen aansluiten op de reisbehoeften van ouderen (Lättman et al., 2018). Respondenten gaven aan dat buslijnen vaak niet de bestemmingen bereiken die zij graag bezoeken, of dat buslijnen slecht aansluiten op andere buslijnen. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van locaties sterk verminderd en neemt de reistijd tevens toe. Eerdere onderzoeken onderzochten het aanbod en nabijheid van openbaar vervoer veelal uitsluitend op basis van kwantitatieve meetbare indicatoren, zoals de afstand tot OV-haltes en het aantal verschillende buslijnen in een bepaald gebied (zie o.a. Kampert et al., 2019; Giesel & Kühler, 2015; Lucas et al., 2018). Dit onderzoek toont echter aan dat niet uitsluitend het aanbod van openbaar vervoer belangrijk is, maar dat ook de 'bruikbaarheid' van buslijnen ten aanzien van het bereiken van de bestemmingen die belangrijk zijn voor ouderen van belang is (Pot et al., 2021). Dit probleem is tevens verergerd door recente ontwikkelingen waarbij bushaltes naar hoofdwegen zijn verplaatst en lijnen zijn samengevoegd, waardoor buslijnen minder dan voorheen door de wijken heen lopen, maar vaker richting knooppunten waar overgestapt moet worden (De Vos, 2018; Lättman et al., 2018; Pot et al., 2021).

Daarnaast blijkt de kwaliteit en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer onvoldoende. Hierdoor wordt het openbaar vervoer door de meerderheid van de respondenten niet gebruikt. Vooral voor ouderen met een fysieke beperking levert dit problemen op in de bereikbaarheid van diensten, voorzieningen en het sociale netwerk. Zij zijn vaak afhankelijk van openbaar vervoer, maar mijden het gebruik hiervan en worden daardoor volledig afhankelijk van de regiotaxi of hun sociale netwerk om bestemmingen te bereiken. De bevindingen uit dit onderzoek komen sterk overeen met eerder uitgevoerd onderzoek naar mobiliteitsbeperkingen bij ouderen, waarbij de ontoegankelijkheid van openbaar vervoer vanwege een ontoegankelijke inrichting veelvuldig werd beschreven (zie o.a. Bigby et al., 2019; Low et al., 2020; Luiu et al., 2017, 2018 ; Durand et al., 2022 ; Wretstrand et al., 2009)

Nederland loopt achter op andere Europese landen als het gaat om de toegankelijkheid van bussen en trams voor mensen met een fysieke beperking. In Scandinavië zijn bijvoorbeeld veel voertuigen in het openbaar vervoer gelijkvloers gemaakt om de toegankelijkheid voor ouderen te verbeteren (Wretstrand et al., 2009). Hetzelfde geldt voor andere grote Europese steden zoals Wenen en Londen, waar het gehele wagenpark al

enkele jaren geleden is vervangen door voertuigen met een lage instap om de toegankelijkheid te verbeteren (Emberger et al., 2013; Hwangbo et al., 2015). Toronto heeft sinds enkele jaren het *Family-of-services* project gestart, waarin aangepast openbaar vervoer wordt gecombineerd met regulier openbaar vervoer (Grisé et al., 2019).

Naast omgevingsfactoren en kenmerken van het vervoersysteem, hebben verschillende auteurs in recente jaren ook weersomstandigheden onderzocht als verklarende factor van vervoersongelijkheid (Böcker et al., 2017; Böcker & Thorsson, 2014; Helbich et al., 2014; Yang et al., 2013). Hierdoor is besloten het model van Lucas (2012) en Jorritsma et al. (2018) uit te breiden met de factor “weersomstandigheden”. De focusgroepen bevestigden dat weersomstandigheden de mobiliteit van ouderen kunnen beperken. Vooral ouderen zonder auto ondervinden meer hinder van weersomstandigheden. Openbaar vervoershaltes zijn vaak niet goed ingericht op koude temperaturen, harde wind of stevige regenval, wat het reizen met het OV bemoeilijkt. Dit geldt ook voor de zomermaanden, waarin bushaltes vaak onvoldoende beschutting bieden tegen de zon (Carlsson, 2002).

Tot slot kwamen uit de focusgroepen verschillende beperkingen gerelateerd aan de inrichting van de infrastructuur naar voren. Hoewel de inrichting van infrastructuur niet als factor is opgenomen in het conceptueel model, werd dit aspect wel door de meerderheid van de respondenten genoemd. De belangrijkste aandachtspunten waren de kwaliteit van de infrastructuur (bijvoorbeeld obstakels en boomwortels), de inrichting (zoals onveilige kruispunten, het ontbreken van gescheiden fietspaden/autowegen en een gebrek aan (invalide)parkeerplaatsen) en medeweggebruikers (zoals e-bikes, transportdiensten en fatbikes). Deze factoren zorgen ervoor dat ouderen zich regelmatig onveilig voelen op de wegen. De respondenten stellen met name voor om de wegen te verbeteren en autobanen te scheiden van fietspaden. Binnen de wetenschappelijke literatuur worden problemen met infrastructuur voornamelijk gerelateerd aan fysieke achteruitgang (Böcker et al., 2018; Kemperman & Timmermans, 2014; Currie & Delbosc, 2011; Hurni, 2007; Murray & Davis, 2001; Social Exclusion Unit, 2003). Echter, ook respondenten zonder fysieke beperkingen gaven veelvuldig aan dat de inrichting van infrastructuur cruciaal is voor het veilig gebruikmaken van vervoersopties.

---

## SOCIALE ONGELIJKHEID

Zoals reeds in het resultatenhoofdstuk beschreven hangen de factoren van vervoersongelijkheid sterk samen met de factoren van sociale ongelijkheid. Dit wordt beaamd door Lucas (2012), die stelt dat vervoersongelijkheid en sociale ongelijkheid elkaar direct en indirect beïnvloeden. Daarbij lieten de focusgroepen zien dat individuen die op meerdere gebieden sociale ongelijkheid ervaren over het algemeen meer last hebben van beperkingen gerelateerd aan vervoersongelijkheid (Lucas et al., 2016). Zo blijkt uit de resultaten dat een laag inkomen, in combinatie met afhankelijkheid van het openbaar vervoer (door weinig vervoersalternatieven), leidt tot een grotere impact van de kosten van het openbaar vervoer op het huishoudinkomen vergeleken individuen die nog wel toegang hebben tot een eigen auto of fiets. Enkele respondenten gaven aan dat hoge vervoerkosten hun mobiliteit aanzienlijk beperken. Opvallend was dat in meerdere focusgroepen respondenten met een laag inkomen niet op de hoogte bleken te zijn van kortingsabonnementen of voorzieningen voor lage inkomens, die het openbaar vervoer goedkoper kunnen maken. Dit is in lijn met eerder beschreven onderzoek, waarin Giesel & Kühler (2015) in een onderzoek in Duitsland aantoonde dat 65+-ers met lage inkomens veelal de abonnementskosten van bijvoorbeeld openbaar vervoer niet in één keer kunnen betalen en daardoor afhankelijker zijn van duurdere, eenmalige tickets. Illustratief hiervoor was respondent 4.1, die aangaf haar ouders niet te kunnen bereiken door hoge OV-kosten. De enkele keren dat ze naar hun toe ging, was zij dan ook afhankelijk van duurdere, eenmalige tickets. Als zij echter het inkomen zou hebben om vaker te kunnen reizen, zou bijvoorbeeld een abonnement juist voordeliger kunnen zijn en leiden tot lagere reiskosten. Hieruit blijkt dat lage inkomens daardoor gedwongen worden tot het maken van hogere vervoerskosten

Het model van Lucas (2012) en Jorritsma et al. (2018) houdt geen rekening met de huishoudsamenstelling van individuen. Binnen de wetenschappelijke literatuur over vervoersarmoede bestaat discussie over het toepassen



van een individueel of huishoudperspectief op vervoersarmoede (Verhorst et al., 2023). Echter blijkt dat ouderen in hun vervoer een grote afhankelijkheid hebben van leden van het huishouden om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien (Churchill & Smyth, 2019). Uit de focusgroepen bleken verschillende respondenten afhankelijk van hun partner om bestemmingen te bereiken, doordat deze bijvoorbeeld nog kon autorijden of kon helpen in het gebruiken van openbaar vervoer. Stjernborg et al. (2014) stellen dat ouderen op latere leeftijd financieel minder zelfredzaam zijn en tevens door fysieke ongemakken vaker hulp nodig hebben in hun mobiliteit. Hierdoor biedt het hebben van een partner op latere leeftijd grote voordelen om de gevolgen van beperkte mobiliteit te kunnen verminderen, zodat de bereikbaarheid van voorzieningen op peil blijft. In lijn met eerder onderzoek bleek uit de focusgroepen dat door het overlijden van een partner de mobiliteit afneemt, terwijl de behoefte aan sociaal contact toeneemt (Davey, 2007; Gallo et al., 2022; Schwanen & Páez, 2010)

De woonlocatie blijkt in urbane gebieden van positieve invloed op de bereikbaarheid van basisvoorzieningen. Ouderen geven aan dat de meeste voorzieningen en sociale contacten in de buurt van een individu gelegen zijn. Daardoor gaven verschillende respondenten aan ondanks beperkingen van hun mobiliteit alsnog een goede bereikbaarheid te ervaren en sociaal betrokken te zijn. Dit onderzoek sluit daarmee aan bij de bevindingen uit de literatuur, waaruit blijkt dat de bereikbaarheid van basisvoorzieningen in stedelijke gebieden doorgaans groter is dan in rurale gebieden, vanwege de geringere afstand tussen voorzieningen (Schmöcker et al., 2005, Schwanen et al., 2001, Böcker et al., 2016 ; Lucas, 2012 ; Delbosc & Currie, 2010).

---

## COMPETENTIES

Jorritsma et al. (2018) voegden aan het model van Lucas (2012) een derde concept toe om vervoersarmoede te verklaren: de competenties van individuen (motility). Dit concept richt zich op de vaardigheden van mensen om reisinformatie te verzamelen, hun kennis en meningen over de verschillende vervoersopties van het vervoersysteem. Centraal staat hierbij de mate waarin individuen in staat zijn om beschikbare vervoersopties en vaardigheden om te zetten in daadwerkelijk reisgedrag (Kaufmann et al., 2004; Kuttler & Moraglio, 2021).

Recente onderzoeken tonen aan dat ouderen steeds meer moeite hebben met het verkrijgen van reisinformatie, aangezien deze vaak uitsluitend digitaal beschikbaar is (Durand et al., 2022; Shliselberg et al., 2020; Shliselberg & Givoni, 2021). Dit beeld werd bevestigd in de focusgroepen, waar uit de discussies bleek dat veel ouderen moeite hebben om reisinformatie te vinden. Dit probleem speelt voornamelijk onderweg, waarbij het gebruik van een app of website op een smartphone moeilijker is dan het plannen van een reis thuis. Bovendien bleek dat weinig respondenten op de hoogte waren van de werking van het vervoersysteem en van de beschikbare abonnementen en voorzieningen voor ouderen. Dit komt overeen met eerder onderzoek van Pot et al. (2019), die deze ontwikkeling toeschrijven aan de privatisering en versnippering van het vervoerssysteem. Hierdoor heeft elke gemeente of vervoersbedrijf zijn eigen regelingen, voorzieningen en abonnementen. Bijvoorbeeld, de gemeente Utrecht startte in 2023 een pilot om gratis openbaar vervoer aan te bieden aan ouderen (Gemeente Utrecht, 2023), maar verschillende respondenten gaven tijdens het onderzoek aan niet op de hoogte te zijn van deze voorzieningen. Dit wordt verklaard doordat de informatie hierover meestal via het internet wordt verspreid en doordat verschillende respondenten aangaven dat werknemers van lokale buurthuizen vaak niet op de hoogte zijn (Durand et al., 2022).

Daarnaast blijkt uit de resultaten dat de vervoerskeuze sterk wordt beïnvloed door de visies die individuen hebben over vervoersmiddelen (Ettema et al., 2023; Kuttler & Moraglio, 2021; Lättman et al., 2018; Lucas, 2018; Pot et al., 2019). Ondanks de objectieve beschikbaarheid van verschillende vervoersopties maken ouderen vaak geen gebruik van alle mogelijkheden bij het plannen van een reis. Zo lieten discussies tijdens de focusgroepen zien dat voor velen het openbaar vervoer niet als een volwaardig alternatief voor de auto wordt gezien. Dit komt enerzijds door de eerder beschreven beperkingen die ouderen ervaren, maar voornamelijk ook door vooroordelen die het gebruik van openbaar vervoer met zich meebrengt (Kuttler & Moraglio, 2021 ; Lättman et al., 2018 ; Kamruzzaman et al., 2016). Afhankelijkheid van het openbaar vervoer werd door sommige

respondenten gezien als een teken van het verlies van zelfstandigheid, en de nadelen van openbaar vervoer ten opzichte van de auto werden door respondenten veelal overschat (Pot et al., 2019). Door verhalen van anderen hebben sommigen een sterk negatief beeld van het openbaar vervoer, zonder dat ze dit zelf gebruikt hebben. Hierdoor schrijven sommigen het openbaar vervoer bij voorbaat al af en zien zij dit niet als alternatief. Deze uitkomst komt sterk overeen met eerder onderzoek waarin de rol van subjectieve factoren op mobiliteitskeuzes werd beschreven (Comber et al., 2011; Curl, 2018; Lättman et al., 2018; McCormack et al., 2009; van der Aa et al., 2021). Zo laat onderzoek van Lättmann et al (2016) en Zhang & Yang (2024) zien dat ouderen een lagere gepercipieerde bereikbaarheid hebben bij het gebruik van openbaar vervoer dan jongere generaties.

Bij het kiezen van een vervoersmiddel zijn naast persoonlijke vaardigheden en beperkingen ook sociale normen, gewoontes en eerdere ervaringen van sterke invloed op het gebruiken hiervan (Páez et al., 2007). De sociale omgeving van ouderen bepaald sterk in hoeverre zij bepaalde vervoersopties als bruikbaar beschouwen, los van de kennis die zij hebben over een vervoersoptie (Nordbakke & Schwanen, 2014).

### 5.1.3 BEREIKBAARHEID

#### OBJECTIEVE BEREIKBAARHEID

Er zijn verschillende bestemmingen die door de respondenten als onbereikbaar werden ervaren. Zoals reeds beschreven worden de basisvoorzieningen door respondenten als bereikbaar beschouwd, maar wordt de keuzevrijheid wel aangetast indien individuen geen alternatieve vervoersmiddelen hebben (Lucas, 2012 ; Lucas, 2016 ; Kuttler & Moraglio, 2021). Zo kunnen verschillende respondenten niet altijd meer de bestemmingen van hun voorkeur bereiken, waardoor ze gebonden zijn aan een alternatieve bestemming dichterbij. Tijdens de focusgroepen werden vooral voorzieningen aan de randen van steden, bouwmarkten en tuinentra, als slecht bereikbaar beschreven. Deze voorzieningen blijken vaak moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer, waarbij bovendien een auto nodig is om aankopen mee terug te nemen (Bastiaanssen & Breedijk, 2022). Hier is in het openbaar vervoer en in een regiotaxi onvoldoende ruimte voor.

Hetzelfde geldt voor bestemmingen die gebonden zijn aan een begin- of eindtijd, zoals ziekenhuisafspraken of persoonlijke afspraken. Hierbij bleek niet zozeer het aanbod van vervoer een probleem, maar vooral de betrouwbaarheid van vervoersdiensten (Friman et al., 2020). Desondanks bleek de groep respondenten in dit onderzoek opvallend tevreden over de bereikbaarheid van diensten. Dit staat in contrast met eerdere onderzoeken naar vervoersarmoede bij ouderen, die zich meestal richtten op plattelandsgebieden (Farrington & Farrington, 2005; Giesel & Köhler, 2015; Lin & Cui, 2021; Pot et al., 2019; Titheridge et al., 2014). Uit deze onderzoeken bleek dat mobiliteitsbeperkingen vaak leiden tot een afname van de bereikbaarheid van diensten, voorzieningen en het sociale netwerk. Zoals reeds beschreven, kan dit verschil worden verklaard doordat sociale netwerken en basisvoorzieningen in een grootstedelijke omgeving dichterbij zijn (Inguglia et al., 2020; Schaap et al., 2015). Echter, dit verschil kan ook worden toegeschreven aan de opzet en methodologische keuzes van dit onderzoek. Omdat ervoor is gekozen om focusgroepen op locatie te houden bij buurthuizen en verenigingen, zijn uitsluitend ouderen gesproken die in staat zijn om naar deze locaties te reizen en daarmee een actiever sociaal leven kunnen hebben. Hierdoor zijn juist individuen die door mobiliteitsbeperkingen sociaal geïsoleerd zijn en niet deelnemen aan activiteiten in buurthuizen of verenigingen, niet meegenomen in dit onderzoek (Lucas, 2016 ; Kuttler & Moraglio, 2021). Dit kan ertoe hebben geleid dat uit deze focusgroepen een tamelijk positief beeld van de bereikbaarheid van voorzieningen, diensten en het sociale netwerk naar voren kwam.

In bestaande onderzoeken naar de gevolgen van vervoersarmoede op de bereikbaarheid bij ouderen werd veelal geen rekening gehouden met verschillen tussen verschillende tijdstippen (Böcker et al., 2017). Zo wordt in het model van Lucas (2012) en Jorritsma et al. (2018) dat als basis dient voor dit onderzoek geen onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid van bestemmingen overdag en 's avonds. Uit de resultaten komt naar voren dat voor veel respondenten de bereikbaarheid sterk verschilt tijdens de avonduren en overdag. Voor bijna alle

respondenten zijn bestemmingen in de avond nauwelijks bereikbaar. Dat komt enerzijds doordat er in de avonduren een lagere frequentie is van openbaar vervoer, maar anderzijds voornamelijk doordat veel respondenten aangeven zich tijdens avonduren onveilig en kwetsbaar te voelen op straat (Böcker et al., 2017; Giesel & Köhler, 2015; Lin & Cui, 2021; Schmöcker et al., 2008; Schwanen et al., 2012). Respondenten reizen niet graag alleen als het donker is en passen hun dagplanning hierop aan, door bijvoorbeeld eerder te vertrekken van een activiteit zodat men voor het donker thuis is. Daarbij lijkt voornamelijk de “last-mile” tussen haltes en de bestemming een probleem, zoals ook uit onderzoek van Durand et al. (2022) blijkt. Uit de resultaten blijkt dat ouderen die toegang hebben tot een regiotaxi vaker in de avonduren weg gaan, doordat ze tot aan de voordeur kunnen worden afgezet. Tijdens de discussies in de focusgroepen bleek sociale onveiligheid het vaakst genoemd te worden om niet te reizen tijdens de avonduren. Dit kan worden verklaard vanuit het hoge aandeel vrouwen dat deelnam aan de focusgroepen. Eerdere onderzoeken tonen aan dat vrouwen zich vaker onveilig voelen op straat tijdens de avonduren of tijdens het gebruik van het openbaar vervoer, waardoor ze vergeleken mannen vaker besluiten in de avonduren thuis te blijven (Borgato et al., 2020).

De verschillende mannelijke respondenten gaven dan ook aan niet zozeer thuis te blijven vanwege sociale onveiligheid, maar voornamelijk omdat zij ’s avonds obstakels op de wegen minder goed zien en daardoor minder goed durven zelfstandig auto te rijden en te fietsen (Böcker & Thorsson, 2014). Dit werd tevens door de vrouwelijke respondenten ook veelvuldig als reden aangedragen. Nog meer dan overdag zijn respondenten tijdens avonduren aangewezen op het sociale netwerk om samen te reizen en hen op te halen- of weg te brengen. Doordat deze niet altijd beschikbaar zijn blijkt dat recreatieve avondactiviteiten, zoals een voorstelling, film, uiteten en concert niet langer door ouderen kunnen worden bezocht.

---

## GEPERCIPIEERDE BEREIKBAARHEID

Uit de resultaten bleek dat alle respondenten tot een zekere hoogte beperkt werden in hun mobiliteit en dat dit voornamelijk invloed had op de reistijd om bij bestemmingen te komen. Daarbij bleek wederom dat individuen met minder vervoersopties tot hun beschikking meer moeite hebben om plaatsen te bereiken dan respondenten met veel vervoersopties. Desondanks gaven alle respondenten aan, ondanks een langere reistijd, niet het gevoel te hebben dat bestemmingen onbereikbaar zijn. Daarmee blijkt er een grote discrepantie te bestaan tussen de objectief ervaren bereikbaarheid en de gepercipieerde bereikbaarheid. Vanuit de literatuur zijn er in de afgelopen jaren steeds meer onderzoeken gepubliceerd naar vervoersarmoede een vergelijkbaar beeld geven met de uitkomsten van dit onderzoek (zie o.a. Curl et al., 2018 ; Lätmann et al, 2018 ; Pot et al., 2021). Uit de resultaten blijkt dat ouderen hun verwachtingspatroon met betrekking tot de reistijd en mobiliteitsbeperkingen hebben aangepast aan de situatie van langere reistijden en beperkingen gerelateerd aan het ouder worden. Hierdoor wordt een langere reistijd bij de meeste respondenten niet als een te groot probleem gezien en iets dat moet worden geaccepteerd als onderdeel van het “oud worden”. Dit komt overeen met bevindingen uit eerder onderzoek, waarin tevens bleek dat langdurige blootstelling aan een lage bereikbaarheid ertoe leidde dat individuen hun verwachtingen van wat als een “goede” bereikbaarheid wordt gezien verschoven (van Wee et al., 2019 ; Delbosc & Currie, 2011 ; Pot et al., 2019).

Uit onderzoek van onder andere Pot et al. (2021) en Lätmann et al. (2016) bleek dat de invloed van mobiliteitsbeperkingen op de gepercipieerde bereikbaarheid afhankelijk is van de mate waarin deze beperkingen de bestemmingen beïnvloeden die individuen als belangrijk beschouwen. Pot et al. (2021) beschrijft dit als de “*positive-based definition*” van gepercipieerde bereikbaarheid: een positieve beoordeling van bereikbaarheid komt vooral voort uit bestemmingen die belangrijk worden geacht, terwijl de bereikbaarheid van minder belangrijke bestemmingen niet zozeer leiden tot een verhoogde sociale participatie en sociale inclusie. Uit de resultaten blijkt dat de meeste respondenten aangeven veel activiteiten en voorzieningen binnen de eigen buurt te bezoeken. Omdat afstanden tussen voorzieningen binnen steden veelal kleiner zijn, is het mogelijk dat de positieve waardering van de gepercipieerde bereikbaarheid door ouderen in deze focusgroepen deels hierdoor kunnen worden verklaard (Schaap et al., 2015).

Voor bestemmingen die buiten loopafstand gelegen waren bleken er grotere verschillen tussen respondenten te zijn. De gepercipieerde bereikbaarheid bleek bij respondenten met toegang tot verschillende vervoersopties veelal hoger te zijn dan bij respondenten die afhankelijk waren van één vervoersoptie, zoals de regiotaxi of het openbaar vervoer. Deze bevinding sluit in belangrijke mate aan op de *travel mode dissonance* theorie van de Vos (2018). Hierin wordt beargumenteerd dat wanneer individuen niet in staat zijn om met hun voorkeursvervoermiddel te reizen dit leidt tot een lagere tevredenheid van hun mobiliteit. Dit is met name zo wanneer individuen worden gedwongen om met een niet-gewenst vervoersmiddel te moeten reizen, bijvoorbeeld door de woonlocatie of door mobiliteitsbeperkingen. De Vos (2018) stelt tevens dat het gebruik van een voorkeursvervoersmiddel veelal leidt tot een sterke stijging in de waardering van de eigen mobiliteit, ondanks dat het voorkeursvervoersmiddel wellicht niet de snelste of kortste optie is om een bestemming te bereiken. Hierin komt wederom terug dat reisvoorkeuren en mobiliteit sterk gebonden is aan subjectieve ervaringen en voorkeuren, zoals reeds bij de competenties is beschreven (Kaufmann et al., 2004; Lättman et al., 2016). De resultaten van dit onderzoek komen overeen met de bevindingen van de Vos (2018). Zo gaven meerdere respondenten aan dat zij goed kunnen omgaan met mobiliteitsbeperkingen, zoals een langere reistijd, zolang zij kunnen reizen met hun voorkeursvervoersmiddel. Dit kan ook een verklaring zijn waarom de respondenten die afhankelijk waren van het openbaar vervoer veelal negatiever zijn over hun gepercipieerde bereikbaarheid, zelfs in gebieden waar het aanbod en de beschikbaarheid van het openbaar vervoer groot is. Steeds meer studies laten een vergelijkbaar beeld zien (De Vos, 2018; McCarthy et al., 2023; Pot et al., 2021)

Als voorkeursvervoersmiddelen blijken zelfstandige vervoersmiddelen, zoals een eigen auto, fiets en scootmobiel sterk de voorkeur te genieten ten opzichte van vervoersopties waarin men afhankelijk is van dienstregelingen of het sociale netwerk. De gepercipieerde bereikbaarheid blijkt voor de respondenten sterk afhankelijk te zijn van de mogelijkheid om bestemmingen zelfstandig te bereiken. Mobiliteit wordt door respondenten niet alleen gezien als een middel om locaties en sociale netwerken bereikbaar te houden, maar ook als een symbool van gezondheid, zelfstandigheid en “jong blijven.” (Kuttler & Moraglio, 2021 ; Keizer et al., 2019; Schwanen et al., 2012). Het verlies van zelfstandigheid in vervoer en de noodzaak om afhankelijk te zijn van anderen of het openbaar vervoer wordt als een ernstig toekomstbeeld gezien. De ouderen die deelnamen aan dit onderzoek geven de voorkeur aan zelfstandig reizen, zelfs als dit meer tijd kost. Dit past volgens Böcker et al. (2017) in een bredere trend waarin in westerse samenlevingen ouderen verwacht worden toenemend zelfstandig te blijven tot een steeds hogere leeftijd.

Deze bevindingen kwamen terug in het theoretisch kader, waar werd beschreven dat het bezit van een auto en zelfstandigheid in vervoer samenhangt met een sterke symbolische waarde (Lättman et al., 2018; Paez et al., 2007; Rozynek & Lanzendorf, 2023; Steg, 2007). Dit is bij oudere generaties tevens sterker aanwezig dan bij jongere generaties, die vaker gebruik blijven maken van auto's ten opzichte van jongere generaties (Böcker et al., 2017; Figueroa et al., 2014; Keizer et al., 2019; Schwanen et al., 2001).

#### 5.1.4 SOCIALE NETWERK

Tot slot bleek uit de resultaten tevens dat de rol van het sociale netwerk tweeledig is: het is een bestemming op zichzelf, en een belangrijk onderdeel van het sociaal welzijn en sociale inclusie van ouderen (Rozynek & Lanzendorf, 2023). Daarnaast speelt het sociale netwerk een belangrijke rol in het opvangen van de mobiliteitsbehoeften en het voorzien van informatie over het vervoersysteem waardoor het sociale netwerk bijdraagt aan het verminderen van de mobiliteitsbeperkingen van ouderen (Kuttler & Moraglio, 2021; van der Aa et al., 2021). Uit de focusgroepen blijkt dat ouderen veel steun aan elkaar hebben met betrekking tot hun mobiliteit, doordat ze elkaar kunnen helpen met het reizen zelf en het bieden van vervoersinformatie.

## 5.2: CONCLUSIE

Het doel van dit onderzoek was het verkrijgen van een breder begrip van hoe ouderen hun mobiliteit en gepercipieerde bereikbaarheid vormgeven, welke factoren deze beperken, en welke gevolgen dit heeft voor hun gevoel van bereikbaarheid. Ter aanvulling op kwantitatief onderzoek naar vervoersarmoede bij ouderen, bood dit onderzoek expliciet ruimte aan de subjectieve perspectieven op mobiliteitsbeperkingen en gepercipieerde bereikbaarheid zonder daarbij te richten op specifiek één aspect van vervoersarmoede (Kuttler & Moraglio, 2021). Daardoor stond de volgende onderzoeksvraag centraal:

### **Hoe ervaren ouderen in de gemeente Utrecht hun persoonlijke mobiliteit en wat zijn factoren die hun gepercipieerde bereikbaarheid beperken?**

Uit dit onderzoek blijkt dat ouderen veel waarde hechten aan een actieve levensstijl, waarbij het zelfstandig kunnen reizen een belangrijk onderdeel vormt. Alle respondenten ondernemen meerdere keren per week een reis. De persoonlijke mobiliteit blijkt echter sterk afhankelijk te zijn van het type bestemming, afstand tot een bestemming en beschikbaarheid van vervoersopties. Hoewel bestemmingen binnen de eigen buurt als goed bereikbaar worden ervaren, tonen de discussies tijdens de focusgroepen aan dat mobiliteitsbeperkingen de bereikbaarheid van verder gelegen bestemmingen aanzienlijk verminderen. Voor bestemmingen buiten loopafstand wordt er een breed scala aan vervoersopties gebruikt, waaruit naar voren kwam dat de auto en fiets een sterke voorkeur genieten ten opzichte van het openbaar vervoer (Hjorthol et al., 2010). Indien een auto wegvalt, wordt veelal gebruik gemaakt van de fiets doordat beide vervoersmiddelen voordelen bieden in termen van reistijd, flexibiliteit en comfort (Martens, 2013).

Uit de focusgroepen bleek dat vooral ouderen met een slechte fysieke gezondheid, een laag inkomen en alleenstaanden een groter risico lopen op vervoersarmoede. Deze kenmerken maakten hen kwetsbaarder voor factoren die bijdroegen aan vervoersongelijkheid. Zo zijn mensen met een laag inkomen kwetsbaarder voor hoge vervoerkosten en hebben alleenstaanden doorgaans minder vervoersopties dan mensen met een partner (Franke et al., 2019; Rozynek & Lanzendorf, 2023; Webber et al., 2010). Bovendien zijn mensen met fysieke beperkingen extra kwetsbaar omdat hun slechte gezondheid hen vaak verhindert om een fiets of auto te besturen, waardoor ze afhankelijker worden van het openbaar vervoer of het sociale netwerk om bestemmingen buiten loopafstand te bereiken (Figueroa et al., 2014; Reis & Freitas, 2020).

Het openbaar vervoer wordt niet voor alle ouderen als toegankelijk wordt ervaren. Enerzijds wordt dit veroorzaakt vanuit het aanbod van OV, dat afhankelijk van de woonlocatie onvoldoende dichtbij is, niet aansluit op de reisbehoeften en een te lage frequentie heeft (Friman et al., 2020). Anderzijds dragen factoren en kenmerken van het openbaar vervoer zelf bij aan ontoegankelijkheid, zowel door de fysieke inrichting van (bus)haltes en voertuigen, maar ook door de kosten die reizen met het openbaar vervoer met zich meebrengt in termen van geld en moeite: het plannen van een reis wordt door sommigen als lastig ervaren, waarbij tevens niet altijd zeker is of men op tijd op bestemming aankomt. Ouderen missen tevens vaak de digitale vaardigheden om een reis te plannen, en het vervoersysteem wordt als versnipperd en onduidelijk ervaren (Pot et al., 2019). Hierdoor zijn zij vaak niet op de hoogte van beschikbare abonnementen, regelingen en voorzieningen voor kwetsbare bevolkingsgroepen (Kuttler, 2020; Wretstrand et al., 2009). Naast beperkingen gerelateerd aan het openbaar vervoer wordt er door meerdere respondenten aangegeven dat zij zich onveilig voelen in het gebruiken van de huidige infrastructuur en openbaar vervoer, omdat wegen te druk zijn en met name de vrouwelijke respondenten zich sociaal onveilig voelen. Tijdens de avonduren wordt dit nog sterker ervaren (Lin & Cui, 2021). Als gevolg hiervan mijden de meest kwetsbare bevolkingsgroepen het openbaar vervoer en zijn zij afhankelijk van hun sociale netwerk, regiotaxi of scootmobiel om bestemmingen buiten loopafstand te bereiken (De Vos, 2018; Lättman et al., 2016). Deze vervoersmiddelen hebben echter hun eigen nadelen: men voelt zich bezwaard om het sociale netwerk om hulp te vragen, de regiotaxi moet enkele dagen van tevoren worden geboekt, en een scootmobiel kan geen verre afstanden afleggen en is niet goed bruikbaar bij slecht weer (Böcker et al., 2017). Door deze mobiliteitsbeperkingen blijkt dat de bereikbaarheid van met name de grotere

voorzieningen aan de randen van de stad (ziekenhuizen, bouwmarkten, tuincentra), het stadscentrum zelf (geen parkeerplek, volle bussen, drukke wegen en trottoirs) en bestemmingen tijdens de avonduren (beperkt aanbod van openbaar vervoer, sociale onveiligheid, afhankelijkheid van sociale netwerk) afgenomen is (Giesel & Köhler, 2015; Lin & Cui, 2021; Schmöcker et al., 2008).

Echter blijkt er een sterke discrepantie tussen de objectieve bereikbaarheid van bestemmingen en de gepercipieerde bereikbaarheid (Lättman et al., 2016; Scheepers et al., 2016). Ondanks verschillende mobiliteitsbeperkingen toonden ouderen een sterk aanpassingsvermogen. Ze ontwikkelden strategieën om met mobiliteitsbeperkingen om te gaan. Daarbij bleek een langere reistijd veelal geaccepteerd te worden als een aspect van ouder worden. De gepercipieerde bereikbaarheid blijkt voor de respondenten sterk afhankelijk te zijn van de mogelijkheid om bestemmingen zelfstandig te bereiken. Mobiliteit wordt door ouderen niet alleen gezien als een middel om locaties en sociale netwerken bereikbaar te houden, maar ook als een symbool van gezondheid, zelfstandigheid en “jong blijven.” (Kuttler & Moraglio, 2021 ; Keizer et al., 2019; Schwanen et al., 2012). Het verlies van zelfstandigheid in vervoer en de noodzaak om afhankelijk te zijn van anderen of het openbaar vervoer wordt door de ouderen als een ernstig toekomstbeeld gezien.

Hoewel veel ouderen een slechtere gepercipieerde bereikbaarheid accepteren en zien als onderdeel van het oud worden, is indirect is echter wel zichtbaar dat mobiliteitsbeperkingen het leven van ouderen sterk beheersen. Zij zijn constant bezig met het zoeken naar vervoersalternatieven of leunen op steun van het sociale netwerk in hun vervoer of informatievoorziening. Alle respondenten hadden vaak nog één of twee vervoersopties tot hun beschikking, maar hebben eigenlijk niet goed nagedacht over wat er zou gebeuren als deze wegvallen. Het sociale netwerk speelt nu nog een belangrijke rol, maar het risico is dat indien deze mitigerende factoren wegvallen individuen alsnog sociale uitsluiting kunnen ervaren (Kuttler & Moraglio, 2021).

Concluderend blijkt voor ieder individu vervoersarmoede andere oorzaken en gevolgen te hebben voor de bereikbaarheid. Uit de resultaten blijken dat persoonlijke vaardigheden, voorkeuren en eerdere ervaringen naast meetbare, objectieve indicatoren een belangrijke rol spelen in de mobiliteitservaringen van ouderen en de invloed van mobiliteitsbeperkingen op de gepercipieerde bereikbaarheid. Om het vervoersysteem bruikbaar te houden voor ouderen in de toekomst is het van belang dat er bij toekomstig beleid rekening wordt gehouden met deze subjectieve factoren, zodat het vervoersysteem beter aansluit bij de wensen en behoeften van ouderen.

### 5.3 IMPLICATIES

Uit dit onderzoek kwam naar voren dat aan de vervoerkeuze en gepercipieerde bereikbaarheid een verscheidenheid aan subjectieve factoren ten grondslag liggen, zoals persoonlijke vaardigheden, normen- en waarden, eerdere ervaringen en voorkeuren en gewoontes (Lättmann et al., 2018 ; van der Aa et al., 2021 ; Comber et al., 2011; Curl et al., 2015; McCormack et al., 2008; Scott et al., 2015). Daarmee heeft dit onderzoek aangetoond dat mobiliteitsbeleid op basis van uitsluitend objectieve, meetbare gegevens een zeer beperkt beeld biedt van de mobiliteitservaringen (Pot et al., 2019 ; Kuttler & Moraglio, 2021 ; Kampert et al., 2019). Het blijkt dat er een sterke discrepantie bestaat tussen de objectieve bereikbaarheid van bestemmingen en de gepercipieerde bereikbaarheid (Lättman et al., 2018; Van Der Vlucht et al., 2019). Per individu zijn er andere bestemmingen belangrijk en zoals reeds eerder is beschreven uit de literatuur wordt reistijd- en afstand door iedereen anders ervaren (Pot et al., 2021). Het blijkt dat zolang een reis zelfstandig kan worden afgelegd, een langere reistijd als gevolg van een langere route of ander vervoersmiddel veelal wordt geaccepteerd. Er moeten dan echter wel voldoende vervoersalternatieven beschikbaar blijven, zodat ouderen kunnen kiezen voor het vervoersmiddel dat hun voorkeur heeft (de Vos, 2018). De verwachting is echter dat het vervoersysteem de komende jaren verder wordt afgeschaald door bezuinigingen en lagere subsidies vanuit de overheid (Gemeente Utrecht, 2023). Daarom is het van groot belang dat er voldoende openbaar vervoer beschikbaar blijft dat binnen loopafstand bereikbaar is. Lokale overheden en private vervoersbedrijven staan voor de grote uitdaging om een universeel transportsysteem aan te bieden dat tegelijkertijd aansluit op behoeften op individueel niveau. Hoewel de infrastructuur en het openbaar vervoer grotendeels universeel zijn, worden de percepties van deze diensten immers op individueel niveau gevormd. Er moet worden erkend dat niet alleen de beschikbaarheid belangrijk is, maar ook de manier waarop transportopties worden aangeboden en in hoeverre deze aansluiten op de reisbehoeften van ouderen.

In zijn huidige vorm blijkt het openbaar vervoer onvoldoende beschikbaar en toegankelijk voor ouderen. Ouderen met een fysieke beperking geven aan dat bussen valgevaarlijk zijn, niet goed ingericht voor een rollator of rolstoel en tevens veelal geen gelijkvloerse instap hebben. De angst om geen zitplaats te hebben of de bus niet in te komen weerhoudt juist degenen die het openbaar vervoer het meest nodig hebben ervan om dit te gebruiken. Zoals reeds beschreven in de conclusie wordt het openbaar vervoer door mensen met een fysieke beperking slechts beperkt gebruikt. Dit botst met de doelstelling die de gemeente Utrecht, dat juist voor ogen heeft om het gebruik van de regiotaxi te verminderen en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken (Gemeente Utrecht, 2023). Onderzoek van Durand et al. (2022) toonde immers aan dat aangepast openbaar vervoer (regiotaxi) samengaat met hoge subsidiekosten en dat de huidige aanbieders geen ruimte meer hebben voor individuen die deze diensten het meest nodig hebben. Er is daarom een grote behoefte om het openbaar vervoer toegankelijker te maken. Zolang dat niet eerst gebeurt, hebben maatregelen als een grotere beschikbaarheid aan vervoersopties en lagere kosten voor het openbaar vervoer geen effect voor kwetsbare bevolkingsgroepen die door fysieke beperkingen niet toegankelijk zijn. Met het oog op een *just* vervoersysteem, is het echter van groot belang dat ook met hen rekening wordt gehouden en het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk blijft. Daarin kan de gemeente Utrecht onder andere lering trekken uit veel andere steden in Europa en wereldwijd, waarin er al uitgebreide aanpassingen hebben plaatsgevonden aan de inrichting van het vervoersysteem. Het beleid in Utrecht is tot dusver dan ook beperkt: de gemeente Utrecht heeft in 2023 een pilot gestart met gratis OV-kaartjes, maar deze worden door veel respondenten niet gebruikt doordat ze enerzijds niet wisten van de het bestaan van deze voorziening en anderzijds goedkoper openbaar vervoer alleen problemen oplost voor respondenten die uitsluitend beperkt worden door hoge kosten. Dit onderzoek sluit hiermee aan bij bevindingen van onder andere Mackett et al. (2014) en Lättmann et al. (2018), waarin werd gesteld dat zulke beleidsmaatregelen weliswaar leiden tot meer gebruik van openbaar vervoer, maar de effectiviteit van deze maatregelen laag is ten opzichte van de kosten die het met zich meebrengt. Er blijkt daardoor nog steeds een gebrek aan effectief beleid om vervoersarmoede te beperken.

Het gebruik van het openbaar vervoer blijft beperkt doordat het lastig is voor ouderen om verschillende vervoersopties met elkaar te vergelijken, doordat reisinformatie steeds meer online beschikbaar is. Keuzes voor vervoersmiddelen worden dan ook gemaakt op basis van subjectiviteit, en daarin blijkt het openbaar vervoer bij velen geen voorkeur te hebben. Het openbaar vervoer lijdt aan een imago probleem, dat enerzijds door het toegankelijker maken van het openbaar vervoer kan worden verbeterd, maar anderzijds vraagt om een andere aanpak om ouderen beter te betrekken en te informeren in het gebruik ervan (Donley et al., 2014; Kuttler & Moraglio, 2021). Ter aanbevelingen worden door de respondenten zelf aangegeven dat er meer lokaal informatie moet worden geboden, bijvoorbeeld in buurthuizen of door middel van gedrukte informatie per post. Daarnaast geven alle respondenten aan meer betrokken te willen worden in de besluitvorming. Zij geven aan het gevoel te hebben dat de lokale overheid geen goed beeld heeft welke problemen er spelen met betrekking tot mobiliteit op wijkniveau. Ditzelfde geldt voor de inrichting van de infrastructuur, die door de meerderheid van de respondenten als onveilig wordt ervaren.

Het voorkomen van vervoersarmoede binnen het huidige vervoersysteem hangt grotendeels af van de zelfredzaamheid van individuen. Uit de resultaten blijkt dat veel respondenten niet hebben nagedacht over hoe ze bestemmingen kunnen bereiken als hun huidige opties wegvallen. Bovendien is de informatievoorziening ontoereikend: respondenten weten vaak niet welke voorzieningen beschikbaar zijn en waar ze met vragen terecht kunnen (Böcker et al., 2017 ; Kuttler & Moraglio, 2021). Het sociale netwerk speelt momenteel een grote rol in het verstrekken van informatie, maar de respondenten geven aan dat ze beter geïnformeerd willen worden door de gemeente.

Dit onderzoek laat echter ook positieve signalen zien: uit de focusgroepen blijkt dat ouderen flexibel zijn en een groot aanpassingsvermogen om zelfstandigheid in mobiliteit te ervaren (Pot et al., 2021; van Wee et al., 2019). Zolang er alternatieven worden geboden, zullen de meeste ouderen deze benutten, aangezien zelfstandigheid in vervoer voor hen van groot belang is en samenhangt met een grote symbolische waarde (Figuroa et al., 2014; Reis & Freitas, 2020). De gebruikers van de verschillende voorzieningen zijn dan ook tevreden over de opties die de gemeente aanbiedt voor ouderen met mobiliteitsbeperkingen, maar geven wel aan dat ze ervaren dat het systeem onder toenemende druk staat.

Uit eerder onderzoek blijkt dat sociaal-uitgesloten individuen steeds meer moeite hebben om deel te nemen aan het vervoersysteem, waardoor een neerwaartse spiraal ontstaat (Lucas, 2016 ; Kuttler & Moraglio, 2021). Voor beleidsmakers geven deze resultaten aanleiding tot het beter betrekken van ouderen in besluitvormingsprocessen en de toegankelijkheid te verbeteren van het openbaar vervoer. Door een beter inzicht te krijgen in de subjectieve ervaringen van ouderen, die naast objectief meetbare factoren vervoersarmoede veroorzaken barrières aan te pakken, kan effectief beleid worden ontwikkeld om vervoersarmoede te verminderen en de sociale inclusie van ouderen te bevorderen.



#### 5.4: BEPERKINGEN EN AANBEVELINGEN TOT VERVOLGONDERZOEK

Zoals reeds werd beschreven binnen de wetenschappelijke literatuur zijn ouderen een lastig te bereiken groep (Ataie & Morgan, 2015; Barrett & Kirk, 2000; Seymour et al., 2002). Tijdens de uitvoering van dit onderzoek verliep de werving dan ook moeizaam, waardoor uiteindelijk geen verdere selectie van respondenten heeft plaatsgevonden. Het doel was om een variëteit in o.a. leeftijd, geslacht en gebruikte vervoersmiddelen te bereiken, zodat de diversiteit in de antwoorden werd vergroot en daardoor de resultaten een beter beeld schetsten van de mobiliteitservaringen van ouderen (Paez et al., 2007). Aanvankelijk was het doel om dit onderzoek als aanvulling te bieden op de kwantitatieve studie naar vervoersarmoede van Kampert et al. (2019), waarin vijf Utrechtse wijken met een groter risico op vervoersarmoede zijn beschreven. De werving heeft zich eerst gericht op deze vijf wijken, maar is gezien de beperkte tijd voor dit onderzoek na twee weken uitgebreid naar alle wijken in Utrecht. Hierdoor zijn de resultaten van dit onderzoek echter niet goed bruikbaar in combinatie met eerder kwantitatief onderzoek, hoewel hier vanuit beleidsmakers wel een groeiende behoefte aan is zodat naast kwantitatief onderzoek er ook een kwalitatieve studie is binnen eenzelfde geografisch gebied (Jorritsma et al., 2018; Kampert et al., 2019)

Tevens is er sprake van een oververtegenwoordiging van vrouwen, waarbij tevens twee focusgroepen volledig bestonden uit vrouwelijke respondenten. Hierdoor kan een vertekend beeld ontstaan zijn van de resultaten, doordat uit toenemend onderzoek blijkt dat mobiliteitservaringen tussen mannen en vrouwen sterk kunnen verschillen (Böcker et al., 2017; Giesel & Köhler, 2015; Lin & Cui, 2021; Schmöcker et al., 2008; Schwanen et al., 2012). Zo werd bijvoorbeeld tijdens de focusgroepen veelvuldig benoemd dat vrouwen zich onveilig voelen in de avond, maar is op basis van dit onderzoek onduidelijk in hoeverre dit geldt voor mannen. Ondanks deze beperkingen is ervoor gekozen om de focusgroepen alsnog in deze samenstelling uit te voeren om het verzadigingsniveau van de data te verhogen en meer meningen te horen. Voor vervolgonderzoek wordt echter aanbevolen om te streven naar een meer gebalanceerde samenstelling van mannelijke en vrouwelijke respondenten, evenals diversiteit in leeftijd, etniciteit en migratieachtergrond, aangezien deze factoren ook van invloed zijn op de ervaren mobiliteitsbeperkingen. Uit onderzoek van Böcker et al. (2017) en Kim (2011) bleek bijvoorbeeld dat niet-westerse migranten veelal een lagere mobiliteit vertonen dan autochtonen. Dit is volgens Böcker et al. (2017) een onderbelicht thema binnen de wetenschappelijke literatuur, en kan daarmee interessante bevindingen bieden in vervolgonderzoek.

Een andere beperking was de methodologische keuze om de focusgroepen te houden op bestaande activiteitenlocaties waar ouderen samenkwamen. Hoewel eerder onderzoek aanbeveelt om focusgroepen te houden op vertrouwde en toegankelijke locaties voor ouderen, leidde deze keuze in dit geval tot een oververtegenwoordiging van ouderen met een actiever leven en toegang tot een sociaal netwerk (Barrett & Kirk, 2000; Titheridge et al., 2009; Zhang & Yang, 2024). Uit eerder onderzoek blijkt dat ouderen met een groter sociaal netwerk vaak actiever zijn in hun mobiliteit (Franke et al., 2019; Rozynek & Lanzendorf, 2023; Zhang & Yang, 2024). Hierdoor zijn juist de individuen die door mobiliteitsbeperkingen sociaal geïsoleerd zijn en niet deelnemen aan activiteiten in buurthuizen of verenigingen, niet meegenomen in dit onderzoek (Lucas, 2016; Kuttler & Moraglio, 2021). Voor vervolgonderzoek wordt aanbevolen te streven om juist ook deze groep te betrekken in het onderzoek, zodat individuen die volledig beperkt worden in hun mobiliteit en bereikbaarheid ook gehoord worden. Desondanks kunnen de resultaten van dit onderzoek alsnog bruikbaar zijn voor beleidsmakers: hoewel door hun actieve levensstijl en sociale netwerk er veelal veel alternatieven waren die mobiliteitsbeperkingen konden opvangen, heeft dit onderzoek inzicht geboden in door ouderen ervaren mobiliteitsbeperkingen – die losstaan van de strategieën die zij gebruikt hebben hiermee om te gaan.

Tevens heeft eerder aangetoond dat in focusgroepen minder ruimte is voor individuen om kwetsbare ervaringen of gevoelige informatie te delen, doordat er veelal ook onbekenden aanwezig zijn (Bedford & Burgess, 2001). Hierdoor is er een beperkt inzicht geboden in hoe mobiliteitsbeperkingen bijvoorbeeld zou kunnen leiden tot sociale uitsluiting (Pot et al., 2019). Aanbevolen wordt vervolgonderzoek uit te voeren in een combinatie, waarin

naast focusgroepen enkele respondenten ook via diepte interviews kunnen worden uitgevoerd (Hay, 2016). Tot slot wordt aanbevolen toekomstig onderzoek vorm te geven via een longitudinale meetmethode, waarin respondenten gedurende een langere tijd gevolgd worden. Hiermee kan niet alleen een genuanceerder beeld gevormd worden van de reisvoorkeuren, mobiliteitsbeperkingen en bestemmingen die door respondenten worden aangedaan, maar kan tevens de effectiviteit van beleidsmaatregelen getest worden doordat ervaringen vooraf een maatregel en na de invoering van een maatregel kan worden vergeleken. Reeds uitgevoerd onderzoeken in Nederland hebben bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar reisgedrag tijdens en na de COVID-19 pandemie (De Haas et al., 2020), of hebben het effect bepaald van bepaalde beloningen om reisgedrag te veranderen (zie Ben-Elia & Ettema, 2011). Hiervoor kunnen veel verschillende vormen van dataverzameling worden toegepast, zoals een dagboekvorm, GPS-trackers, periodieke vragenlijsten (de Haas, 2022) Dit kan interessante inzichten geven in het effect van beleidsmaatregelen, waarin juist binnen het onderzoeksveld van vervoersarmoede grote behoefte aan is (Kuttler & Moraglio, 2021; Lucas, 2018; Verhorst et al., 2023)

# LITERATUURLIJST

- Abe, T., Kitamura, A., Seino, S., Yokoyama, Y., Amano, H., Taniguchi, Y., Nishi, M., Nofuji, Y., Ikeuchi, T., Sugiyama, T., & Shinkai, S. (2020). Frailty Status and Transport Disadvantage: Comparison of Older Adults' Travel Behaviours between Metropolitan, Suburban, and Rural Areas of Japan. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(17), 6367. <https://doi.org/10.3390/ijerph17176367>
- Allen, J., & Farber, S. (2019). Sizing up transport poverty: A national scale accounting of low-income households suffering from inaccessibility in Canada, and what to do about it. *Transport Policy*, 74, 214-223. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.11.018>
- Arentze, T., Timmermans, H., Jorritsma, P., Olde Kalter, M.-J., & Schoemakers, A. (2008). More gray hair—but for whom? Scenario-based simulations of elderly activity travel patterns in 2020. *Transportation*, 35(5), 613-627. <https://doi.org/10.1007/s11116-008-9170-z>
- Ataie, J., & Morgan, D. (2015). *Focus Groups With Older Adults*. <https://doi.org/10.1002/9781118521373.wbeaa016>
- Bakker, P., & Hal, J. (2007). Understanding travel behaviour of people with a travel impeding handicap: Each trip counts. *Social Research in Transport (SORT) Clearinghouse*.
- Banister, D. (1994). Equity and acceptability questions in internalising the social costs of transport. *Internalising the Social Costs of Transport*.
- Banister, D., & Bowling, A. (2004). Quality of life for the elderly: The transport dimension. *Transport Policy*, 11(2), 105-115. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(03\)00052-0](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(03)00052-0)
- Barbour, R. (2007). *Doing Focus Groups*. SAGE Publications Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781849208956>
- Barrett, J., & Kirk, S. (2000). Running focus groups with elderly and disabled elderly participants. *Applied Ergonomics*, 31(6), 621-629. [https://doi.org/10.1016/S0003-6870\(00\)00031-4](https://doi.org/10.1016/S0003-6870(00)00031-4)
- Bastiaanssen, J. (2012). *Vervoersarmoede op Zuid: Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen* [Masterthesis]. Radboud Universiteit.
- Bastiaanssen, J., & Breedijk, M. (2022). *Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland* (4932). Netherlands Environmental Assessment Agency; Policy Commons. <https://policycommons.net/artifacts/3131735/toegang-voor-iedereen-een-analyse-van-de-onbereikbaarheid-van-voorzieningen-en-banen-in-nederland/>
- Baxter, J., & Eyles, J. (1997). Evaluating Qualitative Research in Social Geography: Establishing 'Rigour' in Interview Analysis. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22(4), 505-525. <https://doi.org/10.1111/j.0020-2754.1997.00505.x>
- Bedford, T., & Burgess, J. (2001). *Using focus groups in qualitative research* (C. Dwyer & M. Limb, Red.; pp. 121-135). <https://ueaeprints.uea.ac.uk/id/eprint/29087/>
- Ben-Elia, E., & Ettema, D. (2011). Rewarding rush-hour avoidance: A study of commuters' travel behavior. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(7), 567-582. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.03.003>

- Benevenuto, R., & Caulfield, B. (2019). Poverty and transport in the global south: An overview. *Transport Policy*, 79. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.018>
- Beyazit, E. (2011). Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to be Learned from the Capability Approach. *Transport Reviews*, 31(1), 117-134. <https://doi.org/10.1080/01441647.2010.504900>
- Böcker, L., & Thorsson, S. (2014). Integrated Weather Effects on Cycling Shares, Frequencies, and Durations in Rotterdam, the Netherlands. *Weather, Climate, and Society*, 6(4), 468-481. <https://doi.org/10.1175/WCAS-D-13-00066.1>
- Böcker, L., van Amen, P., & Helbich, M. (2017). Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, the Netherlands. *Transportation*, 44(4), 831-852. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9680-z>
- Bolding, D. (2019). *Older Adults' Perceptions Regarding Transportation Services in San Jose, CA: Access, Barriers, and Innovations*.
- Bondemark, A., Andersson, H., Wretstrand, A., & Brundell-Freij, K. (2021). Is it expensive to be poor? Public transport in Sweden. *Transportation*, 48(5), 2709-2734. <https://doi.org/10.1007/s11116-020-10145-5>
- Booth, D., Hanmer, L., & Lovell, E. (2000). *Poverty and Transport A report prepared for the World Bank in collaboration with DFID*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Poverty-and-Transport-A-report-prepared-for-the-in-Booth-Hanmer/93cb1d8449aaaaac30b08eadcf87aa0a35547e40>
- Borgato, S., Maffii, S., Malgieri, P., & Chiffi, C. (2020). Women and gender-related aspects. In T. Kuttler & M. Moraglio, *Re-thinking Mobility Poverty* (1ste dr., pp. 113-123). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780367333317-11>
- Burchardt, T., Le Grand, J., & Piachaud, D. (1999). Social Exclusion in Britain 1991—1995. *Social Policy & Administration*, 33(3), 227-244. <https://doi.org/10.1111/1467-9515.00148>
- Cain, A., & Jones, P. M. (2008). Does Urban Road Pricing Cause Hardship to Low-Income Car Drivers?: An Affordability-Based Approach. *Transportation Research Record*, 2067(1), 47-55. <https://doi.org/10.3141/2067-06>
- Carlsson, G. (2002). *Catching the bus in old age: Methodological aspects of accessibility assessments in public transport*. Univ.
- CBS. (2022a). *Rapportage Integratie en Samenleven 2022* [Webpagina]. Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). <https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2022/46/rapportage-integratie-en-samenleven-2022>
- CBS. (2022b). *Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2022-2050—Steden en randgemeenten groeien verder* (p. 46). Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS. (2024, juni 26). *Ouderen* [Webpagina]. Centraal Bureau voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/leeftijd/ouderen>
- Cervero, R., & Tsai, Y.-H. (2003). Job Access and Reverse Commuting Initiatives in California: Review and Assessment. *Transportation Research Record*, 1859(1), 78-86. <https://doi.org/10.3141/1859-10>
- Comber, A. J., Brunsdon, C., & Radburn, R. (2011). A spatial analysis of variations in health access: Linking geography, socio-economic status and access perceptions. *International Journal of Health Geographics*, 10(1), 44. <https://doi.org/10.1186/1476-072X-10-44>

- Coughlin, J. F. (2009). Longevity, Lifestyle, and Anticipating the New Demands of Aging on the Transportation System. *Public Works Management & Policy*, 13(4), 301-311.  
<https://doi.org/10.1177/1087724X09335609>
- Curl, A. (2018). The importance of understanding perceptions of accessibility when addressing transport equity: A case study in Greater Nottingham, UK. *Journal of Transport and Land Use*, 11(1), 1147-1162.
- Currie, G., & Delbosc, A. (2011). Transport Disadvantage: A Review. In G. Currie (Red.), *New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research* (pp. 15-25). Emerald Group Publishing Limited.  
<https://doi.org/10.1108/9781780522012-002>
- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., Stanley, J., Morris, J., Kinnear, R., & Stanley, J. (2009). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—Preliminary results. *Transport Policy*, 16(3), 97-105.  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.002>
- Currie, G., Stanley, J., & Stanley, J. (2007a). *No Way to Go Transport and Social Disadvantage in Australian Communities* (1-1 online resource (203 p.)). Monash University Publishing.  
<https://public.ebookcentral.proquest.com/choice/PublicFullRecord.aspx?p=6978209>
- Davey, J. A. (2007). Older people and transport: Coping without a car. *Ageing and Society*, 27(1), 49-65.  
<https://doi.org/10.1017/S0144686X06005332>
- Davison, L., Enoch, M., Ryley, T., Quddus, M., & Wang, C. (2014). A survey of Demand Responsive Transport in Great Britain. *Transport Policy*, 31, 47-54. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.11.004>
- de Haas, M. C. (2022). *Longitudinal Studies in Travel Behaviour Research* [Delft University of Technology].  
<https://doi.org/10.4233/UUID:85E7E4F5-77DD-40B1-BB87-084D12641630>
- De Haas, M., Faber, R., & Hamersma, M. (2020). How COVID-19 and the Dutch ‘intelligent lockdown’ change activities, work and travel behaviour: Evidence from longitudinal data in the Netherlands. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, 100150.  
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100150>
- De Vos, J. (2018). Do people travel with their preferred travel mode? Analysing the extent of travel mode dissonance and its effect on travel satisfaction. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 117, 261-274. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.034>
- Deneulin, S. (2008). Beyond individual freedom and agency: Structures of living together in the capability approach. *The Capability Approach: Concepts, Measures and Applications*, 105-124.  
<https://doi.org/10.1017/CBO9780511492587.005>
- Dodson, J., Gleeson, B., & Sipe, N. (2004). *Transport Disadvantage and Social Status: A review of literature and methods*.
- Donley, A. M., Newman, R., & Wright, J. D. (2014). *Residents’ Opinions of Public Transportation in Three Counties: A Focus Group Study* Wright Institute for Social and Behavioral Sciences. University of Central Florida.
- Dorantes, L. M., & Murauskaite-Bull, I. (2023). Revisiting transport poverty in Europe through a systematic review. *Transportation Research Procedia*, 72(0). <https://trid.trb.org/View/2314757>

- Durand, A., & Zijlstra, T. (2023). Public transport as travel alternative for users of Special Transport Services in the Netherlands. *Journal of Transport & Health*, 29, 101568. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101568>
- Durand, A., Zijlstra, T., van Oort, N., Hoogendoorn-Lanser, S., & Hoogendoorn, S. (2022). Access denied? Digital inequality in transport services. *Transport Reviews*, 42(1), 32-57. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1923584>
- Duvarci, Y., & Yigitcanlar, T. (2007). Integrated Modeling Approach for the Transportation Disadvantaged. *Journal of Urban Planning and Development*, 133(3), 188-200. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2007\)133:3\(188\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2007)133:3(188))
- Emberger, G., König, I., Krpata, R., Rollinger, W., Grundner, M., & Linien, W. (2013). Public transport for (disabled) people—the Vienna experience. *13th World Conference on Transport Research (WCTR), Rio de Janeiro*, 20.
- Ettema, D. F., Geigenmüller, I., van den Berg, P. E. W., & van Lierop, D. S. (2023). What is Transport Adequacy? Quantifying Experienced Transport Poverty in the Netherlands: Transportation Research Board. *proceedings of the 102nd Annual Meeting of Transportation Research Board*.
- Ettema, D. F., van Lierop, D., & van den Berg, P. E. W. (2022). *Measuring transport poverty in The Netherlands – First results of the MOBIMON study.: NECTAR 2022 conference*.
- Eurostat. (2024, juni 26). *Population structure and ageing*. Translate Population Structure and Ageing. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population\\_structure\\_and\\_ageing](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing)
- Farrington, J., & Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: Towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*, 13(1), 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002>
- Figuroa, M. J., Nielsen, T. A. S., & Siren, A. (2014). Comparing urban form correlations of the travel patterns of older and younger adults. *Transport Policy*, 35, 10-20. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.05.007>
- Franke, T., Sims-Gould, J., Chaudhury, H., Winters, M., & McKay, H. (2019). 'It makes your life worthwhile. It gives you a purpose in living': Mobility experiences among active older adults with low income. *Ageing and Society*, 39(8), 1639-1666. <https://doi.org/10.1017/S0144686X18000181>
- Friman, M., Lättman, K., & Olsson, L. E. (2020). Public Transport Quality, Safety, and Perceived Accessibility. *Sustainability*, 12(9), 3563. <https://doi.org/10.3390/su12093563>
- Gallo, H. B., Marshall, L. W., Levy-Storms, L., Wilber, K. H., & Loukaitou-Sideris, A. (2022). Voices of Experience: What Do Low-Income Older Adults Tell Us About Mobility, Technology, and Social Participation? *Journal of Applied Gerontology*, 41(2), 571-580. <https://doi.org/10.1177/07334648211012530>
- Gemeente Utrecht. (2020). *Vervoer voor iedereen* (8045622; p. 32). Gemeente Utrecht. <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7a7c784d-7d82-44c8-8af0-07de22e08d26>
- Gemeente Utrecht. (2023). *Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid*. <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/30a2961f-f7bb-4f2f-ab80-305669b3a031>
- Gheorghiu, R. A., & Iordache, V. (2020). Unmet needs. In T. Kuttler & M. Moraglio, *Re-thinking Mobility Poverty* (1ste dr., pp. 227-236). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780367333317-21>

- Giesel, F., & Köhler, K. (2015). How poverty restricts elderly Germans' everyday travel. *European Transport Research Review*, 7(2), Article 2. <https://doi.org/10.1007/s12544-015-0164-6>
- Goss, J. D., & Leinbach, T. R. (1996). Focus Groups as Alternative Research Practice: Experience with Transmigrants in Indonesia. *Area*, 28(2), 115-123.
- Grisé, E., Boisjoly, G., Maguire, M., & El-Geneidy, A. (2019). Elevating access: Comparing accessibility to jobs by public transport for individuals with and without a physical disability. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 125, 280-293. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.02.017>
- Haustein, S., & Siren, A. (2015). Older People's Mobility: Segments, Factors, Trends. *Transport Reviews*, 35(4), 466-487. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1017867>
- Hay, I. (2016). *Qualitative Research Methods in Human Geography* (5de dr.). Oxford University Press.
- Helbich, M., Böcker, L., & Dijst, M. (2014). Geographic heterogeneity in cycling under various weather conditions: Evidence from Greater Rotterdam. *Journal of Transport Geography*, 38, 38-47. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.05.009>
- Hensher, D. A., & Greene, W. H. (2003). The Mixed Logit model: The state of practice. *Transportation*, 30(2), 133-176. <https://doi.org/10.1023/A:1022558715350>
- Hjorthol, R. J., Levin, L., & Sirén, A. (2010). Mobility in different generations of older persons: The development of daily travel in different cohorts in Denmark, Norway and Sweden. *Journal of Transport Geography*, 18(5), 624-633. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.03.011>
- Hurni, A. (2007). *Marginalised groups in Western Sydney: The experience of sole parents and unemployed young people*. <https://trid.trb.org/View/1154996>
- Hwangbo, H., Kim, J., Kim, S., & Ji, Y. G. (2015). Toward Universal Design in Public Transportation Systems: An Analysis of Low-Floor Bus Passenger Behavior with Video Observations. *Human Factors and Ergonomics in Manufacturing & Service Industries*, 25(2), 183-197. <https://doi.org/10.1002/hfm.20537>
- Inguglia, C., Di Marco, M., & Ricci, M. (2020). Urban Mobility, Social Inclusion and Participation: A Qualitative Study in Palermo, Italy. In G. Smorto & I. Vinci (Red.), *The Role of Sharing Mobility in Contemporary Cities* (pp. 51-68). Springer International Publishing. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-57725-4\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-030-57725-4_4)
- Jokinen, J.-P., Sihvola, T., & Mladenovic, M. N. (2019). Policy lessons from the flexible transport service pilot Kutsuplus in the Helsinki Capital Region. *Transport Policy*, 76, 123-133. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.12.004>
- Jorritsma, P., Berveling, J., de Haas, M., Bakker, P., & Harms, L. (2018). *Mobiliteitsarmoede: Vaag begrip of concreet probleem?*
- Jorritsma, P., & Olde-Kalster, M.-J. (2008). *Grijs op reis: Over de mobiliteit van ouderen*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2008/11/20/grijs-op-reis-over-de-mobiliteit-van-ouderen>
- Kain, J. F. (1968). Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization\*. *The Quarterly Journal of Economics*, 82(2), 175-197. <https://doi.org/10.2307/1885893>

- Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G., & Verhoeven, M. (2019). *Indicator risico op vervoersarmoede: Inzicht op buurtniveau*. CBS & PBL. <https://www.pbl.nl/publicaties/indicator-risico-op-vervoersarmoede>
- Kamruzzaman, M., Yigitcanlar, T., Yang, J., & Mohamed, M. A. (2016). Measures of Transport-Related Social Exclusion: A Critical Review of the Literature. *Sustainability*, 8(7), Article 7. <https://doi.org/10.3390/su8070696>
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Kazoglu, M., & Yuruk, Z. O. (2020). Comparison of the physical fitness levels in nursing home residents and community-dwelling older adults. *Archives of Gerontology and Geriatrics*, 89, 104106. <https://doi.org/10.1016/j.archger.2020.104106>
- Keizer, A.-G., Tiemeijer, W., & Bovens, M. (2019). *Why Knowing What To Do Is Not Enough: A Realistic Perspective on Self-Reliance*. Springer Nature. <https://doi.org/10.1007/978-94-024-1725-8>
- Kenyon, S. (2011). Transport and social exclusion: Access to higher education in the UK policy context. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 763-771. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.09.005>
- Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10, 207-219. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1)
- Kim, S. (2011). Assessing mobility in an aging society: Personal and built environment factors associated with older people's subjective transportation deficiency in the US. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 422-429. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.04.011>
- Kuttler, T. (2020). The spatial dimension of mobility poverty. In T. Kuttler & M. Moraglio, *Re-thinking Mobility Poverty* (1ste dr., pp. 61-80). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780367333317-7>
- Kuttler, T., & Moraglio, M. (Red.). (2021). *Re-thinking Mobility Poverty: Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes*. Taylor & Francis. <https://directory.doabooks.org/handle/20.500.12854/31392>
- Lättman, K., Olsson, L. E., & Friman, M. (2016). Development and test of the Perceived Accessibility Scale (PAC) in public transport. *Journal of Transport Geography*, 54, 257-263. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.06.015>
- Lättman, K., Olsson, L. E., & Friman, M. (2018). A new approach to accessibility – Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel. *Research in Transportation Economics*, 69, 501-511. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.06.002>
- Levasseur, M., Richard, L., Gauvin, L., & Raymond, É. (2010). Inventory and analysis of definitions of social participation found in the aging literature: Proposed taxonomy of social activities. *Social Science & Medicine*, 71(12), 2141-2149. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2010.09.041>
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd-Reichling, E., & Patsios, D. (2007, januari). *The multi-dimensional analysis of social exclusion* [Project report]. University of Bristol. <https://repository.uel.ac.uk/item/8666q>



- Lin, D., & Cui, J. (2021). Transport and Mobility Needs for an Ageing Society from a Policy Perspective: Review and Implications. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(22), 11802. <https://doi.org/10.3390/ijerph182211802>
- Litman, T. A. (2021). *Transportation Affordability—Evaluation and Improvement Strategies Abstract*. <https://policycommons.net/artifacts/1550483/transportation-affordability/2240292/>
- Lucas, K. (2004). Towards a ‘social welfare’ approach to transport. In *Running on empty* (pp. 291-298). Policy Press. <https://bristoluniversitypressdigital.com/edcollchap/book/9781847426000/ch015.xml>
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Lucas, K. (2018). Editorial for special issue of European transport research review: Transport poverty and inequalities. *European Transport Research Review*, 10(1), Article 1. <https://doi.org/10.1007/s12544-018-0288-6>
- Lucas, K., Bates, J., Moore, J., & Carrasco, J. A. (2016a). Modelling the relationship between travel behaviours and social disadvantage. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 85, 157-173. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.008>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport*, 169(6), 353-365. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Luiu, C., & Tight, M. (2021). Travel difficulties and barriers during later life: Evidence from the National Travel Survey in England. *Journal of Transport Geography*, 91, 102973. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102973>
- Luiu, C., Tight, M., & Burrow, M. (2017). The unmet travel needs of the older population: A review of the literature. *Transport Reviews*, 37(4), 488-506. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1252447>
- Lune, H., & Berg, B. L. (2017). *Qualitative research methods for the social sciences*. Pearson. <https://thuvienso.hoasen.edu.vn/handle/123456789/11108>
- Luz, G., & Portugal, L. (2022). Understanding transport-related social exclusion through the lens of capabilities approach. *Transport Reviews*, 42(4), 503-525. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2005183>
- Mackett, R. (2014). Has the policy of concessionary bus travel for older people in Britain been successful? *Case Studies on Transport Policy*, 2(2), 81-88. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2014.05.001>
- Mackett, R., & Thoreau, R. (2015). Transport, social exclusion and health. *Journal of Transport & Health*, 2(4), 610-617. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.07.006>
- Manton, R., Rau, H., Fahy, F., Sheahan, J., & Clifford, E. (2016). Using mental mapping to unpack perceived cycling risk. *Accident Analysis & Prevention*, 88, 138-149. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.017>
- Martens, K. (2012). Justice in transport as justice in accessibility: Applying Walzer’s ‘Spheres of Justice’ to the transport sector. *Transportation*, 39(6), 1035-1053. <https://doi.org/10.1007/s11116-012-9388-7>
- Martens, K. (2013). Role of the Bicycle in the Limitation of Transport Poverty in the Netherlands. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2387(1), 20-25. <https://doi.org/10.3141/2387-03>

- Martens, K., & Bastiaanssen, J. (2014). *Een index om het risico op bereikbaarheidsarmoede te meten*.
- McCarthy, L., Delbosc, A., Kroesen, M., & de Haas, M. (2023). Travel attitudes or behaviours: Which one changes when they conflict? *Transportation*, *50*(1), 25-42. <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10236-x>
- McCormack, G. R., Spence, J. C., Berry, T., & Doyle-Baker, P. K. (2009). Does Perceived Behavioral Control Mediate the Association Between Perceptions of Neighborhood Walkability and Moderate- and Vigorous-Intensity Leisure-Time Physical Activity? *Journal of Physical Activity and Health*, *6*(5), 657-666. <https://doi.org/10.1123/jpah.6.5.657>
- Mercado, R., & Páez, A. (2009). Determinants of distance traveled with a focus on the elderly: A multilevel analysis in the Hamilton CMA, Canada. *Journal of Transport Geography*, *17*(1), 65-76. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.04.012>
- Metz, D. (2003). Transport policy for an ageing population. *Transport Reviews*, *23*(4), 375-386. <https://doi.org/10.1080/0144164032000048573>
- Muijeen, K., Kongvattananon, P., & Somprasert, C. (2020). The key success factors in focus group discussions with the elderly for novice researchers: A review. *Journal of Health Research*, *34*(4), 359-371. <https://doi.org/10.1108/JHR-05-2019-0114>
- Murray, A. T., & Davis, R. (2001). Equity in Regional Service Provision. *Journal of Regional Science*, *41*(4), 557-600. <https://doi.org/10.1111/0022-4146.00233>
- Nordbakke, S., & Schwanen, T. (2014). Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature Review Focusing on Older People. *Mobilities*, *9*(1), 104-129. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.784542>
- Paez, A., Scott, D., Potoglou, D., Kanaroglou, P., & Newbold, K. B. (2007). Elderly Mobility: Demographic and Spatial Analysis of Trip Making in the Hamilton CMA, Canada. *Urban Studies*, *44*(1), 123-146. <https://doi.org/10.1080/00420980601023885>
- Parker, C., Scott, S., & Geddes, A. (2019). Snowball Sampling. *SAGE Research Methods Foundations*. <http://methods.sagepub.com/foundations/snowball-sampling>
- Patterson, Z., & Farber, S. (2015). Potential Path Areas and Activity Spaces in Application: A Review. *Transport Reviews*, *35*(6), 679-700. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1042944>
- Perez-Barbosa, D., & Zhang, J. (2017). How Can Transport Disadvantage Become Transport-based Social Exclusion in the Context of a Developing Country? A Case Study in Bangladesh. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, *12*, 74-93. <https://doi.org/10.11175/easts.12.74>
- Pérez-Peña, M. del C., Jiménez-García, M., Ruiz-Chico, J., & Peña-Sánchez, A. R. (2021). Transport Poverty with Special Reference to Sustainability: A Systematic Review of the Literature. *Sustainability*, *13*(3), Article 3. <https://doi.org/10.3390/su13031451>
- Perrotta, A. F. (2017). Transit Fare Affordability: Findings From a Qualitative Study. *Public Works Management & Policy*, *22*(3), 226-252. <https://doi.org/10.1177/1087724X16650201>
- Pirani, E. (2013). Evaluating contemporary social exclusion in Europe: A hierarchical latent class approach. *Quality & Quantity*, *47*(2), 923-941. <https://doi.org/10.1007/s11135-011-9574-2>

- Pot, F. J., van Wee, B., & Tillema, T. (2021). Perceived accessibility: What it is and why it differs from calculated accessibility measures based on spatial data. *Journal of Transport Geography*, *94*, 103090. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103090>
- Pot, Koster, S., Tillema, T., & Jorritsma, P. (2019). Linking experienced barriers during daily travel and transport poverty in peripheral rural areas: The case of Zeeland, the Netherlands. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, *20*, 29-46. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2020.20.3.4076>
- Raphael, S., & Rice, L. (2002). Car ownership, employment, and earnings. *Journal of Urban Economics*, *52*(1), 109-130. [https://doi.org/10.1016/S0094-1190\(02\)00017-7](https://doi.org/10.1016/S0094-1190(02)00017-7)
- Reis, V., & Freitas, A. (2020). *Impacts on mobility in an ageing Europe* (pp. 135-146). <https://doi.org/10.4324/9780367333317-13>
- Ridder, J. den, Josten, E., Boelhouwe, J., & van Campen, C. (2020). *De sociale staat van Nederland 2020* (p. 166). Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP). <https://digitaal.scp.nl/ssn2020/assets/pdf/ssn2020.pdf>
- Roorda, M. J., Páez, A., Morency, C., Mercado, R., & Farber, S. (2010). Trip generation of vulnerable populations in three Canadian cities: A spatial ordered probit approach. *Transportation*, *37*(3), 525-548. <https://doi.org/10.1007/s11116-010-9263-3>
- Rosenbloom, S. (2001). Sustainability and automobility among the elderly: An international assessment. *Transportation*, *28*(4), 375-408. <https://doi.org/10.1023/A:1011802707259>
- Rozynek, C., & Lanzendorf, M. (2023). How does low income affect older people's travel practices? Findings of a qualitative case study on the links between financial poverty, mobility and social participation. *Travel Behaviour and Society*, *30*, 312-324. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.10.003>
- Ryan, J. (2019). *Towards a capability approach to mobility ?* Lund University.
- Ryley, T. J., A. Stanley, P., P. Enoch, M., M. Zanni, A., & A. Quddus, M. (2014). Investigating the contribution of Demand Responsive Transport to a sustainable local public transport system. *Research in Transportation Economics*, *48*, 364-372. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.064>
- Sanchez, T. W. (2008). Poverty, policy, and public transportation. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *42*(5), 833-841.
- Schaap, N., Harms, L., Kansen, M., & Wüst, H. (2015). *Fietsen en lopen: De smeerolie van onze mobiliteit*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM.
- Scheepers, C. E., Wendel-Vos, G. C. W., Van Kempen, E. E. M. M., De Hollander, E. L., Van Wijnen, H. J., Maas, J., Den Hertog, F. R. J., Staatsen, B. A. M., Stipdonk, H. L., Int Panis, L. L. R., Van Wesemael, P. J. V., & Schuit, A. J. (2016). Perceived accessibility is an important factor in transport choice—Results from the AVENUE project. *Journal of Transport & Health*, *3*(1), 96-106. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.01.003>
- Schmöcker, J.-D., Quddus, M. A., Noland, R. B., & Bell, M. G. H. (2008). Mode choice of older and disabled people: A case study of shopping trips in London. *Journal of Transport Geography*, *16*(4), 257-267. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.07.002>
- Schwanen, T., Banister, D., & Bowling, A. (2012). Independence and mobility in later life. *Geoforum*, *43*(6), 1313-1322. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2012.04.001>

- Schwanen, T., Dijst, M., & Dieleman, F. M. (2001). Leisure trips of senior citizens: Determinants of modal choice. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 92(3), 347-360. <https://doi.org/10.1111/1467-9663.00161>
- Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Cisternas Solsona, D., Carrasco, J.-A., & Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74, 123-135. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.012>
- Schwanen, T., & Páez, A. (2010). The mobility of older people – an introduction. *Journal of Transport Geography*, 18(5), 591-595. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.06.001>
- Schwerdtfeger, S. (2019). *Fahren ohne (gültigen) Fahrschein: Motive, soziale Akzeptanz und alternative Finanzierungsinstrumente*. Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-26064-4>
- Seymour, J., Bellamy, G., Gott, M., Ahmedzai, S. H., & Clark, D. (2002). Using focus groups to explore older people's attitudes to end of life care. *Ageing & Society*, 22(4), 517-526. <https://doi.org/10.1017/S0144686X02008796>
- Sheller, M. (2015). Racialized Mobility Transitions in Philadelphia: Connecting Urban Sustainability and Transport Justice. *City & Society*, 27(1), 70-91. <https://doi.org/10.1111/ciso.12049>
- Sheller, M. (2018). Theorising mobility justice. *Tempo Social*, 30(2), 17-34. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142763>
- Shliselberg, R., & Givoni, M. (2021). Travel experiences as a source of motility: Evidence from a study of adult women. *Applied Mobilities*, 6(3), 331-346. <https://doi.org/10.1080/23800127.2019.1635779>
- Shliselberg, R., Givoni, M., & Kaplan, S. (2020). A behavioral framework for measuring motility: Linking past mobility experiences, motility and eudemonic well-being. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 141, 69-85. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.09.001>
- Social Exclusion Unit. (2003). 'Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion', February. *Social Research in Transport (SORT) Clearinghouse*.
- Stanley, J. (2004). *Improving public transport to meet community needs: A Warrnambool case-study*. <https://trid.trb.org/View/1155115>
- Steg, L. (2007). SUSTAINABLE TRANSPORTATION. *IATSS Research*, 31(2), 58-66. [https://doi.org/10.1016/S0386-1112\(14\)60223-5](https://doi.org/10.1016/S0386-1112(14)60223-5)
- Titheridge, H., Achuthan, K., Mackett, R., & Solomon, J. (2009). Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use*, 2(2), 31-48.
- Titheridge, H., Mackett, R., Christie, N., Oviedo Hernandez, D., & Ye, R. (2014). *Transport and poverty: A review of the evidence*.
- Toronto Transit Commission. (2024). *Family of Services: You're more connected than ever*. <https://www.ttc.ca/wheel-trans/family-of-services/Family-of-Services-Stops-and-Routes>
- Urbaniak, A., Wanka, A., Walsh, K., & Oswald, F. (2021). The Relationship Between Place and Life-Course Transitions in Old-Age Social Exclusion: A Cross-Country Analysis. In K. Walsh, T. Scharf, S. Van

- Regenmortel, & A. Wanka (Red.), *Social Exclusion in Later Life* (Vol. 28, pp. 209-221). Springer International Publishing. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-51406-8\\_16](https://doi.org/10.1007/978-3-030-51406-8_16)
- Valentine, G. (2005). Tell me about . . . : Using interviews as a research methodology. In *Methods in Human Geography* (2de dr.). Routledge.
- Van Den Berg, P., Kemperman, A., De Kleijn, B., & Borgers, A. (2016). Ageing and loneliness: The role of mobility and the built environment. *Travel Behaviour and Society*, 5, 48-55. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2015.03.001>
- van der Aa, M., Damen, C., & Rispens, I. (2021). *Mobiliteitsarmoede: Meer dan het hebben en kunnen gebruiken van vervoersopties*. MuConsult. <https://www.cvs-congres.nl/programma/programma-vrijdag-26-november-2021-aangepast>
- Van Der Vlucht, A.-L., Curl, A., & Wittowsky, D. (2019). What about the people? Developing measures of perceived accessibility from case studies in Germany and the UK. *Applied Mobilities*, 4(2), 142-162. <https://doi.org/10.1080/23800127.2019.1573450>
- Van Wee, B. (2016). Accessible accessibility research challenges. *Journal of Transport Geography*, 51, 9-16. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.018>
- van Wee, B., De Vos, J., & Maat, K. (2019). Impacts of the built environment and travel behaviour on attitudes: Theories underpinning the reverse causality hypothesis. *Journal of Transport Geography*, 80, 102540. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102540>
- Verhorst, T., Fu, X., & van Lierop, D. (2023). Definitions matter: Investigating indicators for transport poverty using different measurement tools. *European Transport Research Review*, 15(1), 21. <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00596-z>
- Vogel, O., Otto, A.-K., Zimmel, H., Hinrichs, T., Giannouli, E., & Wollesen, B. (2023). Definition and Contextual Factors of Nursing Home Residents' Mobility in a Holistic View: A Delphi Study. *Innovation in Aging*, 7(1), igac067. <https://doi.org/10.1093/geroni/igac067>
- Wachs, M., & Kumagai, T. G. (1973). Physical accessibility as a social indicator. *Socio-Economic Planning Sciences*, 7(5), 437-456. [https://doi.org/10.1016/0038-0121\(73\)90041-4](https://doi.org/10.1016/0038-0121(73)90041-4)
- Walsh, K., O'Shea, E., Scharf, T., & Murray, M. (2012). Ageing in changing community contexts: Cross-border perspectives from rural Ireland and Northern Ireland. *Journal of Rural Studies*, 28, 347-357. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2012.01.012>
- Webber, S. C., Porter, M. M., & Menec, V. H. (2010). Mobility in Older Adults: A Comprehensive Framework. *The Gerontologist*, 50(4), 443-450. <https://doi.org/10.1093/geront/gnq013>
- Wilson, R., Slaughter, S. E., Forbes, D., Hanson, H. M., & Khadaroo, R. G. (2016). Experiences of a Novice Researcher Conducting Focus Group Interviews. *International Journal of Nursing Student Scholarship*, 3. <https://journalhosting.ucalgary.ca/index.php/ijnss/article/view/56795>
- Wretstrand, A., Svensson, H., Fristedt, S., & Falkmer, T. (2009). Older people and local public transit: Mobility effects of accessibility improvements in Sweden. *Journal of Transport and Land Use*, 2(2), 49-65.
- Yang, D., Timmermans, H., & Grigolon, A. (2013). Exploring heterogeneity in travel time expenditure of aging populations in the Netherlands: Results of a CHAID analysis. *Journal of Transport Geography*, 33, 170-179. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.10.002>

Zhang, N., & Yang, Q. (2024). Public transport inclusion and active aging: A systematic review on elderly mobility. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 11(2), 312-347.  
<https://doi.org/10.1016/j.jtte.2024.04.001>

# BIJLAGEN

## Bijlage 1: Operationalisatie

Thema	Concept	Sub-concept		Vraag/topic
Introductie			1	Kunt u uzelf voorstellen? Hoe bent u hier vandaag naar toe gekomen?
Mobiliteitsgedrag Reisvoorkeuren			2	Van welke vervoersmiddelen maakt u doorgaans gebruik als u ergens naar toe gaat? (lopen, eigen auto et cetera)
	Vervoersarmoede	Vervoer/sociale ongelijkheid	3	Waarom kiest u voor deze vervoersmiddelen? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Waarom maakt u géén gebruik van [vervoersmiddel X]?</i></li> <li>• <i>Vrijwillig/noodgedwongen?</i></li> </ul>
Mobiliteitsbeperkingen	Vervoersarmoede	Vervoer/sociale ongelijkheid	4	Zijn er beperkingen of obstakels die u tegenkomt bij het reizen? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziet u hierdoor af van een reis?</li> <li>• Waardoor komt dit? Persoonlijke factoren, externe factoren, vaardigheden?</li> </ul>
	Bereikbaarheid	Objectieve bereikbaarheid	5	Heeft u ooit een situatie meegemaakt waarin u een activiteit of afspraak moest afzeggen omdat u uw bestemming niet kon bereiken?
		Gepercipieerde bereikbaarheid	6	Heeft u het gevoel dat u in het dagelijks leven overal naar toe kan waar u wilt? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Waarom wel/waarom niet?</li> <li>• Zou u graag meer willen reizen als dat kon?</li> </ul>
	Motility	Competenties	7	Heeft u het gevoel dat u goed overweg kunt met het gebruiken of vinden van informatie over verschillende vervoersmiddelen?
Gevolgen van mobiliteitsbeperkingen	Sociale inclusie/exclusie		8	In hoeverre beperkt het u dat bestemming soms lastig bereikbaar zijn? Wat zijn de gevolgen voor uw dagelijks leven?
			9	Hoe gaat u ermee om als een vervoersmiddel niet beschikbaar is? <ul style="list-style-type: none"> <li>- In hoeverre wordt u geholpen door anderen uit uw omgeving? (of in hoeverre helpt u elkaar?)</li> </ul>
Verbeteringen van uw mobiliteit			10	Op welke manier kan uw mobiliteit worden verbeterd? Zou u hierdoor anders gaan reizen?

## Bijlage 2: Topic-list

<b>Praktische info</b>	Locatie:  Aanwezig:  Bijzonderheden:	Datum:  Begintijd:  Eindtijd:
<b>Introductie</b>  <b>5 min</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het onderzoek gaat over uw mobiliteitservaringen</li> <li>• Dit gesprek zal ongeveer 60 tot 90 minuten duren.</li> <li>• Alles wat u deelt is vertrouwelijk en zal geanonimiseerd worden.</li> <li>• Mag het worden opgenomen? De opname wordt alleen gebruikt om de informatie nauwkeurig te kunnen verwerken. De opname kan op elk moment worden gestopt en zal na het onderzoek worden gewist.</li> <li>• Heeft de respondent zelf nog vragen over het onderzoek of het onderwerp voorafgaand aan het onderzoek.</li> </ul>	<b>Opmerkingen</b>
<b>Thema:</b> Mobiliteitsgedrag Reisvoorkeuren  <b>10 min</b>	<b>Introductie:</b>  Voorstellen: <b>Q1:</b> Kunt u uzelf voorstellen? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoe bent u hier vandaag naar toe gekomen?</li> </ul> <p><i>Dankjewel! Dan zou ik graag willen starten met het eerste thema, waarin we het zullen hebben over uw reisvoorkeuren.</i></p> <b>Q2:</b> Van welke vervoersmiddelen maakt u doorgaans gebruik als u ergens naar toe gaat? (lopen, eigen auto et cetera) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoe vaak per week reist u buitenshuis?</li> </ul> <b>Q3:</b> Waarom kiest u voor deze vervoersmiddelen? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Waarom maakt u géén gebruik van [vervoersmiddel X]? (samenvatten wat je hoort, 'ik hoor weinig mensen met de X gaan. Waarom is dat zo?)</i></li> <li>• Zijn er bepaalde vervoersmiddelen die u bewust mijdt?</li> <li>• Vrijwillig/noodgedwongen? "Heeft dat uw voorkeur?"</li> </ul> <p><i>Dan gaan we nu naar het volgende thema: belemmeringen in uw mobiliteit.</i></p>	Type vervoersmiddel  Type locaties          Wat bepaalt de vervoerswijze?  Voorkeursoptie of niet?
<b>Thema:</b> Belemmeringen  <b>25 min</b>	Ik wil het nu hebben over het begrip 'vervoersarmoede'. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie heeft daar weleens van gehoord?</li> <li>• Wat is het volgens jullie?</li> </ul> <b>Q4:</b> Zijn er beperkingen of obstakels die u zelf tegenkomt bij het reizen?	Check de oorzakelijke factoren: persoonlijk, extern/systeem of motility? Welke



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waardoor komt dit? Persoonlijke factoren, externe factoren, vaardigheden?</li> <li>• Zijn er bepaalde vervoersmiddelen die u bewust mijdt?</li> <li>• Heeft dit invloed op de bereikbaarheid van locaties?</li> <li>• Zijn er veranderingen over tijd, dus bijvoorbeeld 's avonds?</li> </ul> <p><b>Q5:</b> Kunt u situaties beschrijven waarin u moeite had om ergens te komen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indien bestemmingen X, Y, Z lastig bereikbaar: waardoor komt dat?</li> <li>• <i>Waarom maakt u geen gebruik van vervoersmiddel X?</i></li> <li>• <b><u>Welke bestemmingen zijn vaak lastig bereikbaar?</u></b></li> <li>• Zijn er specifieke plekken in Utrecht waar u zich gemakkelijk of juist moeilijk kunt verplaatsen? Kunt u voorbeelden geven?</li> </ul> <p><b>Q6:</b> Heeft u het gevoel dat u in het dagelijks leven overal naar toe zou kunnen waar u heen wilt? <i>Zijn er locaties waar u wel heen zou willen, maar die u simpelweg niet kunt bereiken?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Waarom wel/waarom niet?</li> <li>• Zou u graag meer willen reizen als dat kon?</li> </ul> <p><u>Introductie vraag 7:</u></p> <p><i>Er zijn veel ontwikkelingen geweest in het openbaar vervoer. We reizen nu heel anders met de bus dan 10 jaar geleden. We hebben een OV-chipkaart met verschillende abonnementen. En er zijn allerlei nieuwe vormen van OV, zoals deelfervoer, deelfietsen of buurtbussen die via een app moeten worden opgeroepen. Maar bijvoorbeeld ook reisinformatie vind je nu veelal digitaal ; we kopen kaartjes online en we kunnen via een app of via een belletje een buurtbus (U-flex) oproepen.</i></p> <p><b>Q7:</b> Heeft u het gevoel dat u goed overweg kunt met de ontwikkelingen in het openbaar vervoer?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Of het vinden van informatie over vervoersmiddelen?</li> <li>• Bent u op de hoogte van de verschillende vervoersopties bij u in de buurt?</li> </ul> <p><i>Dan gaan we nu door naar het volgende thema: hoe u omgaat met de belemmeringen en wat de gevolgen zijn op uw leven.</i></p>	factor heeft de grootste impact?
<p><b>Thema:</b> Gevolgen van mobiliteitsproblemen <b>20 min</b></p>	<p><b>Q8:</b> In hoeverre beperkt het u dat bestemming soms lastig bereikbaar zijn? Wat zijn de gevolgen voor uw dagelijks leven?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welke gevolgen heeft dit voor u?</li> <li>• Goed doorvragen. Niet helpen. (denk aan afzien van reizen, eenzaamheid, uitsluiting, verwaarlozing)?</li> </ul> <p><b>Q9:</b> Hoe gaat u ermee om als een vervoersmiddel niet beschikbaar is?</p>	Eenzaamheid? Sociale uitsluiting?

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>In hoeverre wordt u geholpen door anderen uit uw omgeving? (of in hoeverre helpt u elkaar?)</i></li> <li>- <i>Bent u daar tevreden mee? Wat zijn de voor/nadelen?</i></li> </ul> <p><b>Q10:</b> Maakt u zich wel eens zorgen over uw mobiliteit in de toekomst, bijvoorbeeld dat je bepaalde plaatsen niet meer kunt bereiken?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Waar maakt u zich dan specifiek zorgen over?</li> <li>• Waar ligt dat dan aan?</li> </ul> <p><u>Eventueel:</u></p> <p><b>Q10b:</b></p> <p>Even los van jouzelf, in hoeverre ken je in je directe omgeving mensen met vervoersarmoede?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoe uit zich dat? Kun je daar wat meer over vertellen?</li> </ul> <p><i>Dan nu het laatste thema: hoe kan het beter?</i></p>	<p>Bijv. thuisblijven, andere locatie bezoeken. Vraag naar rol sociale netwerk.</p>
<p><b>Thema:</b> Verbeteren van mobiliteit <b>10 min</b></p>	<p><b>Q11: Op welke manier kan uw mobiliteit worden verbeterd? Zou u hierdoor anders gaan reizen?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie moet er wat aan doen? Gemeente, bedrijven, provincie?</li> </ul>	
<p><b>Afsluiting</b></p>	<p>Bedanken respondent</p> <p>Aanbieden kopie onderzoeksresultaten</p> <p>Aangeven dat respondent op elk moment kan beslissen zijn bijdrage aan het onderzoek te laten verwijderen door de onderzoeker door contact op te nemen</p> <p>Achterlaten contactgegevens</p>	

## **Bijlage 3: Codeerschema**

### **Thema 1: Persoonlijke mobiliteit en gepercipieerde bereikbaarheid**

1. Beschrijving persoonlijke mobiliteit
  - Gebruik verschillende vervoersmiddelen (fiets, auto, lopen etc)
  - Zelfstandigheid
  - Keuze vervoersmiddelen (op basis van afstand, voorkeur, gewoontes, noodgedwongen)
  - Type bestemmingen (diensten en goederen, activiteiten/recreatie, sociale netwerk)
2. Gepercipieerde bereikbaarheid
  - Alternatieve vervoersopties
  - Sociale netwerk
  - Nabijheid voorzieningen

### **Thema 2: Mobiliteitsbeperkingen**

1. Beperkingen door persoonlijke kenmerken
  - Fysieke beperkingen/slechte gezondheid
  - Laag inkomen
  - Huishoudsamenstelling (bv. gezinslid die kan rijden)
  - Woonlocatie (nabijheid voorzieningen)
2. Beperkingen bij het gebruik van infrastructuur
  - Slecht ontworpen of onderhouden infrastructuur (bv. smalle paadjes, ongelijke trottoirs, drukke wegen)
  - Obstakels op wegen/trottoirs (auto's, drempels)
  - Gevaarlijke of onoverzichtelijke kruispunten
  - Drukke fietspaden, wandelpaden of wegen
  - Gebrek aan voldoende parkeerplekken – of invalide parkeerplekken
  - Hoge parkeerkosten

### 3. Beperkingen bij het gebruik van openbaar vervoer

- Onvoldoende aanbod en te lage frequentie van openbaar vervoer
- Onvoldoende informatie beschikbaar (reisinformatie, onderhoud, wijzigingen)
- Hoge kosten van openbaar vervoer
- Ongunstige locaties van haltes
- Ongunstige routes van openbaar vervoer ; slechte aansluiting met andere lijnen
- Lange reistijd
- Onvoldoende ingericht op mensen met loopondersteuning (rolstoel, rollator)
- Onveilig: risico op vallen, te druk, geen hulp bij in- en uitstappen
- Onbetrouwbaar (uitval, slechte informatie bij wijzingen of onderhoud)
- Blootstelling aan weersomstandigheden
- Regiotaxi: lange reistijd, onbetrouwbaar (lang wachten, uitvallen ritten), niet flexibel (lang van te voren inrichten)

### 4. Beperkingen door een gebrek aan competenties

- Gebrek aan vaardigheden om verschillende vervoersmiddelen te gebruiken (auto, scootmobiel, fiets)
- Weinig alternatieve vervoersopties beschikbaar (zelfstandig of OV)
- Onvoldoende kennis van digitale vaardigheden
- Onvoldoende informatie over de werking van het vervoersysteem (bv. Regelingen voor 65+ers, kennis over de verschillende typen openbaar vervoer)

### 5. Beperkingen door subjectieve persoonlijke factoren

- Angst of onzekerheid bij het gebruik van openbaar vervoer
- Terughoudendheid om hulp of assistentie te vragen
- Gevoel van onveiligheid tijdens avonduren of tijdens slecht weer

## **Thema 3: Gevolgen van mobiliteitsbeperkingen op (gepercipieerde) bereikbaarheid**

- Gevolgen voor bereikbaarheid bestemmingen
  - Afzeggen afspraken of bij voorbaat niet meer komen
  - Minder bezoeken van recreatieactiviteiten (theater, buiten de regio, tuincentra)
  - Onbereikbaarheid van het sociale netwerk

- Te laat komen bij afspraken
- Gevolgen gepercipieerde bereikbaarheid
  - Verlies van zelfstandigheid
  - Verlies aan beschikbare vervoersalternatieven
  - Langere reistijd

#### **Thema 4: Coping- of aanpassingsstrategieën**

- Verschuiving mobiliteitsbehoeften en verwachtingspatronen
  - Aanpassen mobiliteitsverwachting (“het hoort erbij”)
  - Minder reizen / zoeken naar alternatieven (bezoek langs laten komen i.p.v. zelf gaan)
  - Bewust mijden van beschikbare vervoersmiddelen
  - Plannen van activiteiten (minder spontaniteit, plannen i.v.m. weer/donker)
  - Langere reisduur: bv. eerder vertrekken i.v.m. langere reisduur vervoersoptie, onbetrouwbaarheid
- Gebruik van alternatieve vervoersopties
  - Meer gebruik van zelfstandige vervoersopties (fiets, scootmobiel)
  - Gebruiken van gemeentevoorzieningen (regiotaxi, persoonlijk OV)
  - Gebruiken van particuliere initiatieven (buurttaxi, Maxxmobiel, automaatje)
- Beroep doen op sociale netwerk of hulpvoorzieningen
  - Bezoeken buurthuizen/bibliotheek voor hulp
  - Beroep op sociale netwerk voor vervoer of informatie

#### **Thema 5: Belang van sociale netwerk**

- Opvangen mobiliteitsbehoefte bij belangrijke afspraken
- Hulp bij reizen (samen oefenen)
- Hulp bij dagelijkse taken
- Hulp bij het vinden van informatie (OV-reisinformatie, voorzieningen als regiotaxi)
- Hulp bij gebruik van digitale hulpmiddelen

## **Thema 6: Verbeteringen**

- Betere informatievoorziening
  - Reisinformatie (dienstregeling, onderhoud, wijzigingen)
  - Regels- en aanvragen van voorzieningen en regelingen (gratis OV, regiotaxi)
- Participatie bij besluitvorming
- Betere toegankelijkheid openbaar vervoer voor ouderen
- Aanbod, routes en frequentie van bussen verbeteren (door de wijk heen, in avonduren)
- Breder aanbieden van voorzieningen en regelingen