

# Mobiliteitsuitsluiting en vervoersafhankelijkheid bij Vlaamse 65-plussers

Peiling naar prevalentie en oorzaken

*K. Van Vlierden, L. Vesentini, A. Dreesen*

- ▶ Prof. dr. Oswald Devisch
- ▶ Risicobepaling
- ▶ PHL, UHasselt, VUB, VITO, UGent
- ▶ RA-MOW-2010-003

**WETENSCHAPSPARK 5  
B 3590 DIEPENBEEK**

- T ▶ 011 26 91 12
- F ▶ 011 26 91 99
- E ▶ [info@steunpuntmowverkeersveiligheid.be](mailto:info@steunpuntmowverkeersveiligheid.be)
- I ▶ [www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be](http://www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be)

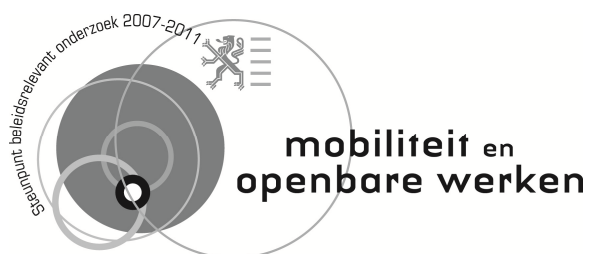


# Mobiliteitsuitsluiting en vervoersafhankelijkheid bij Vlaamse 65-plussers

Peiling naar prevalentie en oorzaken

*K. Van Vlierden, L. Vesentini, A. Dreesen*

Onderzoekslijn Risicobepaling



DIEPENBEEK, 2010.  
STEUNPUNT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN  
SPOOR VERKEERSVEILIGHEID

## Documentbeschrijving

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Rapportnummer:           | RA-MOW-2010-003  |
| Titel:                   | Mobiliteitsuitsluiting en vervoersafhankelijkheid bij Vlaamse 65-plussers  |
| Ondertitel:              | Peiling naar prevalentie en oorzaken   |
| Auteur(s):               | K. Van Vlierden, L. Vesentini, A. Dreesen  |
| Promotor:                | Prof. dr. Oswald Devisch   |
| Onderzoekslijn:          | Risicobepaling   |
| Partner:                 | Provinciale Hogeschool Limburg   |
| Aantal pagina's:         | 84   |
| Projectnummer Steunpunt: | 2.1  |
| Projectinhoud:           | Met behulp van een vragenlijst peilden we naar de prevalentie van mobiliteitsuitsluiting bij Vlaamse 65-plussers, naar oorzaken die aan de uitsluiting ten grondslag liggen en naar de beleving van deze situatie door betrokkenen. Tevens besteedden we aandacht aan vervoersafhankelijkheid bij deze leeftijdsgroep. |

Uitgave: Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken – Spoor Verkeersveiligheid, juni 2010.

Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken  
Spoor Verkeersveiligheid  
Wetenschapspark 5  
B 3590 Diepenbeek

T 011 26 91 12  
F 011 26 91 99  
E [info@steunpuntmowverkeersveiligheid.be](mailto:info@steunpuntmowverkeersveiligheid.be)  
I [www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be](http://www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be)

## Samenvatting

Met behulp van een vragenlijst probeerden we in dit onderzoek een zicht te krijgen op de prevalentie van mobiliteitsuitsluiting bij Vlaamse 65-plussers en op de mogelijke oorzaken die aan deze uitsluiting ten grondslag liggen. We operationaliseerden mobiliteitsuitsluiting enerzijds als het zich aan huis gebonden voelen door het niet kunnen gebruiken van specifieke vervoermiddelen, anderzijds als het niet kunnen bereiken van gewenste bestemmingen. De beleving van deze situatie bevroegen we in vier afzonderlijke vragen. Mogelijke oorzaken van mobiliteitsuitsluiting werden gezocht in internationale literatuur en ondergebracht in verschillende categorieën, die we vervolgens toepasten op de antwoorden van onze respondenten. Tevens gebruikten we een definitie van vervoersafhankelijkheid om ook dit fenomeen voor de betreffende leeftijdsgroep in kaart te brengen.

Op het eerste zicht blijkt dat een grote meerderheid van de door ons bevroegde 65-plussers niet lijdt onder mobiliteitsuitsluiting zoals wij die operationaliseerden. Nadere bestudering van onze groep van respondenten en van de verbanden van resultaten die we doorheen de vragenlijst vonden, noopt ons echter tot een nuancering van deze conclusie. Doorheen het onderzoek doken immers een aantal risicogroepen op, die vaker dan andere groepen van respondenten problemen of uitsluiting meldden. Het gaat om vrouwelijke respondenten, respondenten zonder rijbewijs, oudere respondenten, respondenten die in een landelijke omgeving wonen, respondenten die alleen wonen, respondenten met een lagere opleiding en respondenten met persoonlijke kenmerken die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden. Zonder meer zeggen dat het probleem van mobiliteitsuitsluiting bij 65-plussers in Vlaanderen klein is, kunnen we dus op basis van dit onderzoek niet.

De categorieën van mogelijke oorzaken van mobiliteitsuitsluiting die we vastlegden op basis van de internationale literatuur bleken heel bruikbaar en relevant voor de door ons bestudeerde doelgroep. Globaal genomen kunnen we niet zeggen welke oorzaak het meest voorkomt. Afhankelijk van het bevroegde vervoermiddel en van het feit of er vervoermiddelen of bestemmingen bevroegd werden, varieerde dit immers.

Vervoersafhankelijkheid werd gedefinieerd als het aangewezen zijn op aangepast vervoer of vervoer door derden omwille van fysieke beperkingen, als afhankelijkheid van hulp en gezelschap van anderen of als het beroep moeten doen op anderen om specifieke verplaatsingen (bijvoorbeeld omwille van afstand, tijdstip, onbereikbaarheid met fiets of openbaar vervoer) te kunnen uitvoeren. Het aandeel respondenten dat we op die manier als vervoersafhankelijk beschouwen, bleek tamelijk groot. Gezien de negatieve connotatie die vervoersafhankelijkheid voor onze respondenten heeft, lijkt vervoersafhankelijkheid een probleem dat naast mobiliteitsuitsluiting een grote impact kan hebben op de groep van 65-plussers in Vlaanderen.

De aanbevelingen die we doen zijn toegespitst op verder kwalitatief onderzoek, om specifieke doelgroepen beter te benaderen en hun situatie en problemen duidelijker in kaart te brengen.

## **English summary**

### **Mobility exclusion and transport dependency for senior citizens in Flanders**

#### **Research on prevalence and causes**

By means of a questionnaire we tried to gain insight in the prevalence of mobility exclusion for senior citizens in Flanders and in possible causes of this. We defined mobility exclusion in two ways: on the one hand the feeling of being home-bound because of the inability to use specific means of transport, on the other hand the inability to reach desired destinations. In four separate questions we inquired the perception of this situation. We found possible causes for mobility exclusion in the international literature and categorized these in order to use them for the analysis of responses. We also used a definition of transport dependency to get a picture of this subject for the age group in question.

The great majority of respondents seem not to suffer from mobility exclusion. Closer examination of the group of respondents and of the connections between results we found throughout the questionnaire prompts us to refine this conclusion. Throughout the research we found groups at risk, who reported problems or exclusion more often than other groups of respondents. At risk are females, respondents without a driving license, older respondents, respondents who live in a rural environment, respondents who live alone, lower educated respondents and respondents with personal features that influence their mobility. So we cannot say that the problem of mobility exclusion for the elderly in Flanders is minor just like that.

The categories of possible causes of exclusion that we based on the international literature proved to be very usable and relevant for our target group. We cannot say which category of causes is dominant. This depends on the means of transport in question and on the fact of questioning means of transport or destinations.

We defined transport dependency as being in need of adapted transport or transport by others because of physical limitations, as dependency of help and company of others or as needing help from others to make specific trips (e.g. long distance, specific point in time, inability to reach a destination by bike or public transport). The amount of respondents that we consider transport dependent proves to be considerable. Since it has a negative connotation for our respondents, transport dependency may have a great impact on senior citizens in Flanders.

We recommend further qualitative research to approach specific target groups in a better way and to be able to gain insight in their situation and problems.

## **Dankwoord**

We willen wederom niet nalaten om de volgende mensen te bedanken:

- iedereen die de moeite genomen heeft om de ontvangen vragenlijst in te vullen en terug te sturen
- Rob Doumen, van het onderzoeksinstituut TINFO, die opnieuw zorgde voor de goede werking van de registratiesoftware
- alle andere PHL-medewerkers die ons logistiek ondersteund hebben

Zonder jullie was de uitvoering van het onderzoek niet mogelijk geweest. Aan iedereen daarom van harte dank.

Karin, Lara en An

## Inhoudsopgave

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1.  | INLEIDING .....   | 8  |
| 1.1 | Aanleiding en doelstelling .....  | 8  |
| 1.2 | Oorzaken van mobiliteitsuitsluiting .....   | 9  |
| 2.  | OPZET VRAGENLIJST .....   | 12 |
| 2.1 | Inleiding .....   | 12 |
| 2.2 | Literatuurbronnen .....   | 12 |
|     | 2.2.1 Kenmerken die verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden.....   | 12 |
|     | 2.2.2 Hulpmiddelen om de invloed van fysieke kenmerken te ondervangen .   | 13 |
|     | 2.2.3 Te bereiken plaatsen en bestemmingen .....  | 14 |
| 2.3 | Overzicht van de vragenlijst .....  | 16 |
|     | 2.3.1 Persoonsgegevens.....   | 16 |
|     | 2.3.2 Vervoermiddelen die al dan niet gebruikt (kunnen) worden .....  | 16 |
|     | 2.3.3 Bestemmingen die al dan niet bereikt (kunnen) worden .....  | 16 |
|     | 2.3.4 Beleving van de eigen verplaatsingsmogelijkheden.....   | 16 |
| 3.  | AFNAME EN VERWERKING VRAGENLIJST .....  | 17 |
| 3.1 | Steekproef .....  | 17 |
| 3.2 | Procedure en respons .....  | 17 |
|     | 3.2.1 Introductiebrief.....   | 17 |
|     | 3.2.2 Telefonische rekrutering.....   | 17 |
|     | 3.2.3 Verzending vragenlijsten.....   | 18 |
|     | 3.2.4 Respons.....  | 18 |
| 3.3 | Data-analyse .....  | 20 |
|     | 3.3.1 Algemeen.....   | 20 |
|     | 3.3.2 Analyse van de open vragen over vervoermiddelengebruik en over het bereiken van gewenste bestemmingen ..... | 20 |
| 4.  | RESULTATEN .....  | 21 |
| 4.1 | Persoonsgegevens .....  | 21 |
|     | 4.1.1 Leeftijd .....  | 21 |
|     | 4.1.2 Geslacht .....  | 22 |
|     | 4.1.3 Leefsituatie .....  | 23 |
|     | 4.1.4 Rijbewijsbezit .....  | 24 |
|     | 4.1.5 Onderwijsniveau .....   | 24 |
|     | 4.1.6 Directe woonomgeving .....  | 25 |
|     | 4.1.7 Frequentie van verplaatsingen .....   | 26 |
|     | 4.1.8 Persoonlijke kenmerken .....  | 27 |
|     | 4.1.9 Hulpmiddelen .....  | 30 |



|       |  |    |
|-------|--|----|
| 4.2   | Gebruik van vervoermiddelen  | 31 |
| 4.2.1 | <i>Vaak gebruikte vervoermiddelen</i> .....  | 31 |
| 4.2.2 | <i>Vervoermiddelen die zelden of nooit gebruikt worden</i> .....                             | 33 |
| 4.2.3 | <i>Problemen bij het gebruik van specifieke vervoermiddelen</i> .....                        | 37 |
| 4.2.4 | <i>Het gevoel aan huis gebonden te zijn</i> .....  | 48 |
| 4.3   | Bereikbaarheid van bestemmingen  | 50 |
| 4.3.1 | <i>Bestemmingen die niet bereikt kunnen worden</i> .....                                     | 50 |
| 4.3.2 | <i>Problemen die het bereiken van gewenste bestemmingen verhinderen</i><br>51                |    |
| 4.4   | Beleving van de eigen verplaatsingsmogelijkheden   | 53 |
| 4.4.1 | <i>Inleiding</i> .....   | 53 |
| 4.4.2 | <i>Gevoel van isolatie van de rest van de leefgemeenschap</i> .....                          | 53 |
| 4.4.3 | <i>Gewenste verplaatsingen die al dan niet gemaakt kunnen worden</i> .....                   | 54 |
| 4.4.4 | <i>Gewenste verplaatsingstijdstippen waaraan al dan niet gevolg gegeven kan worden</i> ..... | 55 |
| 4.4.5 | <i>Algemene tevredenheid met de eigen verplaatsingsmogelijkheden</i> .....                   | 56 |
| 4.4.6 | <i>Verbanden tussen de vragen onderling</i> .....  | 57 |
| 4.4.7 | <i>Conclusie</i> .....   | 57 |
| 4.5   | Vervoersafhankelijkheid  | 58 |
| 4.5.1 | <i>Definitie van vervoersafhankelijkheid</i> .....   | 58 |
| 4.5.2 | <i>Vervoersafhankelijkheid bij onze respondenten</i> .....                                   | 59 |
| 5.    | CONCLUSIES .....   | 61 |
| 5.1   | Inleiding  | 61 |
| 5.2   | Prevalentie van mobiliteitsuitsluiting   | 61 |
| 5.3   | Oorzaken van mobiliteitsuitsluiting  | 62 |
| 5.4   | Vervoersafhankelijkheid  | 62 |
| 6.    | AANBEVELINGEN .....  | 63 |
| 7.    | LITERATUURLIJST .....  | 65 |
|       | BIJLAGE I: INTRODUCTIEBRIEF .....  | 69 |
|       | BIJLAGE II: BEGELEIDENDE BRIEF VRAGENLIJST .....   | 70 |
|       | BIJLAGE III: VRAGENLIJST .....   | 71 |

# **1. INLEIDING**

---

## **1.1 Aanleiding en doelstelling**

De voorbije jaren hebben we ons binnen de onderzoekslijn *Risicobepaling* van het *Steunpunt Mobiliteit en Openbare werken – spoor Verkeersveiligheid* toegelegd op het bestuderen van mobiliteitsuitsluiting. In een literatuurstudie (Van Vlierden, 2007) hebben we eerst en vooral de mogelijke gevolgen van uitsluiting van mobiliteit behandeld. Sociale uitsluiting door het niet kunnen maken van verplaatsingen enerzijds en verlies van levenskwaliteit door gebrek aan zelfstandige verplaatsingen (vervoersafhankelijkheid) anderzijds kwamen hierbij aan bod. Verder werd ingegaan op verschillende dimensies of achterliggende oorzaken van mobiliteitsuitsluiting, zoals die door Church, Frost en Sullivan (2000) werden weergegeven. De verdere literatuurstudie spitste zich vervolgens toe op één van die oorzaken van mobiliteitsuitsluiting, namelijk angst. Ook het daaropvolgende onderzoek (Van Vlierden, Vesentini & Vanrie, 2009) werd specifiek gefocust op angstgerelateerde mobiliteitsuitsluiting. Als studiegroep kozen we Vlaamse 65-plussers.

Eén van de belangrijkste conclusies die we trokken uit het onderzoek was dat angst bij de door ons bestudeerde 65-plussers geen immens probleem bleek te zijn. We merkten echter op dat door de respondenten meermaals melding gemaakt werd van problemen die verder gaan dan angst alleen en bijgevolg raken aan andere dimensies van uitsluiting. Daarom besloten we om in het voor ons laatste luik van dit onderzoeksdomein terug te keren naar de andere in de literatuur vermelde oorzaken van mobiliteitsuitsluiting en deze bij dezelfde doelgroep te bevragen. Op die manier probeerden we alle oorzaken van mobiliteitsuitsluiting die voor Vlaamse 65-plussers een rol spelen in kaart te brengen. Tevens besteedden we ruimer aandacht aan vervoersafhankelijkheid bij de betreffende leeftijdsgroep. Qua methodiek maakten we opnieuw gebruik van een schriftelijke vragenlijst die aan een steekproef van 65-plussers voorgelegd werd.

## 1.2 Oorzaken van mobiliteitsuitsluiting

Zoals we reeds eerder beschreven (Van Vlierden, 2007) geven Church et al. (2000) zeven mogelijke oorzaken voor uitsluiting van transport:

- fysieke uitsluiting: drempels die de letterlijke toegankelijkheid van transport bemoeilijken, voor bijvoorbeeld kinderen, ouderen, mensen die veel bagage of boodschappen dragen, mensen met visuele of auditieve problemen, anderstaligen
- geografische uitsluiting: inadequate transportvoorzieningen die uitsluiting kunnen veroorzaken in landelijke gebieden, maar ook in delen van de stad of in kleinere steden of gemeenten
- uitsluiting van faciliteiten zoals winkels, gezondheidsdiensten, vrijetijdscentra, scholen die veraf van woongebieden liggen: te grote afstand van deze faciliteiten tot waar de mensen wonen waardoor toegang – in het bijzonder zonder auto – moeilijk is
- economische uitsluiting: hoge kosten die transport bemoeilijken en bijkomend de toegang tot jobs en dus tot een inkomen verhinderen
- tijdsgerelateerde uitsluiting: moeilijkheden met het organiseren van andere taken, waardoor er niet voldoende tijd over is om te reizen naar zijn bestemming
- angstgerelateerde uitsluiting: zorgen en angst die bepalen hoe publieke ruimten, openbaar vervoer of andere vervoermiddelen gebruikt worden
- ruimtelijke uitsluiting: bepaalde plaatsen die om specifieke redenen gemeden worden, waardoor men niet van alle vervoermogelijkheden – bijvoorbeeld openbaar vervoer – gebruik kan maken

Deze indeling van oorzaken was het uitgangspunt van ons eerste onderzoek naar mobiliteitsuitsluiting. We kozen toen angstgerelateerde uitsluiting als specifiek studieobject. Bij de terugkeer naar andere mogelijke oorzaken van mobiliteitsuitsluiting voor de laatste fase van het onderzoek hebben we de indeling in zijn geheel terug bestudeerd en ook in de literatuur gezocht naar eventuele andere benaderingen van mobiliteitsuitsluiting. Onze conclusie daarbij was dat de indeling van Church et al. geen mutueel exclusieve categorieën oplevert. Ruimtelijke uitsluiting wordt bijvoorbeeld vaak veroorzaakt door angst, uitsluiting van faciliteiten sluit heel nauw aan bij geografische uitsluiting enz. Ook andere auteurs maakten deze bedenkingen en beperkten het aantal categorieën dienovereenkomstig. Anderen voegden nog nieuwe categorieën van uitsluiting toe.

Volgens TRaC (2000 – geciteerd in Bristow et al., 2002) zijn mensen sociaal uitgesloten indien ze niet kunnen deelnemen aan activiteiten omwille van:

- ruimtelijke kenmerken, die hen beletten om de activiteiten te bereiken
- tijdsgerelateerde kenmerken, die hen beletten om de activiteiten op het gepaste tijdstip te bereiken
- financiële kenmerken, waardoor ze zich de reis ernaartoe niet kunnen veroorloven
- persoonlijke kenmerken (bijvoorbeeld mentale of fysieke beperkingen), die hen beletten om de beschikbare mobiliteitsmiddelen te gebruiken.

Gaffron, Hine & Mitchell (2001) herleiden de zeven categorieën van Church et al. tot vijf, door geografische en ruimtelijke uitsluiting en uitsluiting van faciliteiten samen te voegen tot één factor ruimtelijke uitsluiting. Ze behouden dus de volgende oorzaken van mobiliteitsuitsluiting: fysieke uitsluiting, economische uitsluiting, tijdsgerelateerde uitsluiting, ruimtelijke uitsluiting en angstgerelateerde uitsluiting.

Cass, Shove & Urry (2005) zien vier dimensies van toegang tot noodzakelijke netwerken en diensten. Deze dimensies zijn:

- financiële toegang
- fysieke toegang: bijvoorbeeld het fysiek in staat zijn om een vervoermiddel te gebruiken, het te voet kunnen afleggen van zekere afstanden, de toegang tot specifieke plaatsen, het kunnen lezen van tijdstabellen, het kunnen dragen van grote of zware objecten...
- organisatorische toegang: bijvoorbeeld de organisatie van beschikbaarheid van een vervoermiddel, de nabijheid van bushalte of station, de richting waarin de bussen rijden, de mogelijkheid om diverse bestemmingen direct of indirect te bereiken, de kwaliteit van een reis, de wacht- en overstapcondities, de frequentie/betrouwbaarheid/punctualiteit van openbaar vervoerdiensten...
- tijdsgerelateerde toegang: bijvoorbeeld de beschikbaarheid van openbaar vervoer op het gewenste tijdstip, de controle over de eigen tijdsbesteding, beperking van tijdsverlies, de tijdsgerelateerde organisatie in huishoudens...

Volgens de Social Exclusion Unit (2003) kunnen sommige mensen niet op een betrouwbare wijze geraken waar ze zouden moeten geraken omdat transport ernaartoe:

- onbeschikbaar en/of fysiek ontoegankelijk is
- teveel kost
- niet tot op de juiste bestemmingen geraakt
- onveilig is (criminaliteit of verkeersonveiligheid)
- in de ogen van de gebruikers te lang duurt, een te grote afstand moet overbruggen of geen vertrouwen opwekt. De auteurs noemen dit laatste een beperkte reishorizon.

Bowden & Moseley (2006) ten slotte zien toegankelijkheid van diensten in termen van financiële kost, in termen van tijd die nodig is om er te geraken, in termen van gemak of ongemak om er te geraken en in termen van de frequentie en tijdigheid waarmee men er kan geraken.

Rekening houdend met al het voorgaande zouden wij de mogelijke oorzaken van mobiliteitsuitsluiting willen opsplitsen in enerzijds situationele factoren en anderzijds persoonlijke factoren. Situationele factoren die we afleiden uit de opgesomde literatuur zijn:

- onbereikbaarheid en/of ontoegankelijkheid van vervoermiddelen: het niet aanwezig zijn van een vervoermiddel, te grote afstand die moet overbrugd worden om van een vervoermiddel gebruik te maken, problemen met het in- en uitstappen, gebrek aan informatie over (het gebruik van) een vervoermiddel...
- negatieve omstandigheden tijdens verplaatsingen: verkeersdrukte, gebrek aan comfort, criminaliteit, verkeersonveiligheid...
- onbereikbaarheid en/of ontoegankelijkheid van bestemmingen: gebrek aan verbindingen en overstapmogelijkheden in openbaar vervoer, geen fietsvoorzieningen of voetpaden op specifieke locaties, parkeerproblemen, ontoegankelijkheid van gebouwen...
- tijdsgerelateerde factoren: niet op tijd op een bestemming kunnen geraken, geen openbaar vervoer op bepaalde tijdstippen, gebrek aan stiptheid, tijdsgebrek...
- financiële factoren: te hoge verplaatsingskosten

De persoonlijke factoren die een rol kunnen spelen in mobiliteitsuitsluiting zijn:

- psychische factoren: mentale processen die verplaatsingen kunnen bemoeilijken of onmogelijk maken (bijvoorbeeld beperkt begrip van informatie, angst, gebrek aan vertrouwen, beperkte reishorizon)
- fysieke factoren: fysieke kenmerken die het gebruik van vervoermiddelen of het zichzelf verplaatsen onmogelijk maken

Bij deze opsplitsing in situationele en persoonlijke factoren houden we uitdrukkelijk rekening met de interactie tussen deze twee niveaus. Situationele factoren spelen een rol in samenspel met persoonlijke factoren en problemen van uitsluiting ontstaan meestal door het gelijktijdig aanwezig zijn van moeilijkheden op beide niveau's.

Specifiek naar ouderen toe verwoorden Mollenkopf, Baas, Kaspar, Oswald & Wahl (2006, p. 43-44) het probleem van mobiliteitsuitsluiting als volgt: "Aan de ene kant vermeederen de mogelijkheden – in het bijzonder technologisch ondersteunde opties – om zich te verplaatsen op oudere leeftijd substantieel. Aan de andere kant zijn er met elkaar verweven trends van stedelijke decentralisatie, afnemende diensten van openbaar vervoer, verspreiding van vertrekpunten en bestemmingen en toenemend gebruik van de wagen die elkaar mutueel versterken. Bijgevolg kunnen ouderen die niet beschikken over een persoonlijke wagen of ICT-toepassingen lijden onder structurele discriminatie indien belangrijke elementen van de infrastructuur, basisdiensten en recreatiefaciliteiten blijven afhangen van persoonlijk transport en geconcentreerd blijven ofwel in stadscentra ofwel in afgelegen gebieden. Dit is in het bijzonder waar voor ouderen van wie de levensruimte gradueel maar gestaag kleiner wordt omdat hun fysieke en sensorische mogelijkheden veranderen."

## **2. OPZET VRAGENLIJST**

---

### **2.1 Inleiding**

De vragenlijst die we maakten voor het opsporen van mobiliteitsuitsluiting bij 65-plussers is gedeeltelijk gebaseerd op de vragenlijst die we in de voorgaande fase, namelijk het onderzoek naar angstgerelateerde uitsluiting, gebruikten. Sommige vragen betreffende persoonskenmerken hebben we letterlijk terug overgenomen.

De belangrijkste bijdrage van de voorgaande vragenlijst aan de huidige is echter de overtuiging die we opdeden over de bruikbaarheid en het nut van open vragen. Alhoewel de verwerking en interpretatie van antwoorden op dit soort vragen beduidend moeilijker is, leveren ze meer dan eens nieuwe, onverwachte antwoorden op die in vooraf vastgelegde gesloten vragen nooit naar boven waren gekomen (Bland, 1995 – geciteerd in Valdemarsson, Jernryd & Iwarsson, 2005). Toen we de vragenlijst met betrekking tot angst tijdens verplaatsingen afnamen, kregen we in de open vragen beschrijvingen van mobiliteitsuitsluiting door andere factoren dan angst alleen. Deze antwoorden waren de directe aanleiding en inspiratie voor het huidige luik van het onderzoek. In de huidige vragenlijst hebben we er dan ook voor gekozen om over de problemen die aan mobiliteitsuitsluiting ten grondslag liggen eveneens open vragen te stellen. Het zou immers kunnen dat op die manier opnieuw informatie ingewonnen wordt die we zelf bij het opstellen van de vragenlijst over het hoofd zagen. Voor de analyse van de open vragen zullen we wel in de mate van het mogelijke gebruik maken van de op de literatuur gebaseerde en in de inleiding beschreven categorieën van oorzaken van mobiliteitsuitsluiting.

Waar we gesloten vragen van gemaakt hebben – met vaak een hele lijst van antwoordmogelijkheden – zijn de vragen over persoonlijke kenmerken die verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden, gebruikte hulpmiddelen en te bereiken bestemmingen. Voor deze zaken vonden we eenvormigheid en bondigheid van de antwoorden immers belangrijker dan een uitgebreide beschrijving in eigen bewoordingen.

In de volgende paragraaf geven we de belangrijkste literatuurbronnen voor het opstellen van deze gesloten vragen weer. Als afsluiting van dit hoofdstuk volgt een kort overzicht van de onderdelen van de vragenlijst, die ook in zijn geheel in bijlage III is opgenomen.

### **2.2 Literatuurbronnen**

#### *2.2.1 Kenmerken die verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden*

Mollenkopf, Marcellini, Ruoppila, Széman, Tacken en Wahl (2004) gaan ervan uit dat gezondheid wel eens de belangrijkste bron zou kunnen zijn die verplaatsingen buitenshuis bij ouderen beïnvloedt. Sommige ouderen hebben zoveel moeilijkheden met mobiliteit dat ze geen alternatief hebben dan thuis te blijven. Veel oudere mensen zouden zich volgens voornoemde auteurs vaker buitenshuis willen verplaatsen en zouden

willen deelnemen aan vrijetijdsactiviteiten maar kunnen dit niet omdat hun fysieke mobiliteit slecht is.

Opsommingen van persoonlijke kenmerken die het maken van verplaatsingen kunnen belemmeren vonden we in Department for Transport (2000), Statistics Canada (2001), Hovbrandt, Ståhl, Iwarsson, Horstmann & Carlsson (2007) en Valdemarsson et al. (2005). Hierop en op antwoorden uit de vragenlijst betreffende angstgerelateerde uitsluiting baseerden we ons voor de items in onze huidige vragenlijst.

De bevraagde persoonlijke kenmerken zijn de volgende:

- gehoorverlies
- zichtverlies
- evenwichtsstoornissen
- beperkt uithoudingsvermogen, snel vermoeid
- rugproblemen
- moeilijkheden bij het hanteren of vastgrijpen van dingen
- verlies van armvaardigheden (strekken, buigen, kracht...)
- verlies van beenvaardigheden (strekken, knielen, stappen, kracht...)
- problemen met langdurig rechtstaan
- pijn
- moeilijkheden bij het begrijpen van informatie
- spraakproblemen
- verwardheid of geheugenverlies
- fobie
- allergie
- incontinentie, zwakke blaas

De meeste van deze kenmerken zijn fysiek van aard, enkele psychisch.

### 2.2.2 *Hulpmiddelen om de invloed van fysieke kenmerken te ondervangen*

Een strategie om de negatieve gevolgen van fysieke kenmerken te reduceren is het gebruik van mobiliteitshulpmiddelen. Hovbrandt et al. (2007) wijzen op de mogelijkheid dat het gebruik van hulpmiddelen de complexiteit van het uitvoeren van activiteiten buitenshuis bij mensen van hoge leeftijd verhoogt en dat deze hulpmiddelen soms zelfs het functioneren in de weg kunnen staan. Wanneer iemand bijvoorbeeld afhankelijk is van een hulpmiddel om te kunnen gaan, kan oneffen bestrating het wandelen naar de winkel onmogelijk maken. Indien het moeilijk is om de rollator op de bus te krijgen, kan dit resulteren in het niet meer maken van verplaatsingen buitenshuis. In onze ogen zijn het dan echter niet de hulpmiddelen op zich die het functioneren bemoeilijken, maar wel de combinatie ervan met de omgeving en met de fysieke kenmerken van de betrokken persoon. Ook zonder de hulpmiddelen zouden verplaatsingen buitenshuis moeilijk of onmogelijk zijn.

Gebruikte hulpmiddelen worden opgesomd in Hovbrandt et al. (2007), Valdemarsson et al. (2005) en in Statistics Canada (2001). De lijst van hulpmiddelen die we uiteindelijk in onze vragenlijst opnamen, betreft zowel materiële hulpmiddelen (meer bepaald: wandelstok, krukken, looprekje/rollator, elektrische rolstoel, manuele rolstoel, mindervalidescooter, aangepaste auto) als hulp of gezelschap van andere personen.

### 2.2.3 *Te bereiken plaatsen en bestemmingen*

Het kunnen bereiken van diensten in de leefomgeving is zeer belangrijk voor het behouden van een autonoom leven op oudere leeftijd (Mollenkopf et al., 2004). In de literatuur vonden we meerdere studies over welke diensten noodzakelijk zijn voor het leiden van een volwaardig en kwaliteitsvol leven.

In artikels over deprivatie worden basisdiensten zoals gezondheidszorg, supermarkten, benzinstations, scholen en postkantoren opgenomen in vragenlijsten waarmee specifieke (geografische of op inkomen gebaseerde) doelgroepen bestudeerd kunnen worden (Bailey, Flint, Goodlad, Shucksmith, Fitzpatrick & Pryce, 2003; Bailey, Spratt, Pickering, Goodlad & Shucksmith, 2004; Noble et al., 2003; Gaffron, Hine & Mitchell, 2001; Hope, Anderson & Sawyer, 2000; Bowden & Moseley, 2006).

In andere studies worden huishoudens of personen bevroegd over de diensten die door hen vaak gebruikt worden of die ze zelf als noodzakelijk zien voor hun goed functioneren (bijv. Bramley & Ford, 2001; Duffy, 2000; Dickes, Fusco & Marlier, 2008; Åberg, 2008; Joseph Rowntree Foundation, 2000).

In een laatste groep van onderzoeken ten slotte wordt rechtstreeks aan de respondenten gevraagd of ze in staat zijn om zoveel verplaatsingen uit te voeren als ze zouden willen, voor welke doelen ze meer verplaatsingen zouden willen maken indien ze dat zouden kunnen en welke de problemen zijn die ze ondervinden bij verplaatsingen naar specifieke bestemmingen (Accent Marketing & Research, 2002; Department for Transport, 2000a en 2002; Logan, Dyas & Gladman, 2004; Mollenkopf et al., 2004; Hovbrandt et al., 2007; Davey, 2004; Locher, Ritchie, Roth, Baker, Bodner & Allman, 2005; Peel, Baker, Roth, Brown, Bodner & Allman, 2005; Moore & Lilley, 2001; Halden, Farrington & Copus, 2002; Valdemarsson et al., 2005).



Al deze studies leverden inspiratie op voor de vraag over bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen voor door ons benaderde 65-plussers. De door ons bevraagde items zijn:

- supermarkt
- volwassenenonderwijs, opleiding
- bank
- fietshersteller
- café
- pedicure
- cinema
- cultureel centrum
- kleine winkel of speciaalzaak
- droogkuis
- kapsalon
- vrijetijds- of ontmoetingscentrum
- bibliotheek
- oogarts, opticien
- apotheek
- postkantoor of postpunt
- administratieve dienst
- huisdokter
- ziekenhuis
- restaurant
- schoenmaker
- kleermaker
- halte van openbaar vervoer
- reisbureau
- horlogemaker
- park of plein
- garage
- politiekantoor
- tandarts
- advocatenkantoor
- mutualiteit
- winkelcentrum
- sportcentrum
- bij familie of vrienden thuis
- werk, vrijwilligerswerk
- familiale aangelegenheid
- religieuze dienst, kerk
- containerpark
- museum
- benzinestation

## 2.3 Overzicht van de vragenlijst

### 2.3.1 *Persoonsgegevens*

In het eerste deel (vragen A1 tem A7) wordt gevraagd naar leeftijd, geslacht, woonplaats, rijbewijsbezit enz...

Vragen A8 en A9 geven een opsomming van persoonlijke kenmerken die de verplaatsingsmogelijkheden kunnen beïnvloeden en van mogelijk gebruikte hulpmiddelen, waarbij de respondenten gevraagd wordt de voor hen toepasselijke kenmerken en hulpmiddelen aan te kruisen.

### 2.3.2 *Vervoermiddelen die al dan niet gebruikt (kunnen) worden*

In B1 vragen we welk het meest gebruikte vervoermiddel van de respondenten is. Vraag B2 gaat in op het niet gebruiken van specifieke vervoermiddelen, de redenen hiervoor (die in een open vraag aan bod komen) en het zich aan huis gebonden voelen daardoor.

### 2.3.3 *Bestemmingen die al dan niet bereikt (kunnen) worden*

In dit deel van de vragenlijst vinden de respondenten een lange lijst van mogelijk voor hen relevante bestemmingen en voorzieningen (vraag C1). We vragen hen om aan te geven welk van die bestemmingen ze niet kunnen bereiken of gebruiken terwijl ze dat wel zouden willen. In een tweede vraag (C2), die een open vraag is, kunnen ze de problemen die ze ondervinden met het bereiken van de aangekruiste bestemmingen neerschrijven.

### 2.3.4 *Beleving van de eigen verplaatsingsmogelijkheden*

In het laatste deel worden nog enkele gesloten vragen (D1 tem D4) gesteld over beleving van de woonomgeving en van de verplaatsingen die men kan maken en over de algemene tevredenheid met de eigen verplaatsingsmogelijkheden.

## **3. AFNAME EN VERWERKING VRAGENLIJST**

---

### **3.1 Steekproef**

Voor de contactgegevens van 65-plussers woonachtig in Vlaanderen huurden we adressen en telefoonnummers uit een consumentendatabase. Deze database is de grootste en meest complexe consumentendatabase in België en bevat ongeveer 90% van de Belgische bevolking. Op basis van methodologische, praktische en budgettaire criteria werd een steekproef van 2000 65-plussers aangevraagd.

Voor deze steekproef vroegen we aantallen van 65-plussers die proportioneel zijn aan hun vertegenwoordiging in elke Vlaamse provincie. Bovendien werd rekening gehouden met het feit dat 43% van de Vlaamse 65-plussers mannelijk is, tegenover 57% van het vrouwelijke geslacht. Dit betekent dat 242 65-plussers of 12,10% van de steekproef uit Limburg kwam (waarvan 101 mannen en 141 vrouwen), 336 of 16,78% uit Vlaams-Brabant (141 mannen en 195 vrouwen), 548 of 27,42% uit Antwerpen (235 mannen en 313 vrouwen), 456 of 22,79% uit Oost-Vlaanderen (197 mannen en 259 vrouwen) en ten slotte 418 of 20,91% uit West-Vlaanderen (178 mannen en 240 vrouwen). Deze werden bovendien proportioneel verdeeld over de gemeenten, op basis van het aantal 65-plussers per gemeente.<sup>1</sup>

De bevolkingsaantallen per provincie en gemeente, ingedeeld in geslachts- en leeftijdscategorieën, werden verkregen via de website Ecodata van de Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie: <http://ecodata.mineco.fgov.be/mdu/bevolking.jsp>. We gebruikten de op dat moment meest recente gegevens, namelijk die van het jaar 2008.

### **3.2 Procedure en respons**

#### *3.2.1 Introductiebrief*

We schreven een introductiebrief naar de 65-plussers, waarin kort het doel werd geschetst van het onderzoek naar ouderen en mobiliteit en waarin een telefonische vraag voor medewerking aan het onderzoek werd aangekondigd (Bijlage I).

#### *3.2.2 Telefonische rekrutering*

Ruim twee weken na het versturen van de introductiebrief werd telefonisch contact opgenomen. Gedurende twee weken hebben jobstudenten alle 65-plussers opgebeld met

---

<sup>1</sup> We kregen extra contactgegevens van twee vrouwen uit Oost-Vlaanderen. Deze twee hebben we ook in de steekproef opgenomen.

de vraag of zij 1) de introductiebrief ontvangen hadden, 2) 65 jaar of ouder waren en 3) bereid waren om mee te werken aan het onderzoek. In een speciaal ontwikkeld registratiesysteem werd na elk telefoongesprek de status (*geen medewerking/wel medewerking/andere keer terugbellen*) genoteerd.

In functie van de beschikbare tijd en mankracht werden meerdere pogingen ondernomen om de mensen in de steekproef te bereiken. Al deze pogingen vonden overdag plaats. 's Avonds werd er niet gebeld. Van de mogelijke contactpersonen werden er 1.830 telefonisch bereikt (persoonlijk of via een familielid). Hiervan zegden er 740 hun medewerking aan het onderzoek toe. De 1.090 anderen weigerden om diverse redenen (zie Tabel 1). De grootste groep betoonde geen interesse in het onderzoek. Opvallend is dat 180 gecontacteerden zichzelf te oud vonden om nog aan vragenlijstonderzoek mee te doen. Samen met de 65-plussers die gezondheidsproblemen aanhaalden die hen beletten om de vragenlijst in te vullen, is dat toch een aanzienlijk deel (bijna 15%) van de steekproef.

### 3.2.3 *Verzending vragenlijsten*

De 65-plussers die aan de telefoon hun medewerking toezegden, kregen per post een exemplaar van onze vragenlijst, samen met een begeleidende brief (Bijlage II) en een retourenvelop die reeds voorzien was van postzegels. We vroegen om deze vragenlijst binnen de twee weken terug te sturen. Er werd geen poging ondernomen om mensen opnieuw te contacteren indien dit niet gebeurde, enerzijds omwille van praktische redenen, anderzijds om de anonimiteit en vrije keuze zoveel mogelijk te waarborgen.

### 3.2.4 *Respons*

Uiteindelijk kwamen 578 van de verstuurde vragenlijsten (78,11%) per post terug binnen. Eén ervan bleek onbruikbaar omdat de betreffende 65-plusser wegens ernstige gezondheidsproblemen de vragenlijst niet had kunnen invullen. In één geval werd de vragenlijst ingevuld door iemand anders dan de aangeschrevene, die echter niet voldeed aan de leeftijdsvereiste van 65-plus. Eén vragenlijst ten slotte kwam oningevuld terug binnen met de boodschap dat betrokkene niet wilde meedoen aan het onderzoek. Blijkbaar had er zich een communicatiefout voorgedaan tijdens het telefoongesprek dat aan het versturen van de vragenlijst voorafging. Er kwam ook een vragenlijst binnen die werd ingevuld door een koppel. Man en vrouw gaven beiden hun leeftijd weer, maar vermeldden op de andere vragen niet duidelijk wie wat precies invulde. We hebben de in deze vragenlijst vermelde problemen wel in onze analyses opgenomen. Alleen het relateren ervan aan leeftijd en geslacht kon uiteraard niet. Uiteindelijk hielden we voor de verwerking van de antwoorden dus 575 bruikbare vragenlijsten over. In het vervolg verwijzen we naar de 575 personen die deze vragenlijsten invulden met de term respondenten.

| STATUS   | AANTAL      | %            |                                      |
|--|-------------|--------------|--------------------------------------|
| introducebrief foutief adres - geen vragenlijst verstuurd      | 4           | 0,2          |                                      |
| foutief telefoonnummer - geen vragenlijst verstuurd            | 48          | 2,4          |                                      |
| nooit telefonisch bereikbaar - geen vragenlijst verstuurd      | 120         | 5,99         |                                      |
|  | <b>172</b>  | <b>8,59</b>  | <i>niet gecontacteerd</i>            |
| vragenlijst verstuurd - teruggekregen met bruikbare gegevens   | 575         | 28,72        |                                      |
| vragenlijst verstuurd - teruggekregen maar niet bruikbaar      | 3           | 0,15         |                                      |
| vragenlijst verstuurd - niet teruggekregen - reden niet gekend | 162         | 8,09         |                                      |
|  | <b>740</b>  | <b>36,96</b> | <i>verstuurde vragenlijsten</i>      |
| vragenlijst niet verstuurd - geen tijd                         | 75          | 3,75         |                                      |
| vragenlijst niet verstuurd - geen interesse                    | 595         | 29,72        |                                      |
| vragenlijst niet verstuurd - geen Nederlands                   | 25          | 1,25         |                                      |
| vragenlijst niet verstuurd - overleden                         | 12          | 0,6          |                                      |
| vragenlijst niet verstuurd - gezondheidsproblemen              | 113         | 5,64         |                                      |
| vragenlijst niet verstuurd - te oud                            | 180         | 8,99         |                                      |
| vragenlijst niet verstuurd - geen 65-plus                      | 7           | 0,35         |                                      |
| vragenlijst niet verstuurd - reden niet gekend                 | 83          | 4,15         |                                      |
|  | <b>1090</b> | <b>54,45</b> | <i>niet verstuurde vragenlijsten</i> |

**Tabel 1: Status contactpersonen en vragenlijsten**

In Tabel 2 worden de percentages weergegeven waaraan we de mate van respons op verschillende niveaus kunnen aflezen.

|                                  |              |              |            |            |            |
|----------------------------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|
| <b>steekproef</b>                | <b>2.002</b> |              |            |            |            |
| <b>telefonisch bereikt</b>       | 91,41%       | <b>1.830</b> |            |            |            |
| <b>vragenlijst verstuurd</b>     | 36,96%       | 40,44%       | <b>740</b> |            |            |
| <b>Vragenlijst teruggekregen</b> | 28,87%       | 31,58%       | 78,11%     | <b>578</b> |            |
| <b>bruikbare data</b>            | 28,72%       | 31,42%       | 77,7%      | 99,48%     | <b>575</b> |

**Tabel 2: Mate van respons**

## 3.3 Data-analyse

### 3.3.1 *Algemeen*

De gegevens uit de vragenlijsten werden manueel ingevoerd in een Excelbestand, gekoppeld aan het speciaal ontwikkeld computerregistratiesysteem en geïmporteerd naar het data-analyseprogramma SAS. Hierin werden frequentietabellen gemaakt van de antwoorden op gesloten vragen betreffende persoonsgegevens, kenmerken die verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden, hulpmiddelen, vervoermiddelengebruik, bereikte bestemmingen en beleving van verplaatsingsmogelijkheden. Via chi-kwadraat toetsen (met significantiegrens 0,05) werden vervolgens mogelijke verbanden tussen al deze antwoorden opgespoord.

### 3.3.2 *Analyse van de open vragen over vervoermiddelengebruik en over het bereiken van gewenste bestemmingen*

In de open vragen over het niet gebruiken van specifieke vervoermiddelen en over het niet kunnen bereiken van bestemmingen gaven de respondenten hun redenen hiervoor op heel diverse manieren weer. Sommigen beschreven gedetailleerd de problemen die ze persoonlijk ondervinden bij het gebruik van vervoermiddelen of het bereiken van bestemmingen. Anderen gaven een meer algemeen antwoord, waar we niet altijd hun persoonlijke achterliggende reden kunnen uithalen. Nog anderen lieten de betreffende vragen open... We probeerden om al deze antwoorden te vatten in categorieën die enerzijds weergeven van welk niveau het antwoord is (geen reden, algemene reden, persoonlijke reden/probleem) en waaruit we anderzijds een overzicht van specifieke problemen kunnen afleiden, gebaseerd op de categorieën van oorzaken van mobiliteitsuitsluiting die we in de literatuur vonden (zie paragraaf 1.2). Bij de beschrijving van de resultaten zullen we hier uitgebreider op ingaan.

## 4. RESULTATEN

---

### 4.1 Persoonsgegevens

#### 4.1.1 *Leeftijd*

In Tabel 3 wordt de verdeling van de leeftijd van de respondenten weergegeven. De grootste groep respondenten is die van de 65 tot 74-jarigen. Het aantal 85-plussers is eerder beperkt. Voor de 95 tot 99-jarigen heeft zelfs niemand onze vragenlijst ingevuld. Dit betekent dat de resultaten aangaande de 85-plussers met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd dienen te worden. Bovendien worden in analyses waarin verbanden met leeftijd onderzocht worden de 95-plussers vanzelfsprekend buiten beschouwing gelaten. Van 7 respondenten kennen we de exacte leeftijd niet, omdat zij de vraag daaromtrent niet of foutief<sup>2</sup> invulden.

De cursieve percentages in de tabel geven de vertegenwoordiging van elke leeftijdscategorie in de Vlaamse bevolking weer. De verdeling van de leeftijd van onze respondenten komt niet overeen met de verdeling van de leeftijd van de bevolking ( $p < 0,05$ ), wat wil zeggen dat onze steekproef niet representatief is. De vertekening situeert zich vooral bij de 85-plussers, die sterk ondervertegenwoordigd zijn ten voordele van de 65- tot 74-jarigen. Op basis van ons onderzoek conclusies trekken voor de hele populatie van Vlaamse 65-plussers kan dus niet. Om dat laatste wel te kunnen moet een methode gezocht worden die ook de oudste leeftijdscategorieën in voldoende mate in het onderzoek betreft. Deze conclusie trokken we ook al na het onderzoek rond angstgerelateerde uitsluiting (Van Vlierden et al., 2009). Omwille van de continuïteit van het onderzoeksproces konden we hier in het huidige onderzoek echter geen gevolg meer aan geven.

---

<sup>2</sup> We beschouwen een antwoord als foutief indien er bij een gesloten vraag met meerdere antwoordmogelijkheden geen duidelijke keuze gemaakt werd (meerdere kruisjes of een onduidelijk geplaatst kruisje) of indien bij een open vraag een niet-relevant antwoord (duidelijk niet beantwoordend aan onze vraag) gegeven werd.

| LEEFTIJD | AANTAL | SOM | %                  | LEEFTIJD | AANTAL | SOM | %                 |   |       |
|----------|--------|-----|--------------------|----------|--------|-----|-------------------|---|-------|
| 65       | 41     | 334 | 58,09%<br>(51,48%) | 85       | 14     | 31  | 5,39%<br>(10,07%) |   |       |
| 66       | 41     |     |                    | 86       | 6      |     |                   |   |       |
| 67       | 35     |     |                    | 87       | 2      |     |                   |   |       |
| 68       | 17     |     |                    | 88       | 2      |     |                   |   |       |
| 69       | 31     |     |                    | 89       | 4      |     |                   |   |       |
| 70       | 49     |     |                    | 90       | 2      |     |                   |   |       |
| 71       | 33     |     |                    | 91       | 1      |     |                   |   |       |
| 72       | 33     |     |                    | 92       | 0      |     |                   |   |       |
| 73       | 28     |     |                    | 93       | 0      |     |                   |   |       |
| 74       | 26     |     |                    | 94       | 0      |     |                   |   |       |
| 75       | 24     | 203 | 35,30%<br>(37,72%) | 95       | 0      | 0   | 0%<br>(0,73%)     |   |       |
| 76       | 23     |     |                    | 96       | 0      |     |                   |   |       |
| 77       | 35     |     |                    | 97       | 0      |     |                   |   |       |
| 78       | 32     |     |                    | 98       | 0      |     |                   |   |       |
| 79       | 21     |     |                    | 99+      | 0      |     |                   |   |       |
| 80       | 12     |     |                    | Onbekend | 7      |     |                   | 7 | 1,22% |
| 81       | 19     |     |                    | Totaal   | 575    |     |                   |   |       |
| 82       | 16     |     |                    |          |        |     |                   |   |       |
| 83       | 8      |     |                    |          |        |     |                   |   |       |
| 84       | 13     |     |                    |          |        |     |                   |   |       |

**Tabel 3: Leeftijd respondenten** (cijfers in cursief verwijzen naar totale Vlaamse bevolking)

#### 4.1.2 Geslacht

Van de 575 respondenten zijn er 280 (48,70%) man en 294 (51,13%) vrouw. Eén vragenlijst (0,17%) werd zoals gezegd door man en vrouw gezamenlijk ingevuld.

Het aandeel mannelijke respondenten is significant groter ( $p < 0,05$ ) dan we op basis van de vertegenwoordiging van mannen in de groep van 65-plussers in Vlaanderen verwachtten (zie paragraaf 3.1). Het lijkt erop dat mannen meer gemotiveerd waren om de vragenlijst in te vullen dan vrouwen. Indien er mobiliteitskenmerken of -problemen zijn die significant vaker of minder vaak bij vrouwen voorkomen dan bij mannen geeft ons onderzoek ook hier dus een vertekend beeld van.

De gemiddelde leeftijd van de vrouwelijke respondenten is 73,62 jaar, van de mannelijke respondenten 73,47 jaar. In dit opzicht is er geen significant verschil tussen beide groepen respondenten.

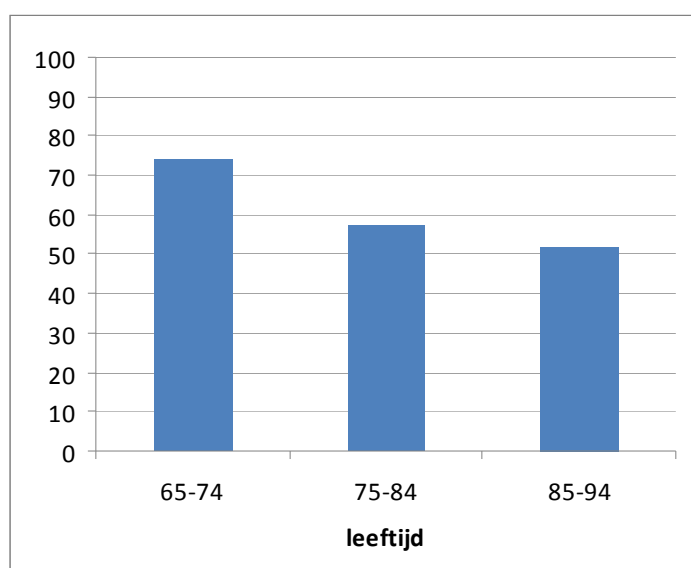


### 4.1.3 Leefsituatie

Ongeveer een derde (191 of 33,22%) van de 575 respondenten woont alleen. 382 respondenten (66,43%) leven samen met partner, kinderen of andere familieleden. Van 2 respondenten (0,35%) is de leefsituatie onbekend.

Er is een significant verschil ( $p < 0,0001$ ) tussen het percentage van de mannelijke en vrouwelijke respondenten dat samenleeft met iemand anders<sup>3</sup>.

Er is eveneens een significante samenhang tussen leefsituatie en leeftijd ( $p < 0,0001$ ): naarmate de leeftijd stijgt, daalt het samenleven met iemand anders (Figuur 1).



**Figuur 1: Percentage samenlevenden volgens leeftijd**

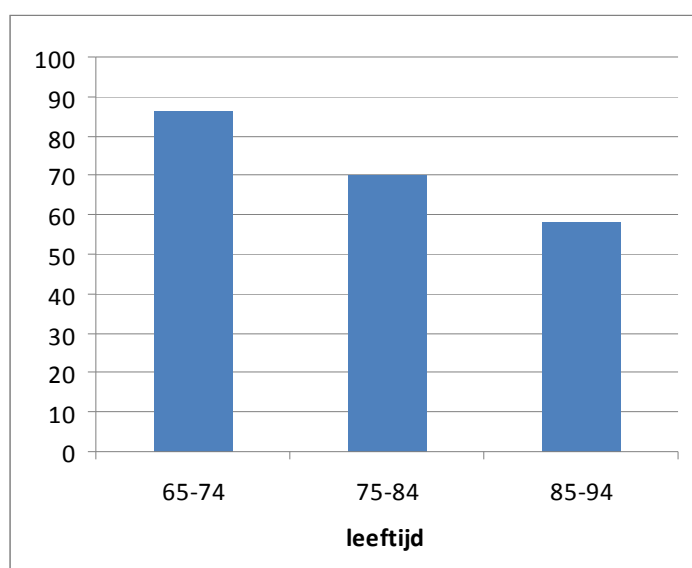
<sup>3</sup> 84,64% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 49,32% van de vrouwen

#### 4.1.4 Rijbewijsbezit

Het merendeel van de 575 respondenten, namelijk 452 (78,61%), is in het bezit van een rijbewijs. 119 (20,70%) respondenten hebben geen rijbewijs. Van 4 respondenten (0,70%) kregen we geen antwoord op deze vraag.

Er is een significant verschil ( $p < 0,0001$ ) gevonden tussen mannen en vrouwen: mannen blijken vaker een rijbewijs te bezitten dan vrouwen<sup>4</sup>.

De samenhang tussen leeftijd en rijbewijsbezit is eveneens significant ( $p < 0,0001$ ). Naarmate de leeftijd stijgt, daalt het rijbewijsbezit (Figuur 2).



**Figuur 2: Percentage rijbewijsbezit volgens leeftijd**

#### 4.1.5 Onderwijsniveau

Van de 575 respondenten gaven er 172 (29,91%) aan enkel lager onderwijs gevolgd te hebben. 264 (45,91%) volgden ook middelbaar onderwijs (gaande van enkele jaren tot de volledige cyclus zoals die nu gebruikelijk is), 137 (23,83%) hoger of universitair onderwijs. Van 2 respondenten (0,35%) is het onderwijsniveau niet gekend.

Er is geen significante samenhang gevonden tussen onderwijsniveau en geslacht, evenmin tussen onderwijsniveau en leeftijd.

<sup>4</sup> 93,93% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 64,83% van de vrouwen

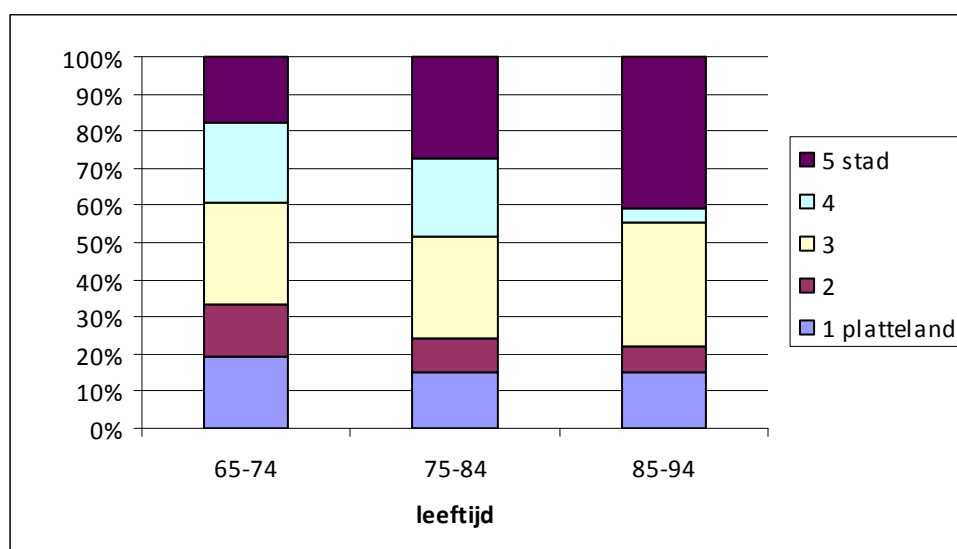
#### 4.1.6 Directe woonomgeving

De respondenten konden op een schaal van 1 tot 5 hun directe woonomgeving beschrijven, waarbij het cijfer 1 staat voor platteland en het cijfer 5 voor stad. In Tabel 4 geven we de resultaten voor deze vraag weer.

|          | 1<br>platteland | 2      | 3      | 4      | 5<br>stad | Onbekend |
|----------|-----------------|--------|--------|--------|-----------|----------|
| <b>N</b> | 96              | 64     | 151    | 111    | 119       | 34       |
| <b>%</b> | 16,70%          | 11,13% | 26,26% | 19,30% | 20,70%    | 5,91%    |

**Tabel 4: Verdeling respondenten volgens woonomgeving**

Er is geen significant verband gevonden tussen de directe woonomgeving van de respondenten en hun geslacht. Er is wel een significant verband tussen de leeftijd en de woonomgeving. De oudere respondenten die deze vraag beantwoordden wonen vaker in een stedelijke omgeving dan de jongere respondenten (Figuur 3).



**Figuur 3: Verdeling woonomgeving volgens leeftijd**

#### 4.1.7 Frequentie van verplaatsingen

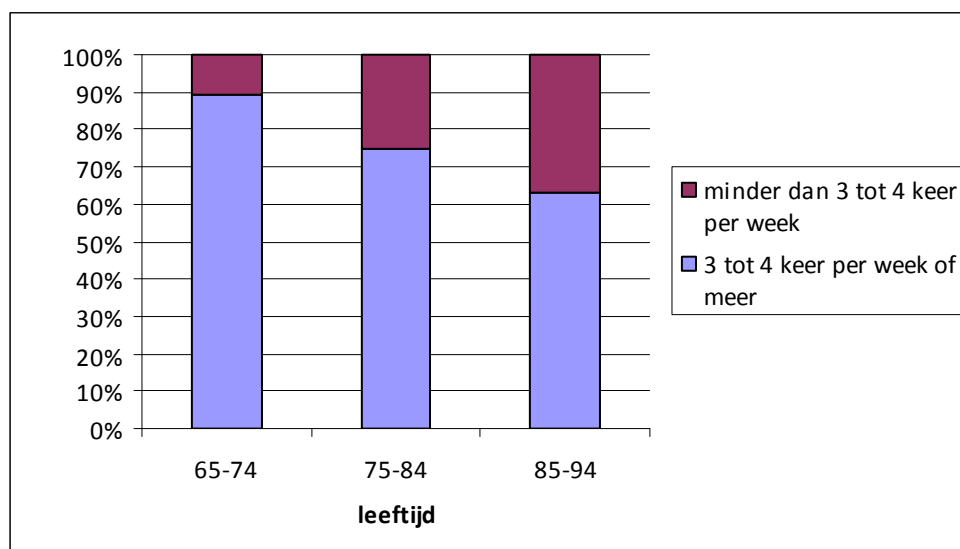
| Frequentie verplaatsingen | Aantal respondenten | Percentage | Cumulatief percentage |
|---------------------------|---------------------|------------|-----------------------|
| Dagelijks                 | 354                 | 61,57      | 61,57                 |
| 3-4 keer per week         | 105                 | 18,26      | 79,83                 |
| 1-2 keer per week         | 75                  | 13,04      | 92,87                 |
| paar keer per mnd         | 17                  | 2,96       | 95,83                 |
| ≤1 keer per mnd           | 5                   | 0,87       | 96,70                 |
| Nooit                     | 2                   | 0,35       | 97,04                 |
| Onbekend                  | 17                  | 2,96       | 100                   |

**Tabel 5: Verdeling respondenten volgens frequentie van verplaatsingen**

Meer dan de helft van de respondenten (61,57%) verplaatst zich dagelijks buitenshuis. Meer dan drie kwart (79,83%) doet dit nog minstens drie keer per week (Tabel 5).

Meer mannen dan vrouwen verplaatsen zich minstens drie keer per week buitenshuis ( $p < 0,001$ )<sup>5</sup>.

Ook bestaat er een significante samenhang ( $p < 0,0001$ ) tussen de frequentie van verplaatsingen en de leeftijdscategorie: het aandeel respondenten dat zich minstens drie keer per week buitenshuis verplaatst, daalt naarmate de leeftijd stijgt (Figuur 4).



**Figuur 4: Verdeling frequentie van verplaatsingen volgens leeftijd**

<sup>5</sup> 88,28% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 76,76% van de vrouwen

#### 4.1.8 Persoonlijke kenmerken

Onze vraag naar persoonlijke kenmerken die verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden, werd door 25 respondenten niet of foutief ingevuld. Van de overige respondenten geven we het aantal dat meldde specifieke kenmerken te hebben in Tabel 6 weer. Tevens vermelden we daarin het al of niet verband houden van deze antwoorden met geslacht en leeftijd. Het zou kunnen dat de fysieke conditie van de door ons gecontacteerde 65-plussers een rol speelde in het al dan niet meewerken aan het onderzoek. Samen met de niet-representatieve leeftijdsverdeling van onze respondenten zorgt dit ervoor dat we de percentages van persoonlijke kenmerken niet mogen beschouwen als een afspiegeling van het voorkomen van deze kenmerken in de Vlaamse populatie van 65-plussers.

| Beperkingen                    | N   | %<br>respondenten | Verband met<br>geslacht | Verband met<br>leeftijd |
|--------------------------------|-----|-------------------|-------------------------|-------------------------|
| Gehoorverlies                  | 85  | 14,78             |                         | ( $p < 0,001$ )         |
| Zichtverlies                   | 68  | 11,83             |                         | ( $p < 0,0001$ )        |
| Evenwichtsstoornissen          | 29  | 5,04              |                         | ( $p < 0,05$ )          |
| Beperkte uithouding            | 105 | 18,26             |                         | ( $p < 0,0001$ )        |
| Rugproblemen                   | 131 | 22,78             | ( $p < 0,01$ )          |                         |
| Moeilijk hanteren van dingen   | 28  | 4,87              |                         | ( $p < 0,001$ )         |
| Verlies van armvaardigheden    | 59  | 10,26             |                         | ( $p < 0,0001$ )        |
| Verlies van beenvaardigheden   | 135 | 23,48             |                         | ( $p < 0,0001$ )        |
| Problemen met rechtstaan       | 168 | 29,22             | ( $p < 0,0001$ )        | ( $p < 0,0001$ )        |
| Pijn                           | 80  | 13,91             | ( $p < 0,01$ )          | ( $p < 0,01$ )          |
| Niet begrijpen van info        | 35  | 6,09              |                         | ( $p < 0,01$ )          |
| Spraakproblemen                | 7   | 1,22              | n.g.                    | n.g.                    |
| Oriëntatie- en geheugenverlies | 24  | 4,17              |                         |                         |
| Fobie                          | 4   | 0,7               | n.g.                    | n.g.                    |
| Allergie                       | 25  | 4,35              |                         |                         |
| Blaasproblemen                 | 39  | 6,78              |                         | ( $p < 0,0001$ )        |
| Geen beperkingen               | 300 | 52,17             | ( $p < 0,05$ )          | ( $p < 0,0001$ )        |
| Andere beperkingen             | 30  | 5,22              |                         | ( $p < 0,05$ )          |

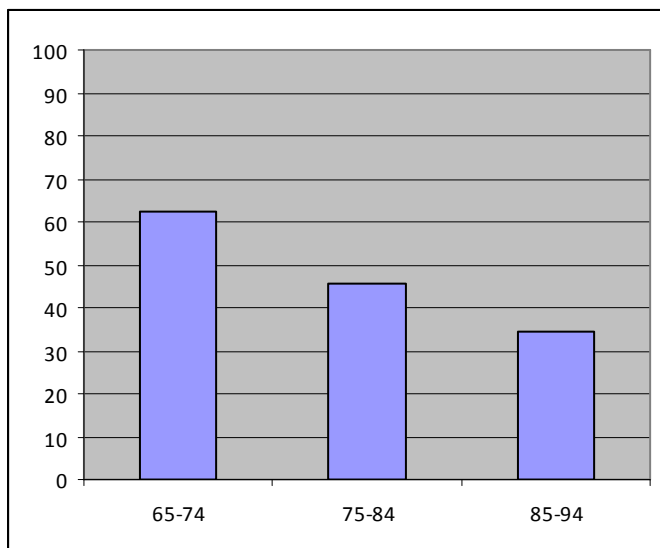
**Tabel 6: Prevalentie van persoonlijke kenmerken en verband met geslacht+leeftijd** (n.g. niet getest, te weinig respondenten)

Problemen met langdurig rechtstaan, verlies van beenvaardigheden en rugproblemen zijn de meest genoemde persoonlijke kenmerken bij onze respondenten. Elk van deze kenmerken werd door minstens een vijfde van hen aangekruist.

Rugproblemen, problemen met langdurig rechtstaan en pijn worden significant vaker door vrouwelijke dan door mannelijke respondenten gerapporteerd.

Met de leeftijd nemen gehoorproblemen, zichtproblemen, evenwichtsstoornissen, beperkt uithoudingsvermogen, moeilijk hanteren van dingen, verlies van arm- en beenvaardigheden, problemen met langdurig rechtstaan, moeilijkheden bij het begrijpen van informatie, oriëntatie- en geheugenverlies en blaasproblemen toe. Pijn kent ook een significant leeftijdseffect maar blijkt vaker voor te komen bij de middelste leeftijdscategorie (75-84 jaar) dan bij de jongste en oudste respondenten.

Over het algemeen lijken mannelijke respondenten minder vaak last te hebben van persoonlijke beperkingen dan vrouwelijke. Het verschil tussen beide geslachten op het item "geen kenmerken die mijn verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden" is immers significant in die richting ( $p < 0,05$ )<sup>6</sup>. Er is eveneens een significant verband tussen de leeftijdscategorie en het rapporteren dat er geen kenmerken zijn die de verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden. Jongere respondenten gaven significant vaker aan dat er geen persoonlijke kenmerken zijn die de verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden dan oudere respondenten ( $p < 0,0001$ ) (Figuur 5).



**Figuur 5: Percentage "geen kenmerken die mijn verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden" volgens leeftijd**

In totaal rapporteerde ruim de helft van onze respondenten (52,17%) geen last te hebben van persoonlijke kenmerken die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden. Nadere bestudering van deze gegevens brengt ons echter tot de vaststelling dat maar liefst 64 respondenten (11,13% van alle respondenten) het item "geen kenmerken" aankruisten terwijl ze eveneens een kruisje zetten bij één of meerdere andere items,

<sup>6</sup> 59,78% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 49,64% van de vrouwen

waarmee ze dus toch specifieke kenmerken rapporteerden. Normaal gezien zouden we deze antwoorden als fout klasseren. Gezien het grote aantal respondenten dat deze fout maakte, zijn we echter gaan zoeken naar een mogelijke oorzaak. Die zou kunnen liggen in de formulering van de vraag, waarin persoonlijke kenmerken door ons gekoppeld worden aan de verplaatsingsmogelijkheden van de respondenten. Het zou kunnen dat respondenten specifieke beperkingen kennen (en die ook aangeven in hun antwoord op onze vraag) maar tegelijkertijd van oordeel zijn dat deze kenmerken hun verplaatsingsmogelijkheden niet beïnvloeden (vandaar hun dubbele antwoord en kruisje bij het item "geen kenmerken die mijn verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden"). Om die reden hebben we alle antwoorden van de respondenten in rekening gebracht, dus zowel de aangegeven persoonlijke kenmerken als de kruisjes waarmee respondenten aangaven dat ze geen kenmerken hebben die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden. Voor het vervolg van ons onderzoek heeft deze beslissing de consequentie dat we de gerapporteerde persoonlijke kenmerken ook echt als kenmerken op zich moeten beschouwen, zonder dat de beperking van verplaatsingsmogelijkheden daar per definitie aan gekoppeld kan worden.

Bij onze vraag naar andere persoonlijke kenmerken vulden respondenten specifieke zaken zoals diabetes, Parkinson, astma of andere ademhalingsproblemen, artrose en artritis, hersentrombose of -infarct, hartinfarct, beenamputatie, hartritmestoornissen, migraine, osteoporose... in. Eén respondent verwees naar een verminderd tastgevoel in de voet, dat hindert bij het besturen van een auto. Een andere respondent rapporteerde een gebrek aan langdurende concentratie. Ook angst en onzekerheid kwamen bij enkele respondenten aan bod. Af en toe werd verwezen naar kenmerken in de omgeving die verplaatsingen bemoeilijken, zoals weersomstandigheden, slechte staat van de weg, gebrek aan of ontoegankelijkheid van openbaar vervoer, verkeersdrukke, wegenwerken enz...

Het zou kunnen dat de fysieke conditie van de door ons gecontacteerde 65-plussers een rol speelde in het al dan niet meewerken aan het onderzoek. Samen met de niet-representatieve leeftijdsverdeling van onze respondenten zorgt dit ervoor dat we de gevonden percentages van persoonlijke kenmerken en ermee gerelateerde antwoorden op andere vragen wederom niet mogen beschouwen als een afspiegeling van de situatie voor de Vlaamse populatie van 65-plussers.

#### 4.1.9 Hulpmiddelen

Onze vraag naar het gebruik van hulpmiddelen werd door 40 respondenten niet of foutief ingevuld. Van de overige respondenten geven we het aantal dat meldde specifieke hulpmiddelen te gebruiken in Tabel 7 weer. We vermelden eveneens het al of niet verband houden van deze antwoorden met geslacht en leeftijd.

| Hulpmiddelen         | N   | % respondenten | Verband met geslacht | Verband met leeftijd |
|----------------------|-----|----------------|----------------------|----------------------|
| Wandelstok           | 58  | 10,09          |                      | ( $p < 0,0001$ )     |
| Andere personen      | 47  | 8,17           |                      | ( $p < 0,0001$ )     |
| Kruk(ken)            | 10  | 1,74           | n.g.                 | n.g.                 |
| Looprekje/rollator   | 25  | 4,35           | ( $p < 0,05$ )       | ( $p < 0,001$ )      |
| Elektrische rolstoel | 1   | 0,17           | n.g.                 | n.g.                 |
| Manuele rolstoel     | 17  | 2,96           |                      | ( $p < 0,01$ )       |
| Mindervalidescooter  | 3   | 0,52           | n.g.                 | n.g.                 |
| Aangepaste auto      | 4   | 0,7            | n.g.                 | n.g.                 |
| Geen hulpmiddel      | 439 | 76,35          | ( $p < 0,01$ )       | ( $p < 0,0001$ )     |
| Ander hulpmiddel     | 10  | 1,74           | n.g.                 | n.g.                 |

**Tabel 7: Aantal respondenten dat specifieke hulpmiddelen gebruikt en verband met geslacht+leeftijd** (n.g. niet getest, te weinig respondenten)

Er blijken niet zoveel respondenten te zijn die hulpmiddelen gebruiken tijdens hun verplaatsingen. Een tiende van hen meldde een wandelstok te gebruiken. Op de tweede plaats volgt hulp of gezelschap van andere personen.

Het gebruik van een looprekje of rollator wordt significant vaker door vrouwelijke dan door mannelijke respondenten gerapporteerd.

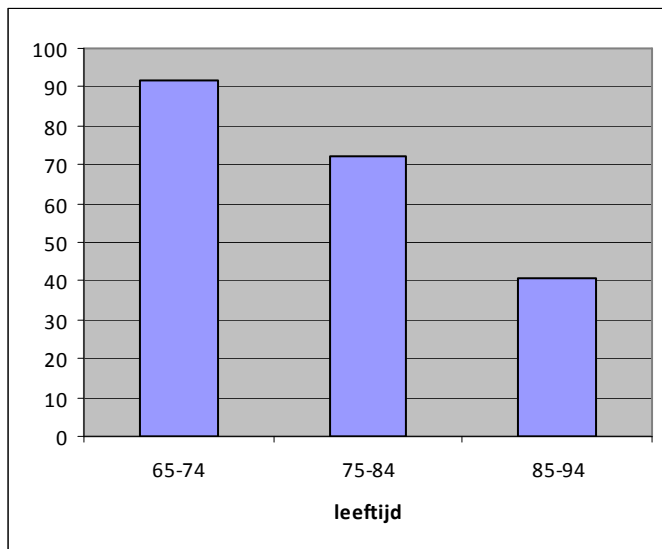
Het gebruik van een wandelstok, hulp of gezelschap van andere personen, een looprekje/rollator en een manuele rolstoel neemt ook significant toe met de leeftijd.

Over het algemeen gebruiken mannelijke respondenten minder vaak hulpmiddelen dan vrouwelijke. Het verschil tussen beide geslachten op het item "geen enkel hulpmiddel" is significant ( $p < 0,01$ )<sup>7</sup>. Er is eveneens een significant verband tussen de leeftijdscategorie en het rapporteren dat er geen hulpmiddel gebruikt wordt. Jongere respondenten geven

<sup>7</sup> 86,84% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 77,61% van de vrouwen



significant vaker aan geen hulpmiddel te gebruiken dan oudere respondenten ( $p < 0,0001$ ) (Figuur 6).



**Figuur 6: Percentage "geen enkel hulpmiddel" volgens leeftijd**

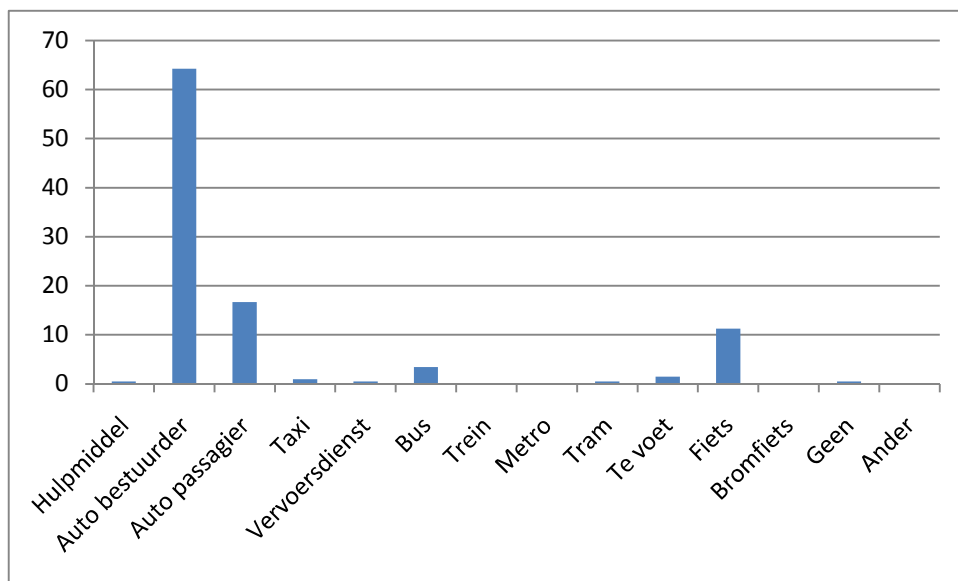
In totaal rapporteerde ruim drie kwart van onze respondenten (76,35%) geen enkel hulpmiddel te gebruiken. Dubbele antwoorden, zoals we die vonden bij de vraag over persoonlijke kenmerken die de verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden, zijn in de vraag naar het gebruik van hulpmiddelen veel minder talrijk (slechts 6 respondenten maakten deze fout). Aangezien ze voornamelijk voorkwam bij de items "andere personen" en "aangepaste auto" hebben we ook hier alle antwoorden in rekening gebracht. Het zou immers kunnen dat ook bij deze vraag de interpretatie gemaakt wordt dat een aangepaste auto of andere personen geen echte hulpmiddelen zijn.

Andere hulpmiddelen die bijkomend door onze respondenten worden opgesomd zijn een witte stok en een elektrische fiets.

## 4.2 Gebruik van vervoermiddelen

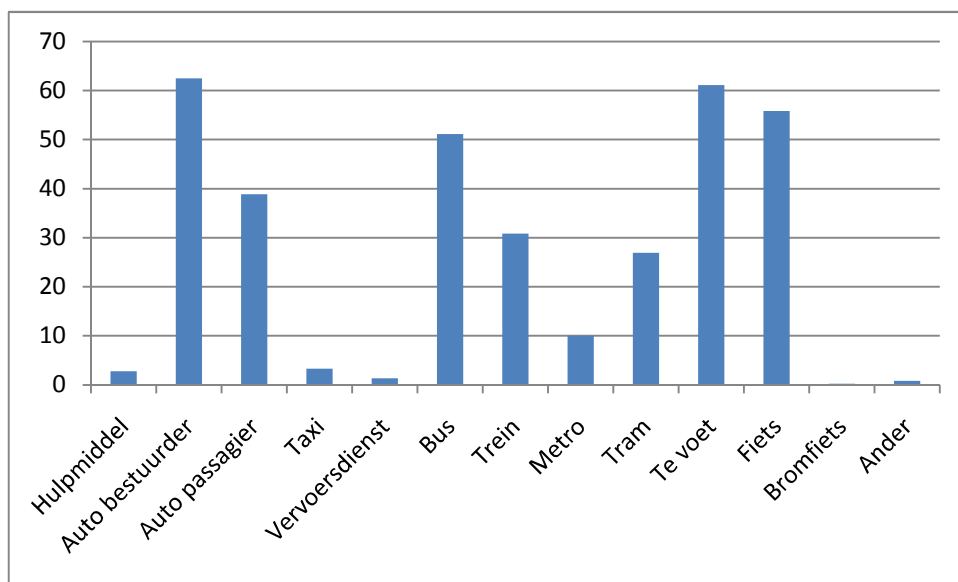
### 4.2.1 Vaak gebruikte vervoermiddelen

Een eerste vraag die we stelden betreffende vervoermiddeleengebruik was die over het hoofdvervoermiddel dat de respondenten gebruiken. De bedoeling was dat ze in een lijst van mogelijke vervoermiddelen het voor hen belangrijkste aankruisten. Deze vraag werd echter niet door alle respondenten zo begrepen. Naast de respondenten die hun hoofdvervoermiddel aankruisten (204 van de 575 respondenten) waren er veel die meerdere door hen gebruikte vervoermiddelen aankruisten (360 van de 575 respondenten). Omdat de antwoorden om die reden niet eenduidig zijn, geven we de resultaten van beide groepen afzonderlijk weer. In Figuur 7 staan de respondenten die hun hoofdvervoermiddel opgaven, in Figuur 8 de respondenten met meerdere vervoermiddelen. Er waren 11 respondenten die de vraag over gebruikte vervoermiddelen niet of foutief beantwoordden.



**Figuur 7: Verdeling (in %) van de respondenten die 1 hoofdvervoermiddel aankruisten**

De auto blijkt voor de respondenten die slechts één vervoermiddel aankruisten het hoofdvervoermiddel bij uitstek. Voor het grootste deel is dit als bestuurder, een kleiner aantal is meestal passagier. Na de auto komt de fiets op de tweede plaats als hoofdvervoermiddel. Andere vervoermiddelen zijn zo goed als niet aanwezig in de lijst van hoofdvervoermiddelen.



**Figuur 8: Verdeling (in %) van de respondenten die meerdere vervoermiddelen aankruisten**

Van de respondenten die meerdere vervoermiddelen aankruisten, maakt meer dan de helft ooit verplaatsingen met respectievelijk de auto als bestuurder, te voet, met de fiets en met de bus. Ook andere openbaar vervoermiddelen (trein, tram en metro) en de auto als passagier zijn behoorlijk goed vertegenwoordigd in de lijst van gebruikte vervoermiddelen.

Wanneer we de verbanden bestuderen tussen de gebruikte vervoermiddelen en persoonskenmerken van de respondenten vinden we dat oudere respondenten minder vaak bestuurder zijn ( $p < 0,0001$ )<sup>8</sup> en vaker autopassagier dan jongere respondenten ( $p < 0,001$ )<sup>9</sup>. Vrouwen zijn vaker dan mannen passagier ( $p < 0,0001$ )<sup>10</sup> en minder vaak bestuurder dan mannen ( $p < 0,0001$ )<sup>11</sup>. Vrouwen blijken vaker dan mannen de bus te nemen ( $p < 0,05$ )<sup>12</sup> en oudere respondenten vaker dan jongere ( $p < 0,05$ )<sup>13</sup>. Oudere respondenten nemen minder vaak de fiets dan jongere respondenten ( $p < 0,0001$ )<sup>14</sup>, vrouwen minder vaak dan mannen ( $p < 0,01$ )<sup>15</sup>.

Respondenten die in een stedelijke omgeving wonen, geven vaker aan dat ze de metro ( $p < 0,05$ )<sup>16</sup> of de tram gebruiken ( $p < 0,0001$ )<sup>17</sup> en dat ze te voet gaan ( $p < 0,0001$ )<sup>18</sup>. Bij mensen die op het platteland wonen, komt fietsgebruik dan weer vaker voor ( $p < 0,01$ )<sup>19</sup>.

#### 4.2.2 Vervoermiddelen die zelden of nooit gebruikt worden

##### a. Inleiding

Om te achterhalen of er zich voor de 65-plussers problemen stellen met het gebruik van specifieke vervoermiddelen, hebben we hen gevraagd om het niet of zelden gebruiken ervan voor elk vervoermiddel afzonderlijk aan te geven. In een open vraag konden ze de redenen daarvoor neerschrijven. We hebben ook uitdrukkelijk gepeild naar het gevoel aan huis gebonden te zijn door het niet (kunnen) gebruiken van specifieke vervoermiddelen.

Dat onze vragen betreffende het niet gebruiken van vervoermiddelen een zekere moeilijkheidsgraad hadden, blijkt uit het relatief hoge aantal foutieve antwoorden dat we per vervoermiddel kregen. Voor alle vervoermiddelen schommelt het aantal foutieve antwoorden rond de 50. Op 575 respondenten is dit een behoorlijk aantal. Bovendien zijn er 32 respondenten die de hele vraag B2 hebben overgeslagen en dus geen informatie hebben verstrekt over vervoermiddelen die ze eventueel zelden of nooit gebruiken.

---

<sup>8</sup> 65-74 jaar: 70,87%; 75-84 jaar: 56,39%; 85+: 11,76% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per leeftijdscategorie)

<sup>9</sup> 65-74 jaar: 36,89%; 75-84 jaar: 35,34%; 85+: 82,35% (idem)

<sup>10</sup> 54,30% van de vrouwen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 22,41% mannen

<sup>11</sup> 47,85% van de vrouwen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 78,16% mannen

<sup>12</sup> 57,53% van de vrouwen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 44,25% mannen

<sup>13</sup> 65-74 jaar: 45,63%; 75-84 jaar: 57,14%; 85+: 70,59% (idem)

<sup>14</sup> 65-74 jaar: 68,93%; 75-84 jaar: 43,61%; 85+: 5,88% (idem)

<sup>15</sup> 48,92% van de vrouwen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 63,22% mannen

<sup>16</sup> platteland: 1,72%; eerder platteland: 8,33%; neutraal: 9,68%; eerder stad: 8,96%; stad: 16,28% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per omgevingscategorie)

<sup>17</sup> platteland: 13,79%; eerder platteland: 13,89%; neutraal: 21,51%; eerder stad: 25,37%; stad: 46,51% (idem)

<sup>18</sup> platteland: 44,83%; eerder platteland: 47,22%; neutraal: 56,99%; eerder stad: 65,67%; stad: 79,07% (idem)

<sup>19</sup> platteland: 75,86%; eerder platteland: 69,44%; neutraal: 62,37%; eerder stad: 49,25%; stad: 34,88% (idem)

## b. Overzicht van de resultaten per vervoermiddel

In Tabel 8 geven we een overzicht van de aantallen respondenten die aangaven specifieke vervoermiddelen zelden of nooit te gebruiken. Deze aantallen drukken we uit in percentages van alle respondenten. Om de redenen voor het niet gebruiken van vervoermiddelen op te lijsten, maken we in de tabel gebruik van verschillende categorieën van antwoorden die de respondenten gaven:

- Eerst en vooral zijn er de respondenten die als reden één of ander probleem vermeldden. Deze problemen worden in de categorie **probleem** weergegeven en zullen we later nog verder bespreken in het licht van de literatuur over oorzaken van mobiliteitsuitsluiting.
- Er zijn respondenten die uitdrukkelijk meldden het betreffende vervoermiddel niet nodig te hebben en/of over alternatieven te beschikken (categorie **niet nodig**).
- De categorie **geen reden** gebruiken we voor iedereen die de open vraag bij het betreffende vervoermiddel openliet.
- Voor enkele persoonlijke vervoermiddelen (auto als bestuurder, fiets, bromfiets) hebben we een categorie **algemene reden** ingevoerd. Hiermee bedoelen we dat respondenten wel een reden aangaven voor het niet kunnen gebruiken van het vervoermiddel maar dat ze niet dieper ingingen op het probleem dat aan die reden ten grondslag ligt. Voor het gebruiken van de auto als bestuurder gaat het om de redenen "geen rijbewijs" of "geen auto" die heel vaak gegeven werden. Uit deze antwoorden kunnen we niet opmaken waarom een respondent geen rijbewijs of geen auto heeft. De persoonlijke reden voor het niet autorijden kennen we met andere woorden niet. Hetzelfde geldt voor het antwoord "geen (brom)fiets" als reden voor het niet (brom)fietsen. Voor al deze vervoermiddelen geldt dat één of andere persoonlijke beslissing (we laten in het midden of dit een vrije keuze of een gedwongen beslissing is) waarvan we de grond niet kennen aan de basis van het niet gebruiken van het betreffende vervoermiddel ligt. Een deel van de problemen die 65-plussers met deze vervoermiddelen hebben, blijft op deze manier dan ook voor ons verborgen. Om dit deel te achterhalen zouden we moeten kunnen doorvragen op de antwoorden die de respondenten neerschreven bij onze open vraag en dus dieper kwalitatief onderzoek moeten dopen. (N.B.: Voor openbaar vervoermiddelen en andere niet persoonlijke vervoermiddelen hebben we het niet beschikbaar zijn van het vervoermiddel uitdrukkelijk wél in de probleemcategorie ondergebracht. Het niet ter beschikking zijn van het vervoermiddel is hier immers geen beslissing van de respondenten zelf.)
- Een laatste categorie die we in de tabel gebruiken is die van **specifieke situatie**. Sommige respondenten gaven aan een bepaald vervoermiddel wel te gebruiken, maar slechts in uitzonderlijke en specifieke situaties of voor een beperkt aantal bestemmingen.

| Vervoermiddelen     | Zelden/nooit gebruikt        | Reden                        |                     |                |          |            |
|---------------------|------------------------------|------------------------------|---------------------|----------------|----------|------------|
|                     | N                            | Niet nodig                   | Specifieke situatie | Algemene reden | Probleem | Geen reden |
|                     | percentage alle respondenten | percentage per vervoermiddel |                     |                |          |            |
| auto als bestuurder | 177<br>30,78%                | 11,30%                       | 2,82%               | 57,06%         | 22,60%   | 6,21%      |
| auto als passagier  | 172<br>29,91%                | 67,44%                       | 9,88%               |                | 12,21%   | 10,47%     |
| Taxi                | 408<br>70,96%                | 69,61%                       | 2,21%               |                | 12,50%   | 15,69%     |
| Vervoersdienst      | 402<br>69,91%                | 71,14%                       | 0,75%               |                | 6,97%    | 21,14%     |
| Bus                 | 279<br>48,52%                | 47,67%                       | 3,58%               |                | 29,03%   | 19,71%     |
| Trein               | 289<br>50,26%                | 39,79%                       | 10,03%              |                | 30,10%   | 20,07%     |
| Metro               | 329<br>57,22%                | 23,40%                       | 10,03%              |                | 44,68%   | 21,88%     |
| Tram                | 296<br>51,48%                | 23,65%                       | 12,16%              |                | 43,58%   | 20,61%     |
| te voet             | 153<br>26,61%                | 13,07%                       | 6,54%               |                | 62,75%   | 17,65%     |
| Fiets               | 213<br>37,04%                | 6,57%                        | 3,76%               | 23,00%         | 46,95%   | 19,72%     |
| Bromfiets           | 382<br>66,43%                | 9,16%                        |                     | 62,04%         | 11,78%   | 17,02%     |

**Tabel 8: Zelden of nooit gebruiken van vervoermiddelen en redenen daarvoor**

c. Vervoermiddelen die zelden of nooit gebruikt worden

Taxi's, vervoersdiensten aan huis en bromfietsen zijn de vervoermiddelen die het vaakst (door minstens twee derde van de respondenten) als niet gebruikt aangemerkt worden. Voor de verschillende openbaar vervoermiddelen schommelt het aantal respondenten dat zegt ze zelden of nooit te gebruiken rond de 50%. Ongeveer een derde van de respondenten gebruikt zelden of nooit de fiets. En terwijl in paragraaf 4.2.1 de auto nog als vervoermiddel bij uitstek naar voor kwam, blijkt uit de antwoorden over niet gebruikte vervoermiddelen dat rond de 30% van de respondenten nooit zelf een auto bestuurt en eenzelfde percentage nooit als passagier in een auto meerijdt.

Wat in de paragraaf over gebruikte vervoermiddelen (4.2.1) al naar voor kwam, blijkt ook hier: vrouwen gaven vaker aan dan mannen dat ze zelden of nooit de auto als bestuurder gebruiken ( $p < 0,0001$ )<sup>20</sup>, terwijl mannen vaker dan vrouwen aangaven zelden of nooit de auto als passagier te gebruiken ( $p < 0,0001$ )<sup>21</sup>. Bijkomend meldden vrouwen significant vaker zelden of nooit de fiets te gebruiken ( $p < 0,001$ )<sup>22</sup>, terwijl dit voor mannen geldt voor het gebruik van een bromfiets<sup>23</sup>, de bus<sup>24</sup>, de metro<sup>25</sup>, een vervoersdienst die hen aan huis ophaalt<sup>26</sup> (alle  $p < 0,05$ ) en de tram<sup>27</sup> ( $p < 0,001$ ).

Qua leeftijd vonden we verbanden tussen hogere leeftijd en de melding zelden of nooit de auto als bestuurder<sup>28</sup> en de fiets<sup>29</sup> te gebruiken (beide  $p < 0,0001$ ). Het zelden of nooit gebruiken van een taxi wordt vaker gemeld door jongere respondenten ( $p < 0,01$ )<sup>30</sup>. Voor verplaatsingen te voet krijgen we een speciaal antwoordpatroon, waaruit blijkt dat het vooral de 75- tot 84-jarigen zijn die meldden deze zelden of nooit te maken. Deze melding komt het minst voor bij de jongste respondenten (65- tot 74-jarigen) ( $p < 0,001$ )<sup>31</sup>.

d. Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van vervoermiddelen

Samen met het gebruik van een taxi of van een andere vervoersdienst die hen aan huis ophaalt, behaalt het gebruik van de auto als passagier het hoogste percentage in de **niet nodig**-kolom van mogelijke redenen. Dit kan erop wijzen dat onze respondenten er naar

---

<sup>20</sup> 50,20% van de vrouwen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 20,99% mannen

<sup>21</sup> 46,12% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 25,85% vrouwen

<sup>22</sup> 51,61% van de vrouwen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 36,13% mannen

<sup>23</sup> 81,48% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 73,31% vrouwen

<sup>24</sup> 60,48% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 51,41% vrouwen

<sup>25</sup> 72,61% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 62,10% vrouwen

<sup>26</sup> 85,89% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 78,40% vrouwen

<sup>27</sup> 68,85% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 53,31% vrouwen

<sup>28</sup> 65-74 jaar: 25,44%; 75-84 jaar: 46,86%; 85+: 67,86% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per leeftijdscategorie)

<sup>29</sup> 65-74 jaar: 34,52%; 75-84 jaar: 54,91%; 85+: 75,00% (idem)

<sup>30</sup> 65-74 jaar: 87,85%; 75-84 jaar: 75,00%; 85+: 74,07% (idem)

<sup>31</sup> 65-74 jaar: 25,62%; 75-84 jaar: 43,27%; 85+: 32,00% (idem)

streven om zoveel mogelijk actief mobiel te blijven, dus gebruik makend van eigen vervoermiddelen (zelf de auto besturen, fietsen of te voet gaan) of openbaar vervoer met vaste opstapplaatsen buitenshuis.

Trein, tram en metro blijken meer dan andere vervoermiddelen in specifieke situaties of voor specifieke bestemmingen gebruikt te worden. Langere afstanden, verplaatsingen op vakantiebestemmingen of in grote steden, daguitstappen... worden in dit opzicht genoemd. Gezien het beperktere aantal plaatsen in Vlaanderen waar deze vervoermiddelen worden aangeboden is dit resultaat – vooral wat tram en metro betreft – niet zo verwonderlijk. Bij de bespreking van de problemen die bij deze vervoermiddelen gemeld worden, komen we hier ook nog op terug.

Fysieke vervoermiddelen (te voet en fiets) hebben een opvallend hoge score in de categorie **problemen**. De auto als bestuurder en de bromfiets scoren vooral hoog qua **algemene reden** (geen rijbewijs, geen auto, geen bromfiets). Zoals eerder vermeld schuilen in deze categorie waarschijnlijk nog onbenoemde problemen, die we echter onmogelijk kunnen achterhalen zonder de respondenten opnieuw te contacteren voor bijkomende uitleg.

In de volgende paragrafen gaan we nog even dieper in op de specifieke problemen per vervoermiddel die wél uitdrukkelijk beschreven werden. De antwoorden waarop we ons focussen, zijn dus die die in Tabel 8 in de categorie **problemen** vallen.

#### 4.2.3 *Problemen bij het gebruik van specifieke vervoermiddelen*

##### a. Inleiding

Voor de bespreking van gerapporteerde problemen bij het gebruiken van specifieke vervoermiddelen grijpen we terug naar de indeling van mogelijke oorzaken van mobiliteitsuitsluiting die we in paragraaf 1.2 maakten. Deze oorzaken worden ingedeeld in vijf situationele categorieën, namelijk:

- onbeschikbaar/ontoegankelijk vervoermiddel (VVM)
- negatieve verplaatsingsomstandigheden (OMST)
- onbereikbare/ontoegankelijke bestemming (BEST)
- tijdsgerelateerde factoren (TIJD)
- financiële factoren (FIN)

en twee persoonlijke categorieën, namelijk:

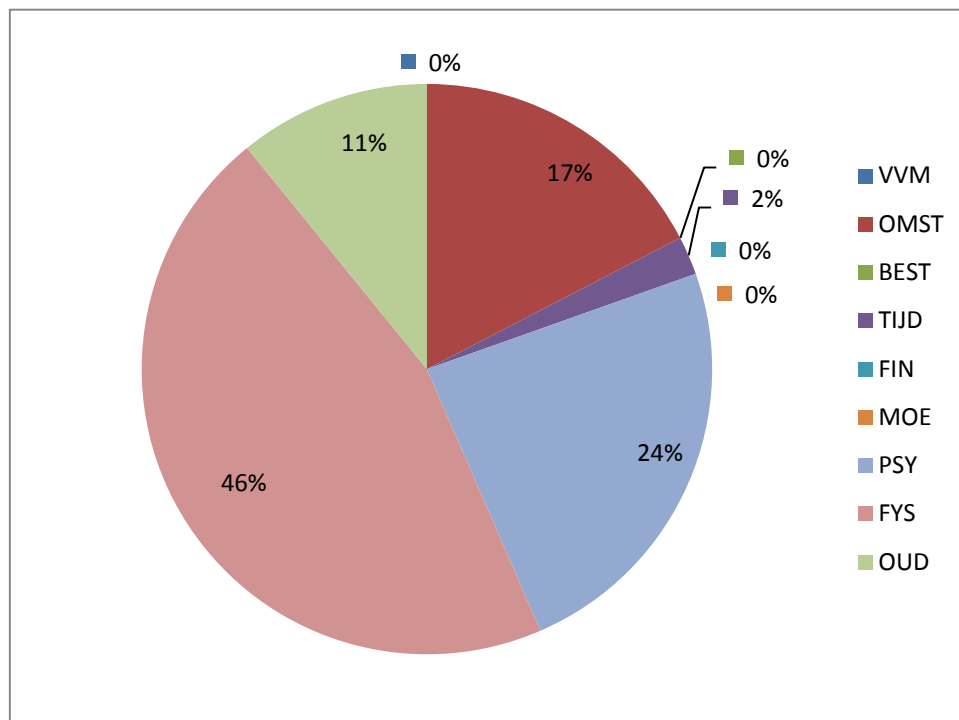
- psychische factoren (PSY)
- fysieke factoren (FYS).

De redenen die de respondenten gaven voor het niet gebruiken van vervoermiddelen worden overeenkomstig deze categorieën weergegeven. Hiervoor volgen we zoveel mogelijk de letterlijke beschrijving die een respondent gaf en maken we zelf geen interpretatie van eventueel achterliggende problemen of oorzaken van uitsluiting. Indien in een antwoord meerdere categorieën ter sprake komen, quoteren we wel ál deze categorieën. De diagrammen (Figuur 9 t/e/m 19) bij de vervoermiddelen geven dus de procentuele verdeling weer van gemelde problemen over de verschillende categorieën

van oorzaken van mobiliteitsuitsluiting. Over de interactie tussen de verschillende categorieën kunnen we voor de meeste respondenten geen uitspraak doen. Hiervoor is dieper gravend kwalitatief onderzoek vereist. We kunnen alleen zeggen dat sommige respondenten situationele redenen voor het niet gebruiken van een vervoermiddel aangaven, andere persoonlijke redenen en dat sommige respondenten een combinatie van deze twee maakten. Overlappen van situationele en persoonlijke redenen kunnen in de diagrammen echter niet weergegeven worden.

Voor antwoorden van de respondenten die niet gedetailleerd genoeg zijn om in één van bovenstaande categorieën ondergebracht te worden, hebben we twee bijkomende categorieën toegevoegd. De ene betreft het antwoord "te moeilijk" (MOE) (de respondent gaf geen nadere uitleg over de aard van de moeilijkheden), de andere gebruiken we wanneer de respondent antwoordde dat "ouderdom" (OUD) zonder meer oorzaak van het niet gebruiken van een vervoermiddel is.

b. Auto als bestuurder

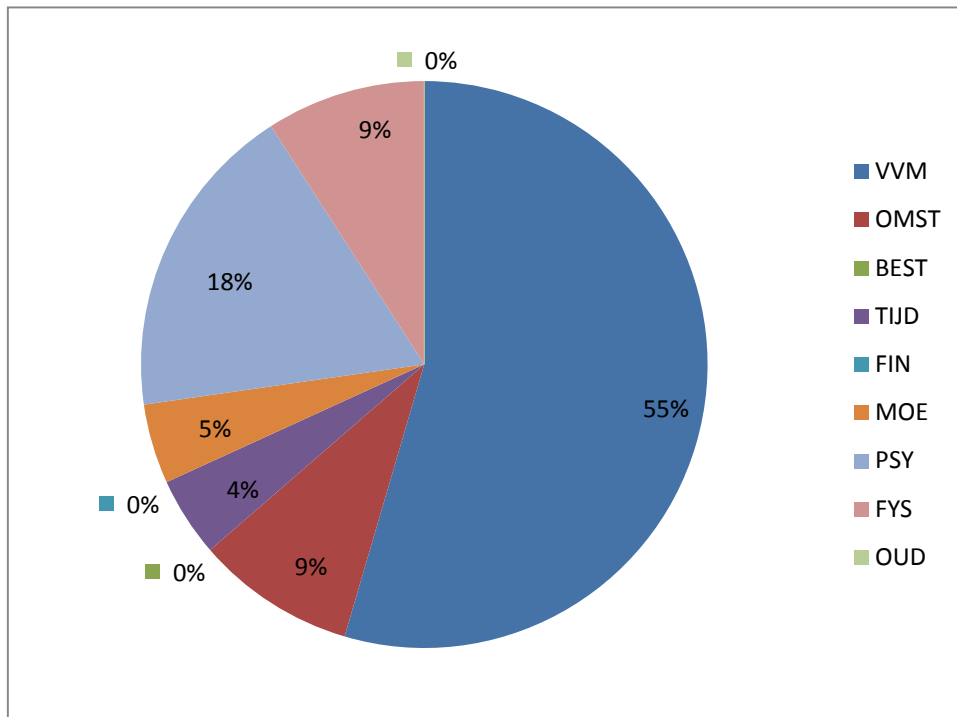


**Figuur 9: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van de auto als bestuurder**

De meerderheid van respondenten die problemen signaleerden bij het gebruik van de auto als bestuurder kent fysieke (FYS) of psychische (PSY) problemen. Omstandigheden (OMST) die het besturen van een auto verhinderen zijn vooral problemen gerelateerd aan verkeersdrukke.



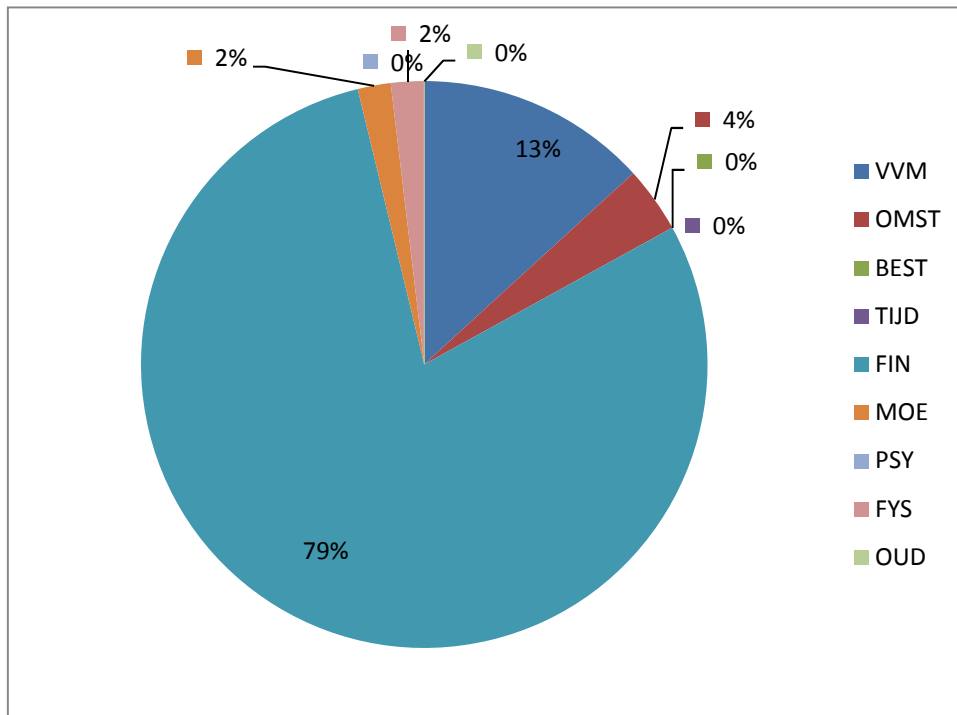
c. Auto als passagier



***Figuur 10: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van de auto als passagier***

Bij het gebruik van de auto als passagier is vooral het aspect afhankelijkheid van wie een auto bestuurt belangrijk. Meer dan de helft van de respondenten die problemen met het passagier zijn rapporteerden, blijkt geen auto met bestuurder ter beschikking te hebben (VVM). Ook het gevoel van afhankelijkheid, het niet voortdurend beroep willen doen op anderen speelt als psychische factor (PSY) een rol.

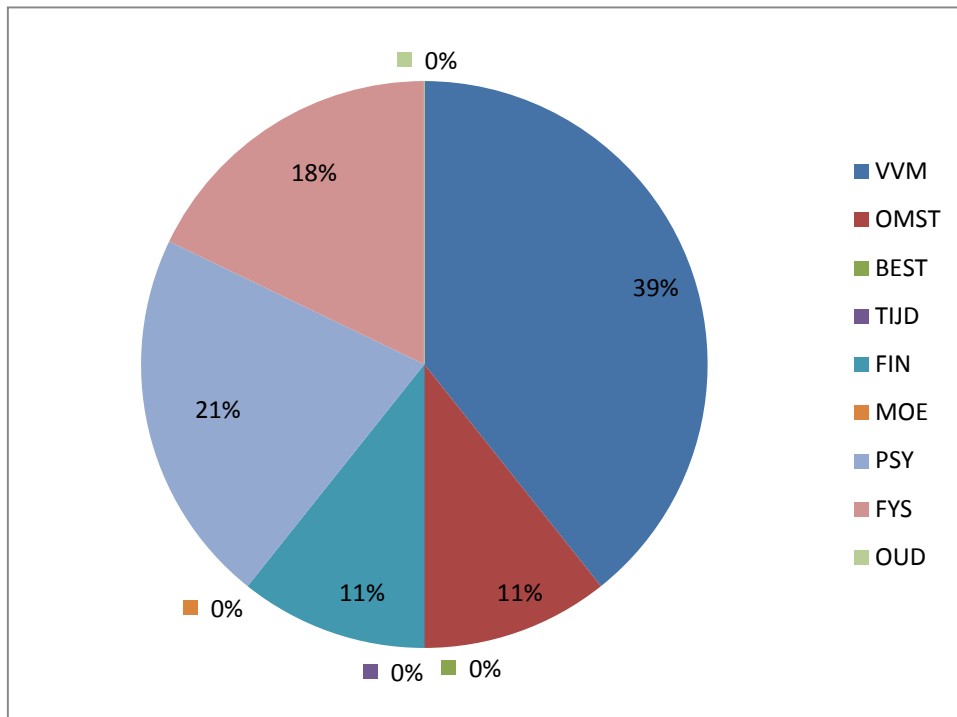
d. Taxi



**Figuur 11: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van een taxi**

Taxi's blijken vooral te duur te zijn (FIN). Voor een kleiner deel van de respondenten die meldden er geen beroep op te doen, speelt het niet beschikbaar zijn van een taxibedrijf in de woonplaats (VVM) een rol in deze beslissing.

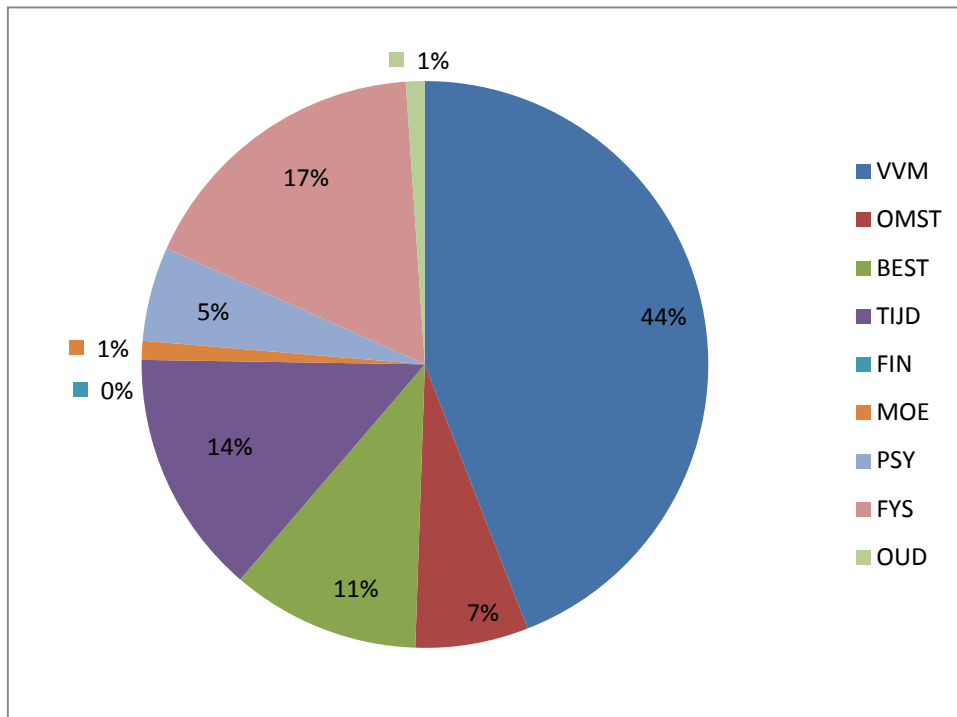
e. Vervoersdienst aan huis



**Figuur 12: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van een vervoersdienst aan huis**

Meer dan een derde van de respondenten die nooit beroep doen op een vervoersdienst die hen aan huis ophaalt, meldde het niet aanwezig of onbekend zijn van zulk een dienst (VVM) als reden. Het niet vertrouwd zijn met een vervoersdienst aan huis schrikt mogelijke gebruikers blijkbaar ook psychisch (PSY) af. Een merkwaardig resultaat is het feit dat enkele respondenten fysieke redenen (FYS) aanhaalden voor het niet gebruiken van een vervoersdienst aan huis. Deze diensten zijn immers juist bedoeld voor mensen met fysieke beperkingen. We vermoeden dat onbekendheid van de diensten ook hier een rol speelt.

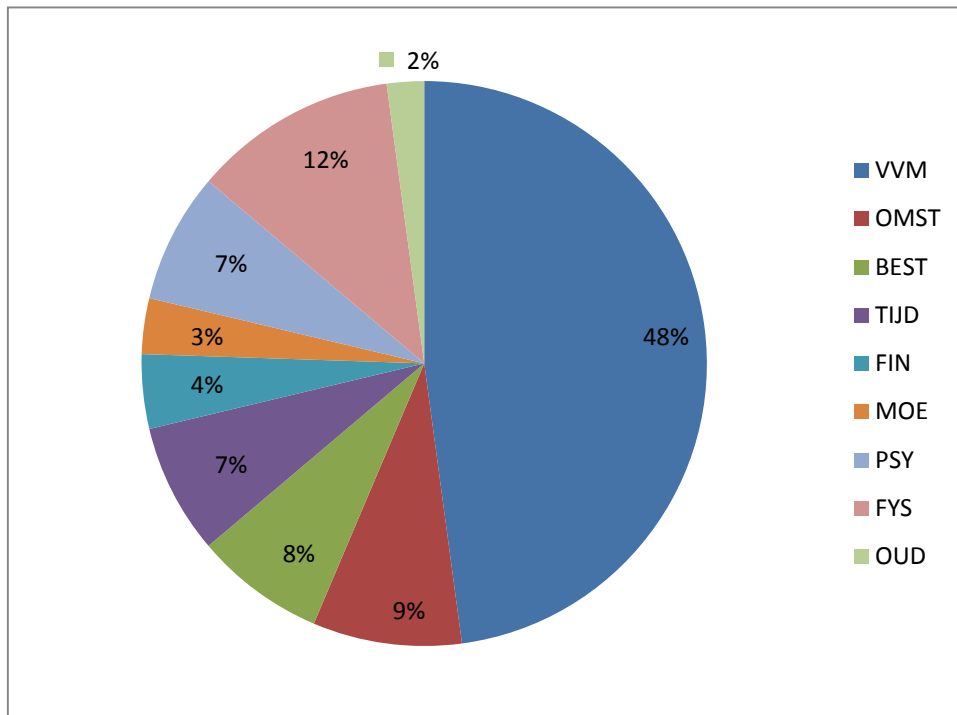
f. Bus



**Figuur 13: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van de bus**

Bushaltes blijken te veraf gelegen en bussen op zich ontoegankelijk voor een deel van onze respondenten. Samen met (en waarschijnlijk in combinatie met) fysieke beperkingen (FYS) is het niet ter beschikking zijn van toegankelijke bussen (VVM) immers de grootste oorzaak van het niet gebruiken van de bus als vervoermiddel. Ook het gebonden zijn aan de uurregeling van busvervoer (TIJD) blijkt voor sommige respondenten een hinderlijke rol te spelen.

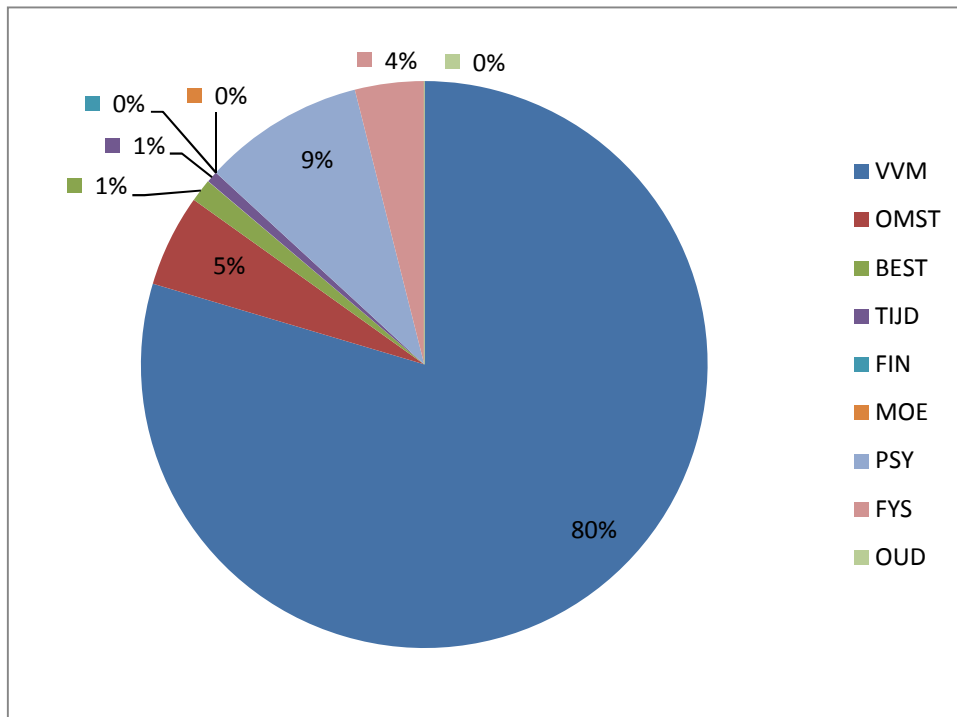
g. Trein



**Figuur 14: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van de trein**

Ook de trein blijkt voor een deel van de respondenten niet bereikbaar en/of ontoegankelijk (VVM). Verder zijn er diverse andere redenen die het treingebruik bij kleinere groepen respondenten tegenhouden. Enkele niet-gebruikers gaven aan de trein wel te nemen in recreatief verband (uitstappen, in groep...).

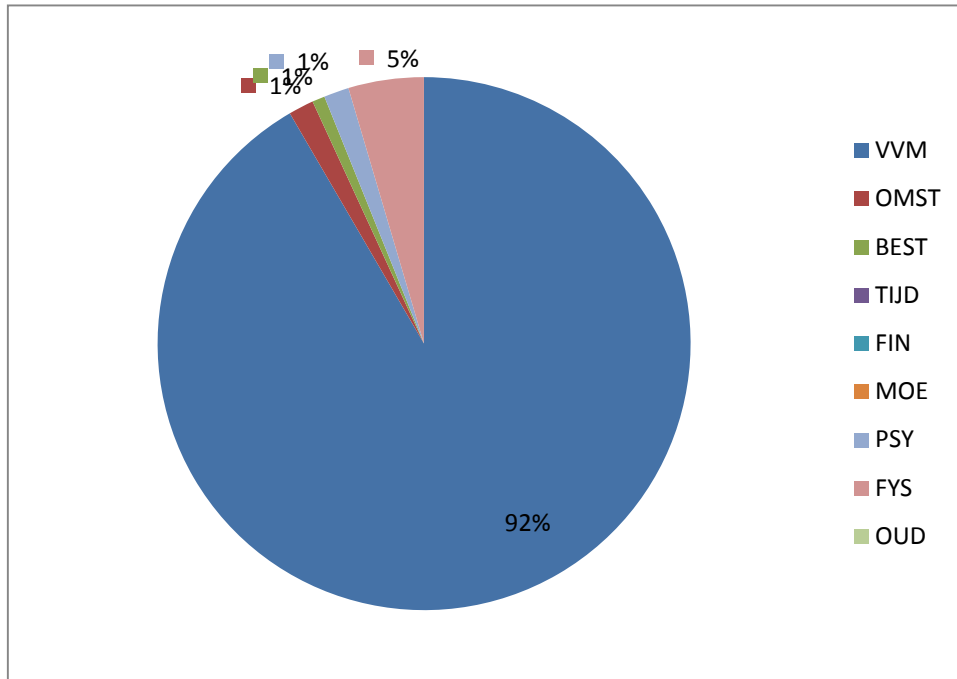
#### h. Metro



**Figuur 15: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van de metro**

Aangezien de metro slechts op een beperkt aantal plaatsen in Vlaanderen ter beschikking is, is het niet verwonderlijk dat de overgrote meerderheid van respondenten die hem niet gebruiken onbeschikbaarheid ervan (VVM) als reden aangaf. Een deel van de niet-gebruikers gaf specifiek aan dit in grote steden wel te doen.

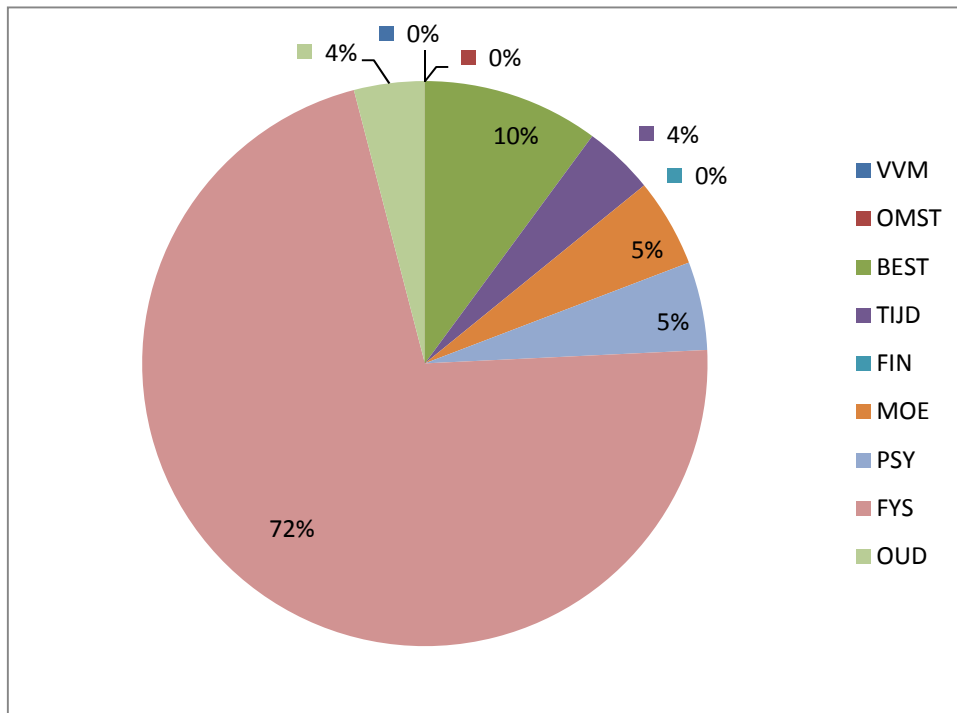
i. Tram



**Figuur 16: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van de tram**

Voor de tram geldt hetzelfde als voor de metro. Omwille van het beperkte aanbod in Vlaanderen (VVM) is het gebruik ervan heel erg plaats- en gelegenheidsgebonden. Omwille van overzichtelijkheid zijn in deze grafiek de 0-percentages (voor TIJD, FIN, MOE en OUD) weggelaten.

j. Te voet

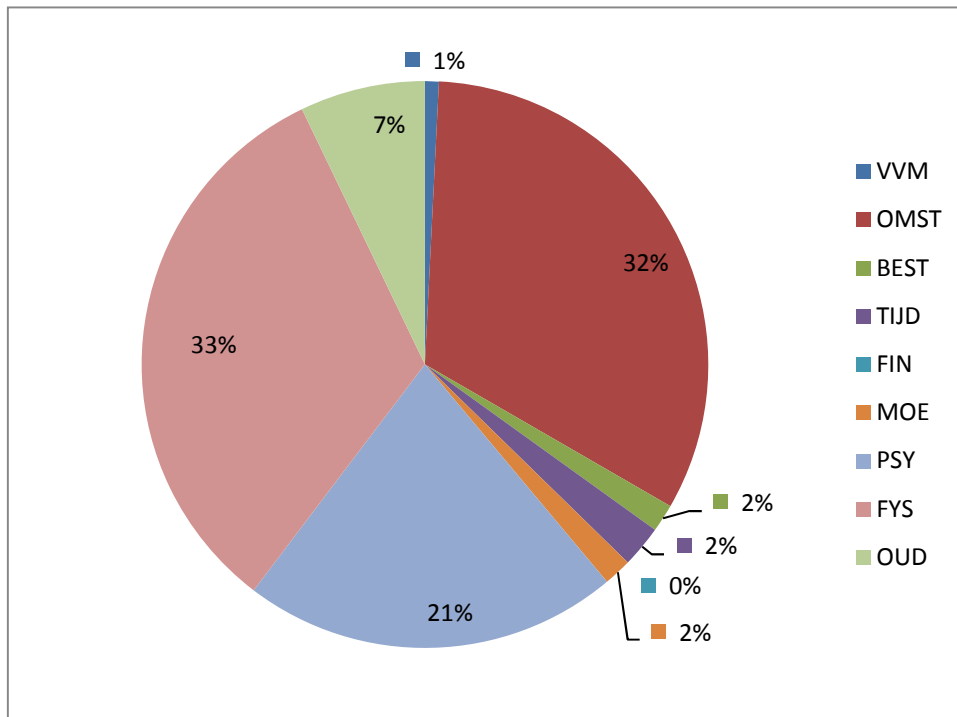


**Figuur 17: Redenen voor het zelden of nooit te voet gaan**

Voor het zich te voet verplaatsen zijn fysieke mogelijkheden (FYS) uiterst belangrijk. Ook de afstand van de woonplaats tot bestemmingen die bereikt moeten worden (BEST), speelt natuurlijk een rol in de beslissing om al dan niet te voet te gaan.



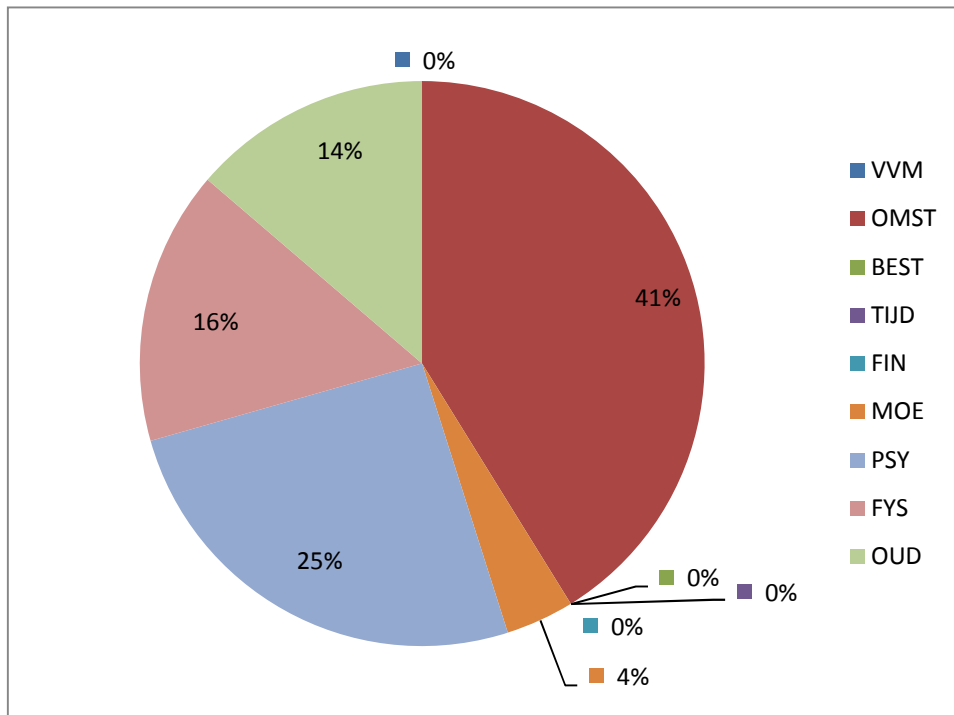
k. Fiets



**Figuur 18: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van de fiets**

Het niet gebruiken van de fiets door onze respondenten is vooral te wijten aan fysieke factoren (FYS) die fietsen bemoeilijken enerzijds en gevaarlijke/onaangename omstandigheden (OMST) anderzijds. Psychische factoren (PSY) die vooral vermeld werden, zijn dan ook angst, onzekerheid en het niet graag fietsen.

## I. Bromfiets



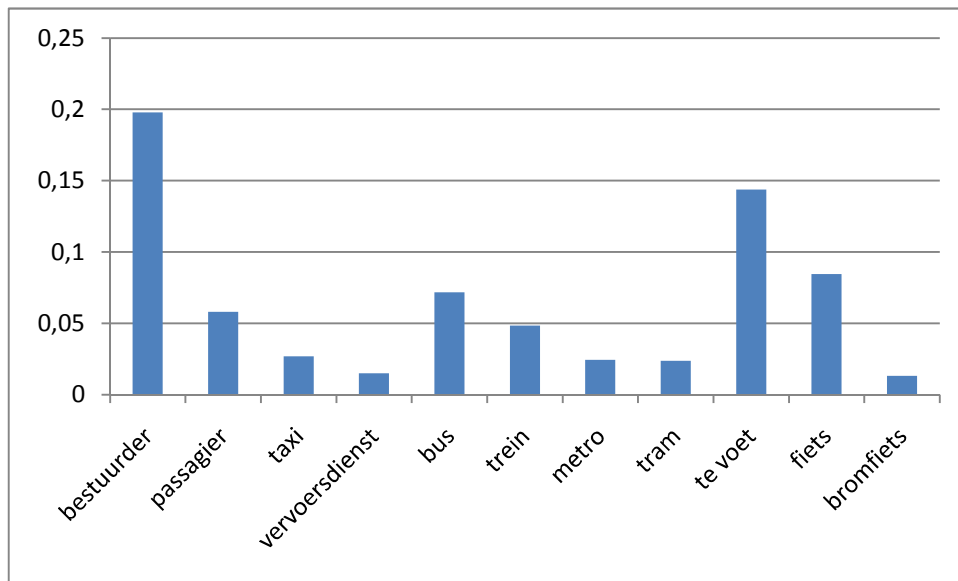
**Figuur 19: Redenen voor het zelden of nooit gebruiken van de bromfiets**

Het antwoordpatroon bij de bromfiets lijkt op dat voor de fiets. Alleen spelen fysieke factoren (FYS) minder een rol en zijn het vooral omstandigheden (OMST) en psychische factoren (PSY) die het gebruik van de bromfiets tegenhouden. Veel respondenten die meldden geen bromfiets te gebruiken vinden dit gevaarlijk en voelen zich te angstig of te onzeker om het (nog) te doen. Bromfietsen blijkt ook bij uitstek een vervoerswijze waarvoor men zich zonder meer te oud kan voelen (OUD).

### 4.2.4 *Het gevoel aan huis gebonden te zijn*

Omdat het niet gebruiken van een vervoermiddel niet altijd wijst op mobiliteitsuitsluiting, maar ook een vrije beslissing kan zijn die geen uitsluiting tot gevolg heeft, hebben we bij onze vragen over het niet gebruiken van vervoermiddelen respondenten specifiek de kans gegeven om hun gevoel van mobiliteitsuitsluiting weer te geven. We deden dit door hen te laten aangeven of ze zich door het niet gebruiken van een vervoermiddel aan huis gebonden voelen.

Wanneer we de positieve antwoorden op deze vragen (dus die waarin de respondenten aangaven zich aan huis gebonden te voelen) per vervoermiddel bekijken, komen we tot de vaststelling dat het niet zelf kunnen besturen van een auto het vaakst aanleiding geeft tot een gevoel van mobiliteitsuitsluiting. Ongeveer een vijfde van de respondenten die zelden of nooit zelf een auto besturen, kruiste het gevoel aan huis gebonden te zijn hierbij aan (zie figuur 20). Verder scoren het zich te voet of met de fiets verplaatsen tamelijk hoog. Misschien zijn de echt persoonlijke vervoermiddelen, dus die waarvoor fysieke vaardigheden en eigen kracht belangrijk zijn, verantwoordelijk voor een zelfstandigheids- of onafhankelijkheidsgevoel. Dit laatste valt weg wanneer deze vervoermiddelen niet (meer) gebruikt kunnen worden. En dit kunnen de niet-gebruikers vertalen in een gevoel aan huis gebonden te zijn.



**Figuur 20: Aandeel respondenten dat zich aan huis gebonden voelt per vervoermiddel**

In totaal zijn er 58 respondenten (10,09% van alle respondenten) die een gevoel van gebondenheid meldden. Voor sommige van hen is dit gevoel specifiek aan het niet gebruiken van één enkel vervoermiddel te wijten. Voor anderen komt het gevoel bij meerdere vervoermiddelen tot uitdrukking. Enkele respondenten blijken zo'n lange lijst van niet gebruikte vervoermiddelen te hebben dat hun gevoel aan huis gebonden te zijn een (bijna) totaal verstoken zijn van vervoersmogelijkheden weerspiegelt.

Het gevoel aan huis gebonden te zijn wordt vaker gemeld door vrouwen dan door mannen ( $p < 0,001$ )<sup>32</sup>. Er werd geen significant verband met leeftijd gevonden. Respondenten zonder rijbewijs voelen zich vaker aan huis gebonden ( $p < 0,0001$ )<sup>33</sup>. Er is geen verband tussen het zich aan huis gebonden voelen en de woonplaats (stad/platteland) van de respondent.

Om verdere uitspraken te kunnen doen over het gevoel van mobiliteitsuitsluiting en de achterliggende persoonlijke redenen zouden we opnieuw dieper gravend kwalitatief onderzoek moeten verrichten.

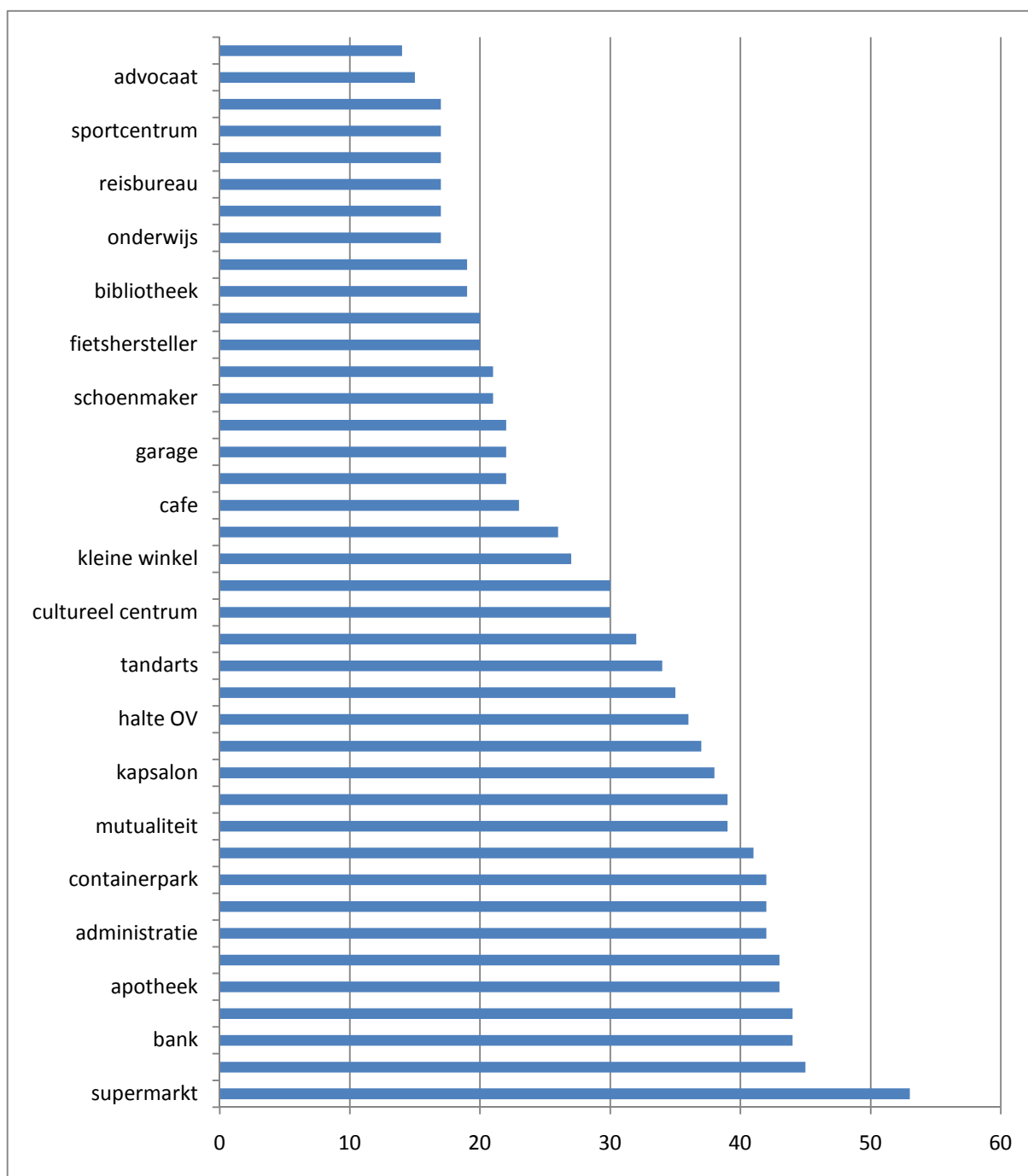
<sup>32</sup> 14,63% van de vrouwelijke respondenten versus 5,36% van de mannelijke

<sup>33</sup> 29,41% van de respondenten zonder rijbewijs versus 4,87% met rijbewijs

## 4.3 Bereikbaarheid van bestemmingen

### 4.3.1 Bestemmingen die niet bereikt kunnen worden

Om te achterhalen of er zich voor onze respondenten problemen stellen met het bereiken van specifieke bestemmingen hebben we hen gevraagd om onbereikbaarheid aan te duiden in een lange lijst van mogelijk gewenste bestemmingen. In de daaropvolgende open vraag werd gepeild naar de oorzaken van die onbereikbaarheid.



**Figuur 21: Aantal respondenten dat een gewenste bestemming niet kan bereiken**

In Figuur 21 wordt per bestemming weergegeven hoeveel van onze respondenten aangaven deze niet te kunnen bereiken terwijl ze dat wel zouden willen. Voor de supermarkt loopt dit aantal op tot 9,22% van alle respondenten, de kleermaker werd door 2,43% van hen aangeduid. Geen enkele van de in de vragenlijst opgenomen bestemmingen blijkt bereikbaar voor alle respondenten die dat zouden willen. Er waren 26 respondenten die de vraag over bestemmingen helemaal niet invulden. Per bestemming schommelde het aantal foutieve antwoorden rond de 15.

Het feit dat belangrijke bestemmingen zoals een supermarkt, het ziekenhuis, de bank, de huisdokter enz. het hoogst scoren op deze vraag kan iets zeggen over de ligging of andere toegankelijkheidskenmerken van deze voorzieningen. De hoge score kan echter ook een gevolg zijn van het belang van deze voorzieningen voor de respondenten, waardoor het niet kunnen bereiken ervan vanzelfsprekend gerapporteerd werd. Het niet kunnen bereiken van minder levensnoodzakelijke voorzieningen wordt door sommigen misschien sneller door de vingers gezien omdat ze ze niet echt nodig hebben (en bijgevolg ook niet willen bereiken).

Ruim drie kwart van onze respondenten (76,52%) rapporteerde alle gewenste bestemmingen te kunnen bereiken. Mannen deden dit vaker dan vrouwen ( $p < 0,05$ )<sup>34</sup>, jongere respondenten vaker dan oudere ( $p < 0,0001$ )<sup>35</sup> en respondenten met een rijbewijs vaker dan respondenten zonder rijbewijs ( $p < 0,0001$ )<sup>36</sup>.

Ook hier kwamen we weer tot de vaststelling dat een aantal van deze respondenten (31 of 5,39% van alle respondenten) samen met dit antwoord toch specifieke bestemmingen als onbereikbaar aankruisten. We hebben die bestemmingen mee opgenomen in de telling van onbereikbare bestemmingen, alhoewel we in dit geval niet goed weten welke verklaring we aan de dubbele antwoorden moeten geven.

#### 4.3.2 *Problemen die het bereiken van gewenste bestemmingen verhinderen*

Van de 123 respondenten die meldden specifieke bestemmingen niet te kunnen bereiken, waren er 54 die geen verdere uitleg gaven over de oorzaken hiervan. Van de respondenten die wel uitleg gaven, delen we de problemen opnieuw in situationele en persoonlijke categorieën in.

---

<sup>34</sup> 86,30% van de mannen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 79,62% vrouwen

<sup>35</sup> 65-74 jaar: 89,84%; 75-84 jaar: 74,60%; 85+: 62,50% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per leeftijdscategorie)

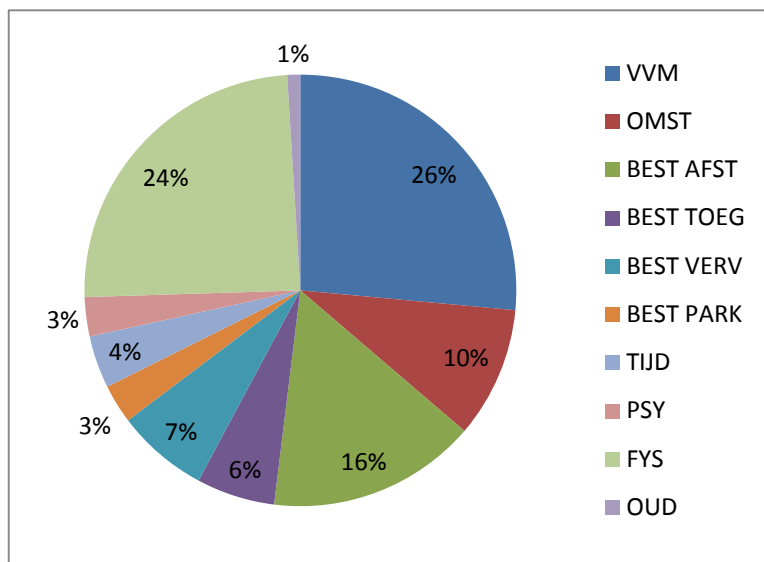
<sup>36</sup> 88% van de respondenten met rijbewijs die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 62,75% zonder rijbewijs

Situationele problemen voor het bereiken van gewenste bestemmingen kunnen betrekking hebben op het vervoermiddel dat voor de verplaatsing er naartoe nodig is en onbeschikbaar of ontoegankelijk is (VVM), op de omstandigheden tijdens de verplaatsing ernaartoe (OMST), op tijdsaspecten die met het bereiken van een bestemming samenhangen (TIJD) of op kenmerken van de bestemming zelf. In deze laatste categorie maken we een onderscheid tussen:

- te veraf gelegen bestemmingen (BEST AFST)
- fysiek ontoegankelijke bestemmingen (trappen, deuren... die onaangepast zijn) (BEST TOEG)
- bestemmingen die niet bereikbaar zijn met het voorkeursvervoermiddel (BEST VERV)
- bestemmingen die onbereikbaar zijn omwille van parkeerproblemen (BEST PARK).

De persoonlijke problemen voor het bereiken van gewenste bestemmingen kunnen psychisch (PSY) of fysiek (FYS) van aard zijn. Ouderdom op zich (OUD) ten slotte is de laatste gebruikte categorie.

De oorzaken van het niet kunnen bereiken van bestemmingen die de respondenten neerschreven, worden in deze categorieën ingedeeld. Hierbij volgen we zoveel mogelijk de letterlijke beschrijving die een respondent gaf en maken we zelf geen interpretatie van eventueel achterliggende problemen. Indien in een antwoord meerdere categorieën ter sprake komen, quoteren we wel ál deze categorieën. In Figuur 22 geven we dus de procentuele verdeling weer van gemelde problemen over de verschillende categorieën. Ook hier weer kunnen we voor de meeste respondenten over de interactie tussen situationele en persoonlijke categorieën geen uitspraak doen.



**Figuur 22: Oorzaken van het niet kunnen bereiken van bestemmingen**

De meest voorkomende oorzaken van het niet kunnen bereiken van bestemmingen zijn ontoegankelijke/onbeschikbare vervoermiddelen ernaartoe en fysieke problemen die het bereiken van de bestemmingen verhinderen. Beide oorzaken maken ongeveer een vierde uit van alle vermelde oorzaken. Ook het veraf gelegen zijn van bestemmingen behaalt een redelijk hoge score.

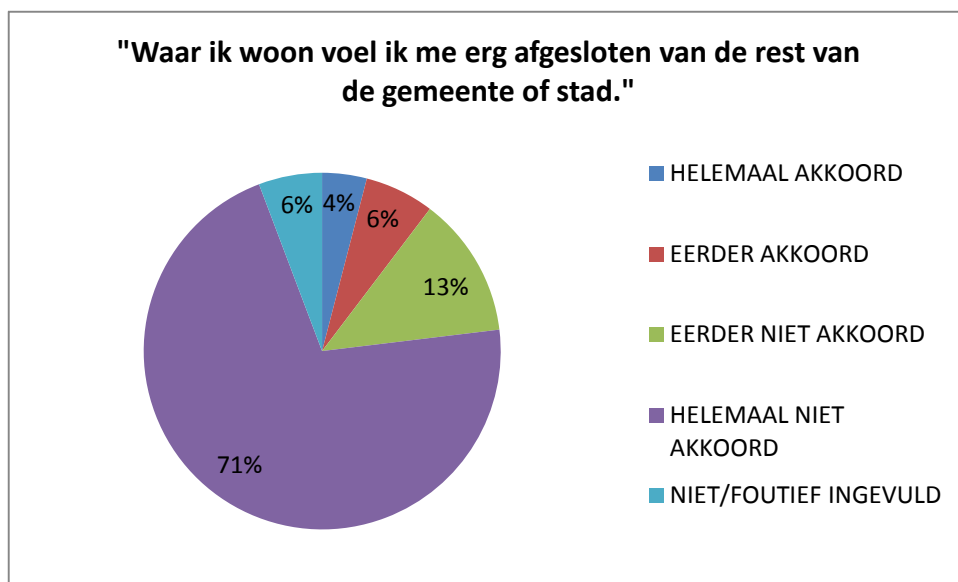
## 4.4 Beleving van de eigen verplaatsingsmogelijkheden

### 4.4.1 Inleiding

Omdat de antwoorden op onze vragen over vervoermiddelengebruik en over het bereiken van bestemmingen voor sommige respondenten slechts een weergave van feiten zijn waaraan ze geen verdere uitleg toevoegden, hebben we op basis van die vragen niet altijd een beeld van de beleving van deze situaties door de respondenten. Om een samenvatting te maken van hoe ze zich voelen bij wat ze in eerdere vragen aanduiden en beschreven, hebben we vier slotvragen gesteld die de beleving van de eigen situatie en eigen verplaatsingsmogelijkheden in de kijker zetten. De eerste van deze vragen gaat over het gevoel van isolatie van de rest van de leefgemeenschap. De volgende vragen gaan over de gewenste verplaatsingen die al dan niet gemaakt kunnen worden en over de gewenste verplaatsingstijdstippen waaraan al dan niet gevolg gegeven kan worden. Onze laatste vraag peilt naar de algemene tevredenheid met de eigen verplaatsingsmogelijkheden.

### 4.4.2 Gevoel van isolatie van de rest van de leefgemeenschap

In Figuur 23 wordt de procentuele verdeling van alle respondenten over de verschillende antwoordmogelijkheden voor de vraag of ze zich afgesloten voelen weergegeven. 84% van hen blijkt zich niet afgesloten te voelen ("eerder/helemaal niet akkoord").



**Figuur 23: Gevoel van isolatie van de rest van de leefgemeenschap**

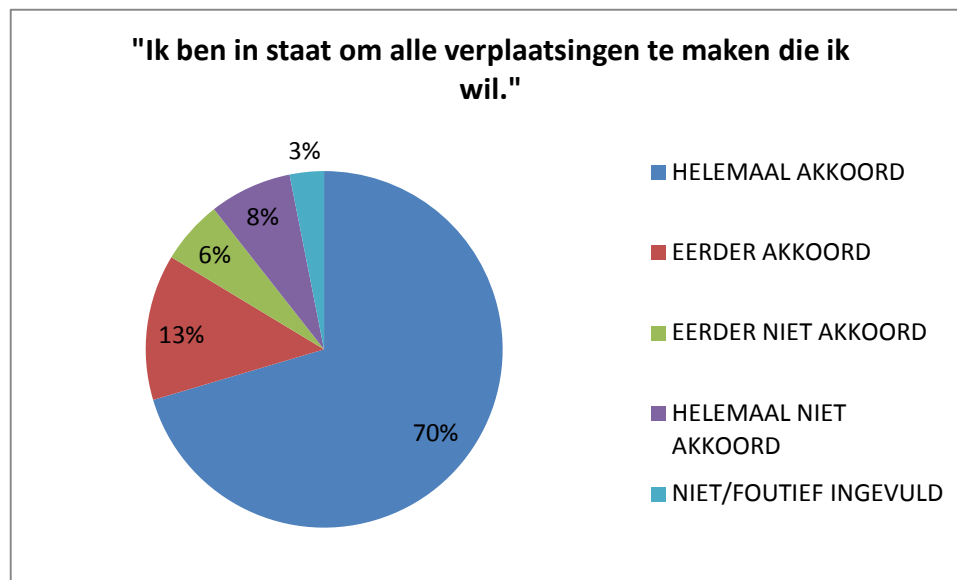
Groepen die significant vaker rapporteerden dat ze zich afgesloten voelen zijn respondenten zonder rijbewijs ( $p < 0,05$ )<sup>37</sup> en respondenten die in een landelijke

<sup>37</sup> 16,35% van de respondenten zonder rijbewijs die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 9,26% met rijbewijs

omgeving wonen ( $p < 0,0001$ )<sup>38</sup>. Respondenten die aangaven geen persoonlijke kenmerken te hebben die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden waren relatief vaker niet akkoord met de stelling dat ze zich afgesloten voelen van de rest van de gemeente of stad ( $p < 0,01$ )<sup>39</sup>.

#### 4.4.3 Gewenste verplaatsingen die al dan niet gemaakt kunnen worden

De meerderheid (83%) van onze respondenten was eerder of helemaal akkoord met de stelling over het kunnen maken van alle gewenste verplaatsingen (Figuur 24).



**Figuur 24: Het kunnen maken van gewenste verplaatsingen**

Groepen die significant minder in staat zijn om alle verplaatsingen te maken die ze willen ("niet akkoord"-antwoorden) zijn vrouwen ( $p < 0,05$ )<sup>40</sup>, 75-plussers ( $p < 0,0001$ )<sup>41</sup>, respondenten zonder rijbewijs ( $p < 0,0001$ )<sup>42</sup> en respondenten met een lagere opleiding ( $p = 0,0001$ )<sup>43</sup>. Respondenten die geen persoonlijke kenmerken hebben die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden waren significant vaker akkoord met de stelling dat ze alle verplaatsingen kunnen maken die ze willen ( $p < 0,0001$ )<sup>44</sup>. De mate waarin

<sup>38</sup> platteland: 20,43%; eerder platteland: 18,64%; neutraal: 12,24%; eerder stad: 2,86%; stad: 2,68% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per omgevingscategorie)

<sup>39</sup> 92,63% van de respondenten zonder persoonlijke kenmerken die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 84,48% met persoonlijke kenmerken

<sup>40</sup> 16,91% van de vrouwen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 10,07% mannen

<sup>41</sup> 65-74 jaar: 7,27%; 75-84 jaar: 22,16%; 85+: 22,22% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per leeftijdscategorie)

<sup>42</sup> 32,73% van de respondenten zonder rijbewijs die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 8,80% met rijbewijs

<sup>43</sup> Lager onderwijs: 22,70%; middelbaar onderwijs: 11,67%; hoger onderwijs: 6,62% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per opleidingscategorie)

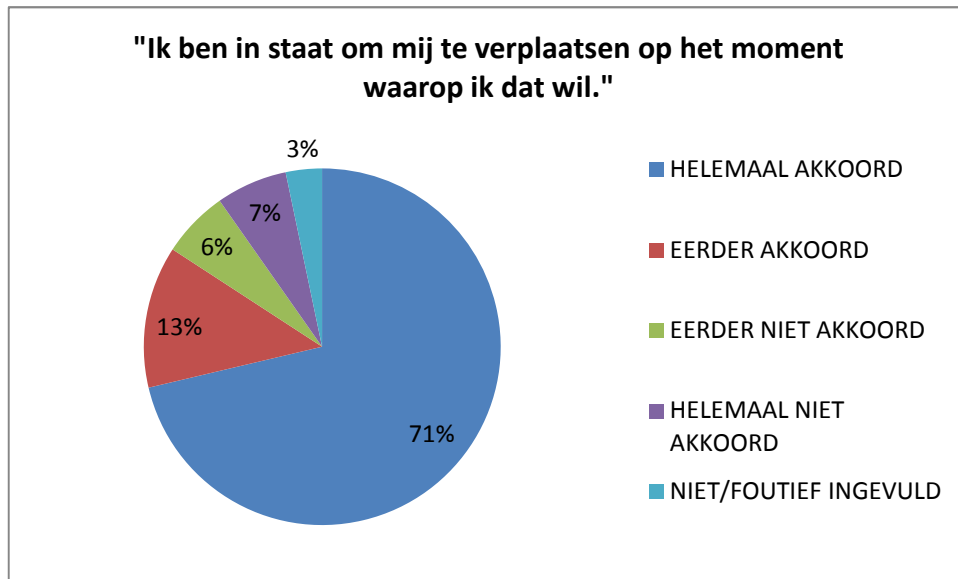
<sup>44</sup> 96,26% van de respondenten zonder persoonlijke kenmerken die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 73,75% met persoonlijke kenmerken



respondenten alle gewenste verplaatsingen kunnen uitvoeren blijkt vanaf 75 jaar niet meer af te nemen met toenemende leeftijd.

#### 4.4.4 Gewenste verplaatsingstijdstippen waaraan al dan niet gevolg gegeven kan worden

Met de stelling betreffende gewenste verplaatsingstijdstippen was 84% van de respondenten het eerder of helemaal eens (Figuur 25).



**Figuur 25: Het kunnen kiezen van verplaatsingstijdstippen**

Groepen die significant minder in staat zijn om zich te verplaatsen op het gewenste tijdstip ("niet akkoord"-antwoorden) zijn eveneens vrouwen ( $p < 0,01$ )<sup>45</sup>, 75- maar vooral 85-plussers ( $p < 0,0001$ )<sup>46</sup>, respondenten zonder rijbewijs ( $p < 0,0001$ )<sup>47</sup> en respondenten met een lagere opleiding ( $p < 0,001$ )<sup>48</sup>. Ook hier zien we dat respondenten die geen persoonlijke kenmerken hebben die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden significant vaker akkoord waren met de stelling dat ze zich kunnen verplaatsen wanneer ze dat willen ( $p < 0,0001$ )<sup>49</sup>. Voor het eerst zien we dat ook de leefsituatie een significante rol speelt. Respondenten die met iemand anders samenwonen, gaven significant vaker aan dat ze zich kunnen verplaatsen op het moment waarop ze dat willen ( $p < 0,05$ )<sup>50</sup>.

<sup>45</sup> 17,27% van de vrouwen die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 8,30% mannen

<sup>46</sup> 65-74 jaar: 6,99%; 75-84 jaar: 19,49%; 85+: 30,77% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per leeftijdscategorie)

<sup>47</sup> 36,70% van de respondenten zonder rijbewijs die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 7,00% met rijbewijs

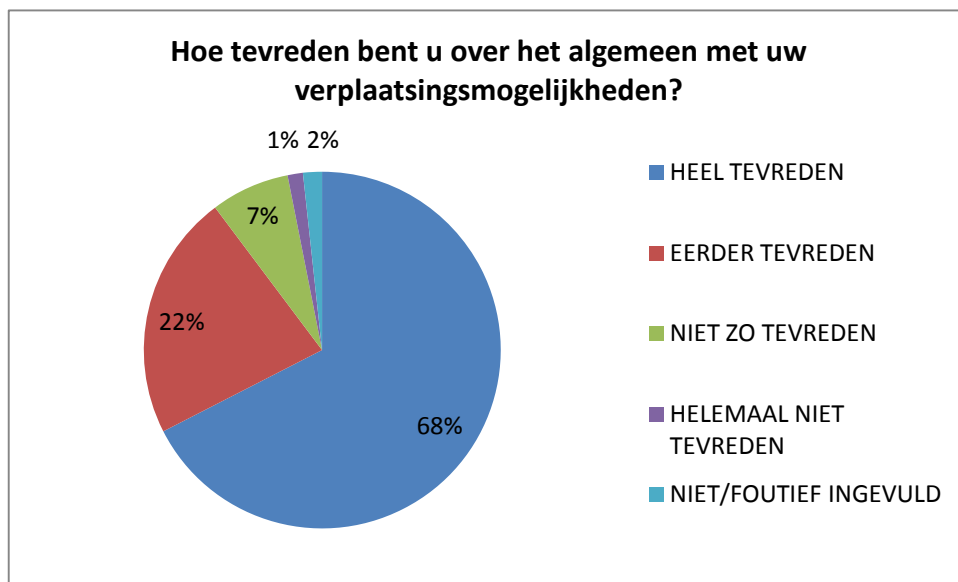
<sup>48</sup> Lager onderwijs: 20,37%; middelbaar onderwijs: 12,06%; hoger onderwijs: 5,88% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per opleidingscategorie)

<sup>49</sup> 96,27% van de respondenten zonder persoonlijke kenmerken die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 75,21% met persoonlijke kenmerken

<sup>50</sup> 89,28% van de samenwonenden die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 82,87% alleenwonenden

#### 4.4.5 Algemene tevredenheid met de eigen verplaatsingsmogelijkheden

De resultaten voor de samenvattende vraag over de tevredenheid met de eigen verplaatsingsmogelijkheden geeft ten slotte hetzelfde beeld als de drie voorgaande vragen: de grote meerderheid van onze respondenten (90%) drukte zijn tevredenheid uit door "eerder/heel tevreden" aan te kruisen (Figuur 26).



**Figuur 26: Tevredenheid met de eigen verplaatsingsmogelijkheden**

De tevredenheid over de verplaatsingsmogelijkheden is significant hoger (meer heel/eerder tevreden-antwoorden) bij respondenten van 65 tot 74 jaar ( $p < 0,001$ )<sup>51</sup>, respondenten met een rijbewijs ( $p < 0,0001$ )<sup>52</sup>, respondenten die zich minstens drie keer per week buitenshuis verplaatsen ( $p < 0,0001$ )<sup>53</sup> en respondenten die meldden geen persoonlijke kenmerken te hebben die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden ( $p < 0,0001$ )<sup>54</sup>. Voor de algemene tevredenheid blijkt het geslacht van de respondenten geen rol van betekenis te spelen. Dit impliceert dat vrouwen in vergelijking met mannen relatief even vaak tevreden zijn over hun verplaatsingsmogelijkheden in het algemeen, ondanks het feit dat ze minder vaak alle verplaatsingen kunnen maken die ze willen of op de tijdstippen waarop ze dat willen. De algemene tevredenheid neemt vanaf 75 jaar ook niet meer beduidend af met de leeftijd.

<sup>51</sup> 65-74 jaar: 95,48%; 75-84 jaar: 86,43%; 85+: 85,19% (percentages van respondenten die beide vragen op correcte wijze beantwoordden per leeftijdscategorie)

<sup>52</sup> 93,95% van de respondenten met een rijbewijs die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 80,87% zonder rijbewijs

<sup>53</sup> 95,16% van de respondenten die zich minstens drie keer per week verplaatsen en beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 71,58% die zich minder dan drie keer per week verplaatsen

<sup>54</sup> 97,32% van de respondenten zonder persoonlijke kenmerken die beide vragen op correcte wijze beantwoordden versus 83,47% met persoonlijke kenmerken

#### 4.4.6 *Verbanden tussen de vragen onderling*

Antwoorden op de vraag naar het zich afgesloten voelen van de rest van de leefgemeenschap zijn significant tegengesteld aan de antwoorden op de andere drie belevingsvragen. Dit geldt voor de afsluitingsvraag in vergelijking met de vraag naar gewenste verplaatsingen ( $p < 0,01$ ), in vergelijking met de vraag naar gewenste verplaatsingstijdstippen ( $p < 0,0001$ ) en in vergelijking met de tevredenheidsvraag ( $p < 0,0001$ ).

Ondanks het feit dat we een aantal respondenten vonden die tevreden zijn alhoewel ze niet alle gewenste verplaatsingen kunnen uitvoeren en/of dit niet op het gewenste tijdstip kunnen doen, blijkt de positieve samenhang tussen antwoorden op deze vragen onderling toch heel significant ( $p < 0,0001$ ).

#### 4.4.7 *Conclusie*

De belangrijkste conclusie die we uit de antwoorden op de vier belevingsvragen kunnen trekken is dat een duidelijke meerderheid van onze respondenten zich in z'n woning niet geïsoleerd voelt, alle gewenste verplaatsingen kan maken, dit op de gewenste tijdstippen kan doen en tevreden is met de eigen verplaatsingsmogelijkheden. Toch zijn er een aantal groepen waarvoor dit soms beduidend minder het geval is.

Respondenten die in een landelijke omgeving wonen, voelen zich vaker afgesloten van de rest van de leefgemeenschap. Hun woonplaats lijkt echter geen merkbare invloed te hebben op het kunnen maken van gewenste verplaatsingen, op de tijdstippen waarop ze zich kunnen verplaatsen of op de tevredenheid met de eigen verplaatsingsmogelijkheden.

Vrouwen en respondenten met een lagere opleiding<sup>55</sup> kunnen minder vaak alle verplaatsingen maken die ze willen en kunnen dit minder doen op de tijdstippen waarop ze dat willen. Dit alles lijkt echter geen uitgesproken invloed te hebben op hun algemene tevredenheid. Blijkbaar aanvaarden deze respondenten hun situatie en genieten ze van de mogelijkheden die ze hebben.

Dit laatste zouden we ook kunnen veronderstellen van de oudste respondenten, van 85 jaar en ouder. Het beeld dat we op basis van de voorgaande vragen van deze leeftijdsgroep krijgen, is er één van ouderen die niet alle verplaatsingen kunnen maken die ze willen en dit zeker niet kunnen doen op alle door hen gewenste tijdstippen. Toch is hun mate van tevredenheid niet lager dan die van de 75- tot 84-jarigen. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat de leeftijd van 75 jaar een soort kantelmoment is, waarop belemmeringen voor het maken van gewenste verplaatsingen zich beginnen te manifesteren en de tevredenheid bijgevolg significant afneemt. Mensen die nog ouder zijn berusten misschien meer in de eigen mogelijkheden en beperkingen.

---

<sup>55</sup> Op basis van ons vorige onderzoek (Van Vlierden et al., 2009, p.30) kunnen we het opleidingsniveau als indicatie voor de financiële mogelijkheden beschouwen. Respondenten met een opleiding lager of middelbaar onderwijs gaven toen significant vaker dan mensen met een opleiding hoger onderwijs aan financiële beperkingen te kennen die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden.

Een kritieke factor voor de beleving van verplaatsingsmogelijkheden en tevredenheid daarover blijkt het hebben van een rijbewijs te zijn. Respondenten zonder rijbewijs scoren negatiever op alle vier de vragen daaromtrent. In paragraaf 4.1.4 hebben we gezien dat 20,70% van onze respondenten meldde geen rijbewijs te hebben. Bovendien vonden we een sterke samenhang tussen rijbewijsbezit en geslacht en tussen leeftijd en rijbewijsbezit. Het niet hebben van een rijbewijs zou dan ook een rol kunnen spelen in de hierboven beschreven resultaten voor de vrouwelijke respectievelijk oudere respondenten.

Ook persoonlijke kenmerken die de verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden, lijken een kritieke factor voor de beleving van en tevredenheid over de eigen verplaatsingen. De kenmerken die we in vraag A8 opsomden, blijken inderdaad van die aard dat ze respondenten belemmeren in de verplaatsingen die ze kunnen maken en in de keuze van de tijdstippen waarop ze dat doen. Bovendien hangt het hebben van deze kenmerken samen met een gevoel van isolatie en van ontevredenheid met de verplaatsingsmogelijkheden. De meest gemelde persoonlijke kenmerken waren problemen met langdurig rechtstaan, verlies van beenvaardigheden en rugproblemen. Respondenten die meldden geen persoonlijke kenmerken te hebben die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden zijn wederom eerder van het mannelijke geslacht en van jongere leeftijd (zie paragraaf 4.1.8).

## **4.5 Vervoersafhankelijkheid**

### *4.5.1 Definitie van vervoersafhankelijkheid*

Een laatste thema dat we in het kader van onze vragenlijst over mobiliteitsuitsluiting en oorzaken daarvan behandelen, is de vervoersafhankelijkheid die sommige 65-plussers parten speelt. In het beleidsadvies dat het Interbestuurlijk Plattelandsoverleg formuleerde aangaande bereikbaarheid en kwaliteit van voorzieningen in landelijke gebieden (IPO, 2006) wordt vervoersafhankelijkheid voorgesteld als een continuüm. In deze zienswijze zijn personen volkomen vervoers~~on~~afhankelijk indien ze beschikken over fysieke automogelijkheden + financiële mogelijkheden + juridische mogelijkheden (rijbewijs), waardoor ze zich zelf met een auto of ander gemotoriseerd voertuig kunnen verplaatsen. Vervoersafhankelijkheid neemt toe naarmate de fysieke automogelijkheden, de financiële en/of de juridische mogelijkheden beperkt worden. Personen die fysiek in staat zijn zich te voet of met de fiets te verplaatsen zijn minder vervoersafhankelijk dan personen die alleen nog openbaar vervoer kunnen gebruiken. Totale vervoersafhankelijkheid treedt op bij die personen die door fysieke beperkingen op aangepast vervoer of vervoer door derden zijn aangewezen.

In ons onderzoek beschouwen we de 65-plussers die altijd gebruik moeten maken van een vervoersdienst aan huis (mindermobielen centrale), van taxi's of van vervoer door familieleden of vrienden als tot deze laatste categorie behorend. Bijkomend stellen we dat ook respondenten die zich alleen nog in gezelschap of met hulp (dus niet meer zelfstandig) te voet of met het openbaar vervoer verplaatsen vervoersafhankelijk zijn. Ze doen immers beroep op anderen om hen tijdens dit soort verplaatsingen te vergezellen. Tot slot stellen we vast dat er een aantal respondenten zijn die zelfstandig een aantal vervoermiddelen kunnen gebruiken, maar met die vervoermiddelen specifieke bestemmingen toch niet kunnen bereiken (bijvoorbeeld omdat ze te ver zijn, niet bereikbaar met openbaar vervoer of fiets) of niet kunnen bereiken op de tijdstippen

waarop ze dat willen (bijvoorbeeld 's avonds). Wanneer ze voor die bestemmingen systematisch beroep doen op anderen, kunnen we dat ook als vervoersafhankelijkheid beschouwen. Deze is weliswaar eerder situatie- dan persoonsgebonden. Ze wordt immers niet per se veroorzaakt door fysieke beperkingen van de respondent.

#### 4.5.2 *Vervoersafhankelijkheid bij onze respondenten*

Net zoals dat in onze vragenlijst over angstgerelateerde uitsluiting het geval was, hebben we ook dit keer geen expliciete vraag aan vervoersafhankelijkheid gewijd. In de vraag naar gebruikte hulpmiddelen is hulp of gezelschap van andere personen wel als aan te kruisen mogelijkheid opgenomen. Respondenten die (in bepaalde gevallen) voor hun verplaatsingen beroep moeten doen op hulp van anderen worden dus verondersteld dit item aangekruist te hebben. Vervoersafhankelijkheid komt bovendien tot uiting in de antwoorden die op andere (vooral open) vragen gegeven werden. Op basis van alle antwoorden doorheen de vragenlijst hebben we tellingen uitgevoerd van respondenten die te maken hebben met vervoersafhankelijkheid, volgens de definitie die we in de vorige paragraaf vastlegden. Vervolgens hebben we via bijkomende analyses verbanden met andere kenmerken van deze respondenten opgespoord.

Van de 575 respondenten zijn er 67 (11,65%) vervoersafhankelijk in de zin van niet meer in staat om op eigen kracht verplaatsingen te maken of om dit zonder hulp en begeleiding te doen. Fysieke beperkingen zijn hiervan de oorzaak. Bijkomend zien we dat 32 respondenten (5,57%) situationeel afhankelijk zijn van anderen. Dit zijn meestal respondenten die niet (meer) zelf met de auto rijden, zich over het algemeen wel met openbaar vervoer, met de fiets of te voet uit de slag kunnen trekken, maar voor verplaatsingen naar sommige bestemmingen toch vervoer door familie of kennissen nodig hebben. In totaal is dus niet minder dan 17,22% van onze respondenten vervoersafhankelijk.

Groepen van respondenten die meer vervoersafhankelijk zijn dan andere blijken in grote lijnen overeen te komen met de specifieke groepen die we in paragraaf 4.4.7 beschreven. Vrouwen zijn vaker vervoersafhankelijk dan mannen ( $p < 0,0001$ )<sup>56</sup>. Vervoersafhankelijkheid stijgt met de leeftijd ( $p < 0,0001$ )<sup>57</sup>. Respondenten met een lagere opleiding zijn vaker vervoersafhankelijk ( $p < 0,0001$ )<sup>58</sup>. Omdat fysieke beperkingen en het hebben van een rijbewijs in de definitie van vervoersafhankelijkheid een belangrijke rol spelen en we deze definitie gebruikten om respondenten al dan niet vervoersafhankelijk te noemen, zijn deze variabelen nauw met elkaar verweven en hebben we geen verdere toetsing uitgevoerd.

Het gebruik van de term vervoersafhankelijk zegt op zich niets over de beleving van deze afhankelijkheid door de respondenten. Daarom relateren we tot slot de vervoersafhankelijkheid nog aan de antwoorden op onze belevings- en tevredenheidsvragen. Vervoersafhankelijkheid hangt samen met het gevoel afgesloten te zijn van de rest van de leefgemeenschap, met het niet akkoord zijn met de stelling alle

---

<sup>56</sup> 24,49% van de vrouwelijke respondenten versus 9,64% van de mannelijke

<sup>57</sup> 65-74 jaar: 11,38%; 75-84 jaar: 22,66%; 85+: 38,71% (percentages van respondenten per leeftijdscategorie)

<sup>58</sup> Lager onderwijs: 26,16%; middelbaar onderwijs: 16,67%; hoger onderwijs: 7,30% (percentages van respondenten per opleidingscategorie)

verplaatsingen te kunnen maken die men wil, met het niet akkoord zijn met de stelling zich te kunnen verplaatsen op het tijdstip waarop men dat wil en met de melding niet zo of helemaal niet tevreden te zijn (allen  $p < 0,0001$ ). Hieruit kunnen we besluiten dat vervoersafhankelijkheid in elk geval samenhangt met een negatiever idee over de eigen verplaatsingssituatie.

## **5. CONCLUSIES**

---

### **5.1 Inleiding**

Met behulp van een vragenlijst probeerden we in dit onderzoek een zicht te krijgen op de prevalentie van mobiliteitsuitsluiting bij Vlaamse 65-plussers en op de mogelijke oorzaken die aan deze uitsluiting ten grondslag liggen. We operationaliseerden mobiliteitsuitsluiting enerzijds als het zich aan huis gebonden voelen door het niet kunnen gebruiken van specifieke vervoermiddelen, anderzijds als het niet kunnen bereiken van gewenste bestemmingen. De beleving van deze situatie bevroegen we in vier afzonderlijke vragen. Mogelijke oorzaken van mobiliteitsuitsluiting werden gezocht in internationale literatuur en ondergebracht in verschillende categorieën, die we vervolgens toepasten op de antwoorden van onze respondenten. Tevens gebruikten we een definitie van vervoersafhankelijkheid om ook dit fenomeen voor de betreffende leeftijdsgroep in kaart te brengen.

### **5.2 Prevalentie van mobiliteitsuitsluiting**

Bij onze vragen over het gebruik van vervoermiddelen gaf 10,09% van alle respondenten aan zich aan huis gebonden te voelen omdat ze één of meerdere vervoermiddelen niet kunnen gebruiken. Wat het bereiken van gewenste bestemmingen betreft, zagen we dat 76,35% van onze respondenten aangaf alle gewenste bestemmingen te kunnen bereiken. Op de belevingsvragen scoorde een grote meerderheid (telkens meer dan 80%) van onze respondenten positief. Deze cijfers kunnen we rooskleurig interpreteren, in die zin dat een grote meerderheid van de door ons bevroegde 65-plussers blijkbaar niet lijdt onder mobiliteitsuitsluiting zoals wij die operationaliseerden. Nadere bestudering van onze groep van respondenten en van de verbanden van resultaten die we doorheen de vragenlijst vonden, noopt ons echter tot een nuancering van deze conclusie.

Doorheen het onderzoek doken een aantal risicogroepen op, die vaker dan andere groepen van respondenten problemen of uitsluiting meldden. Vrouwelijke respondenten voelen zich vaker aan huis gebonden dan mannelijke door het niet kunnen gebruiken van vervoermiddelen. Voor respondenten zonder rijbewijs geldt hetzelfde in vergelijking met de groep met een rijbewijs. Vrouwen gaven vaker dan mannen te kennen dat ze niet alle gewenste bestemmingen kunnen bereiken. Respondenten van 75 jaar en ouder deden dit vaker dan jongere respondenten. Bij de belevingsvragen kwamen deze risicogroepen terug. Bovendien werden ze nog aangevuld met respondenten die in een landelijke omgeving wonen (voelen zich vaker afgesloten van de rest van de leefgemeenschap), respondenten die alleen wonen (kunnen zich niet op alle gewenste tijdstippen verplaatsen), respondenten met een lagere opleiding (kunnen minder vaak alle verplaatsingen maken die ze willen en op de tijdstippen waarop ze dat willen) en respondenten met persoonlijke kenmerken die hun verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden (scoren negatiever op alle vier de belevingsvragen).

Voor enkele criteria, namelijk geslacht en leeftijd, bleek onze groep van respondenten niet representatief voor de Vlaamse groep van 65-plussers. Criteria zoals rijbewijsbezit, opleidingsniveau enz. hebben we in dit opzicht niet kunnen onderzoeken. Zonder meer

zeggen dat het probleem van mobiliteitsuitsluiting bij 65-plussers in Vlaanderen klein is, kunnen we echter op basis van dit onderzoek niet.

### **5.3 Oorzaken van mobiliteitsuitsluiting**

De categorieën van mogelijke oorzaken van mobiliteitsuitsluiting die we vastlegden op basis van de internationale literatuur bleken heel bruikbaar en relevant voor de door ons bestudeerde doelgroep. Globaal genomen kunnen we niet zeggen welke oorzaak het meest voorkomt. Afhankelijk van het bevraagde vervoermiddel en van het feit of er vervoermiddelen of bestemmingen bevraagd werden, varieerde dit immers.

Bij het zelf besturen van een auto veroorzaken vooral persoonlijke (fysieke en psychische) factoren problemen en mogelijk uitsluiting. Respondenten die zich als passagier laten vervoeren, vermeldden als grootste knelpunt het niet ter beschikking zijn van een chauffeur. Taxi's blijken vooral te duur te zijn. Vervoersdiensten die mensen aan huis ophalen zijn afwezig of onbekend. Voor het openbaar vervoer gelden vooral problemen van haltes die te ver weg zijn en van ontoegankelijke voertuigen. Respondenten kunnen zich vaak om fysieke redenen niet meer te voet verplaatsen of de fiets gebruiken. Bromfietsen wordt vooral als gevaarlijk en dus niet geschikt gezien.

Het niet kunnen bereiken van gewenste bestemmingen is vooral te wijten aan het feit dat er geen (toegankelijk) vervoermiddel beschikbaar is en aan fysieke beperkingen van de respondenten. Ook de afstand tot bestemmingen speelt vaak een rol in het al dan niet kunnen bereiken ervan.

### **5.4 Vervoersafhankelijkheid**

Vervoersafhankelijkheid werd gedefinieerd als het aangewezen zijn op aangepast vervoer of vervoer door derden omwille van fysieke beperkingen, als afhankelijkheid van hulp en gezelschap van anderen of als het beroep moeten doen op anderen om specifieke verplaatsingen (bijvoorbeeld omwille van afstand, tijdstip, onbereikbaarheid met fiets of openbaar vervoer) te kunnen uitvoeren.

Het aandeel respondenten dat we op die manier als vervoersafhankelijk beschouwen, is tamelijk groot, namelijk 17,22%. Gezien de negatieve connotatie die vervoersafhankelijkheid heeft (zie de verbanden met de belevingsvragen), lijkt vervoersafhankelijkheid een probleem dat naast mobiliteitsuitsluiting een grote impact kan hebben op de groep van 65-plussers in Vlaanderen.



## **6. AANBEVELINGEN**

---

Net zoals we in het onderzoek rond angstgerelateerde uitsluiting deden, willen we ook dit keer onze aanbevelingen vooral toespitsen op de noodzaak van verder onderzoek eerder dan op concrete aanbevelingen voor het mobiliteitsbeleid.

Bij het neerschrijven van onze resultaten in dit rapport hebben we meermaals gewezen op mogelijkheden voor en wenselijkheid van dieper gravend kwalitatief onderzoek dat ons meer inzicht kan opleveren over de mobiliteitssituatie van specifieke groepen van 65-plussers.

Eerst en vooral zien we dat 90-plussers in het huidige onderzoek bijna totaal afwezig waren. Het lijkt erop dat het afnemen van een vragenlijst op de manier waarop wij het deden, niet geschikt is om deze hoogste leeftijdscategorie adequaat in het onderzoek te betrekken. 85- of 90-plussers verdienen daarom apart onderzoek, waarin hun mobiliteitssituatie, gezondheidssituatie, leefsituatie (rusthuis?), hoe te bereiken in onderzoek (interviews?), beleving van mobiliteitssituatie... aan bod komen.

Echt kwalitatief onderzoek is waarschijnlijk ook een betere manier om in te gaan op de problemen en noden van de hele populatie van 65-plussers. In een vragenlijst wordt zelfs in open vragen toch altijd maar een beknopte weergave geschreven van de eigen visie op problemen en mogelijke oorzaken. In een kwalitatiever onderzoek kan doorgevraagd worden, kan genuanceerd worden en kunnen verbanden weergegeven worden die in een vragenlijst eerder verborgen blijven. In het huidige onderzoek zijn zeker een aantal doelgroepen terug te vinden waarvoor zulk dieper onderzoek heel verhelderend kan zijn. We denken aan mensen zonder rijbewijs, mensen die alleen wonen, mensen die vervoersafhankelijk zijn, mensen met persoonlijke beperkingen, vrouwen en mensen met een lagere opleiding en/of financiële beperkingen. Zulk kwalitatief onderzoek vindt bij voorkeur face-to-face plaats. De ervaring met de telefoongesprekken die jobstudenten voor ons voerden om medewerking voor het onderzoek te vragen leert ons immers dat telefonische vragen (hoe eenvoudig ze ook zijn) bij veel ouderen op problemen botsen of wantrouwen opwekken.

Naast prevalentie van mobiliteitsuitsluiting en problemen die daaraan ten grondslag liggen, kunnen ook andere thema's in kwalitatief onderzoek aan bod komen. Enkele ideeën voor onderwerpen in die zin zijn:

- Het belang van het kunnen autorijden voor ouderen, gekoppeld aan onderzoek over de manier waarop beslist wordt over een gebrek aan rijvaardigheid op hogere leeftijd (eigen beslissing om te stoppen met rijden, rol die familieleden spelen in deze beslissing, medische noodzaak...)
- Vervoersafhankelijkheid in de oudere populatie of in specifieke doelgroepen, personen of diensten waarop beroep gedaan wordt voor het kunnen maken van verplaatsingen en implicaties voor de tevredenheid en het welbevinden
- Rol die berusting en het aanvaarden van eigen beperkingen speelt op oudere leeftijd
- Factoren die de tevredenheid over de eigen verplaatsingsmogelijkheden in positieve zin kunnen beïnvloeden (en eventueel kunnen opgenomen worden in aandachtspunten voor het beleid)

- Combinaties van risicofactoren die in ons onderzoek naar voor kwamen (onderlinge verbanden tussen geslacht, leeftijd, rijbewijsbezit, persoonlijke kenmerken die verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden...) en mechanismen die de basis van deze verbanden zijn

## 7. LITERATUURLIJST

---

### Algemeen

- Bowden, C., & Moseley, M. (2006). *The quality and accessibility of services in rural England: a survey of the perspectives of disadvantaged residents*. London, U.K.: Department for Environment, Food and Rural Affairs. Available: <http://www.defra.gov.uk/rural/pdfs/research/quality-accessibility-services-rural-eng-report.pdf>.
- Bristow, A., Hodgson, F., Mackie, P., Shires, J., Preston, J., Raju, F., & Horvald, T. (2002). *Achieving best value for public support in the bus industry*. Review for inception phase. London, U.K.: Commission for Integrated Transport. Available: <http://www.cfit.gov.uk/docs/2002/psbi/lek/pdf/appendix3.pdf>.
- Cass, N. Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53 (3), 539-555.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7 (3), 195-205.
- Gaffron, P., Hine, J. P., & Mitchell, F. (2001). *The role of transport on social exclusion in urban Scotland. Literature review*. Edinburgh, Scotland: Scottish Executive Central Research Unit. Available: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/156593/0042063.pdf>.
- Interbestuurlijk Plattelandsoverleg (IPO) (2006). *Bereikbaarheid en kwaliteit van voorzieningen in landelijke gebieden. Deelthema 1: Voorzieningen voor dagelijkse behoeften*. Brussel, België: Vlaamse Landmaatschappij – Afdeling Platteland. Available: [http://www.ipo-online.be/Thema's/Afgewerkte\\_thema's/dagelijkse\\_behoefte/Pages/default.aspx](http://www.ipo-online.be/Thema's/Afgewerkte_thema's/dagelijkse_behoefte/Pages/default.aspx) via de link [advies](#)
- Mollenkopf, H., Baas, S., Kaspar, R., Oswald, F., & Wahl, H.-W. (2006). Outdoor mobility in late life: persons, environments and society. In: H.-W. Wahl et al. (eds.). *The many faces of health, competence and well-being in old age*, 33-45. Springer Netherlands.
- Social Exclusion Unit (2003). *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. London, U.K. Available: <http://archive.cabinetoffice.gov.uk/seu/downloaddocc5b2.pdf?id=66>.
- Van Vlierden, K. (2008). *Angstgerelateerde uitsluiting van mobiliteit. Deel 1: Literatuurstudie*. (Rapport No. RA-MOW-2008-02). Diepenbeek, België: Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid.
- Van Vlierden, K., Vesentini, L. & Vanrie, J. (2009). *Angstgerelateerde uitsluiting van mobiliteit. Deel 2 – Onderzoek bij Vlaamse 65-plussers*. (Rapport No. RA-MOW-2009-001). Diepenbeek, België : Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid.

### Literatuur die werd geraadpleegd voor het opstellen van de vragenlijst

- Åberg, A. C. (2008). Care recipients' perceptions of activity-related life space and life satisfaction during and after geriatric rehabilitation. *Quality of Life Research*, 17 (4), 509-520.

- Accent Marketing & Research (2002). *UK bus priorities: transport social exclusion*. Final report. London, U.K.: Commission for Integrated Transport. Available: <http://www.cfit.gov.uk/docs/2002/psbi/lek/pdf/appendix7.pdf>.
- Bailey, N., Flint, J., Goodlad, R., Shucksmith, M., Fitzpatrick, S., & Pryce, G. (2003). *Measuring deprivation in Scotland: developing a long-term strategy*. Final report. Glasgow, U.K.: Universities of Glasgow and Aberdeen, Scottish Centre for Research on Social Justice. Available: [http://www.scrsj.ac.uk/media/media\\_7598\\_en.pdf](http://www.scrsj.ac.uk/media/media_7598_en.pdf).
- Bailey, N., Spratt, J., Pickering, J. Goodlad, R., & Shucksmith, M. (2004). *Deprivation and social exclusion in Argyll and Bute*. Report to the Community Planning Partnership. Glasgow, U.K.: Universities of Glasgow and Aberdeen, Scottish Centre for Research on Social Justice. Available: [http://www.scrsj.ac.uk/media/media\\_7613\\_en.pdf](http://www.scrsj.ac.uk/media/media_7613_en.pdf).
- Baker, P. S., Bodner, E. V., & Allman, R. M. (2003). Measuring life-space mobility in community-dwelling older adults. *Journal of the American Geriatrics Society*, 51 (11), 1610-1614.
- Bonaiuto, M., Fornara, F., & Bonnes, M. (2006). Perceived residential environment quality in middle- and low-extension Italian cities. *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, 56 (1), 23-34.
- Bramley, G., & Ford, T. (2001). *Social exclusion and lack of access to services: evidence from the 1999 PSE survey of Britain*. Working paper 14. Bristol, U.K.: University of Bristol, Townsend Centre for International Poverty Research. Available: <http://www.bris.ac.uk/poverty/pse/99PSE-WP14.pdf>.
- Davey, J. A. (2004). *Coping without a car*. Wellington, New Zealand: Office for Senior Citizens. Available: <http://www.osc.govt.nz/documents/coping-without-a-car-full-report.pdf>.
- Department for Transport (2000a). *Older people: their transport needs and requirements*. London, U.K. Available: <http://www.dft.gov.uk/pgr/inclusion/older/olderpeopletheirtransportnee3260?page=1#a1000>.
- Department for Transport (2000b). *Social exclusion and the provision of public transport – Main report*. London, U.K. Available: <http://www.dft.gov.uk/pgr/inclusion/se/socialexclusionandtheprovisi3262>.
- Department for Transport (2002). *Accessibility of local services and facilities*. London, U.K. Available: <http://www.dft.gov.uk/pdf/statistics/datatablespublications/trsnstatsatt/earlierreports/accessibilityoflocalservices5115>.
- Dickes, P., Fusco, A., & Marlier, E. (2008). *Socially perceived necessities of life across EU countries: structures and consensus*. Paper prepared for the 30<sup>th</sup> General Conference of The International Association for Research in Income and Wealth, Portoroz, Slovenia, August 24-30. Available: <http://www.iariw.org/papers/2008/fusco.pdf>.
- Duffy, B. (2000). *Satisfaction and expectations: attitudes to public services in deprived areas*. CASEpaper 45. London, U.K.: London School of Economics, Centre for Analysis of Social Exclusion. Available: <http://sticerd.lse.ac.uk/dps/case/cp/CASEpaper45.pdf>.
- Gilhooly, M., Hamilton, K, O'Neill, M., Gow, J., Webster, N., & Pike, F. (2003). Transport and ageing: extending quality of life via public and private transport. *ESRC Research Findings, 16. From the Growing Older Programme*. Available: [http://www.shef.ac.uk/uni/projects/gop/Go\\_Findings\\_16.pdf](http://www.shef.ac.uk/uni/projects/gop/Go_Findings_16.pdf) and <http://www.data-archive.ac.uk/doc/5035/mrdoc/pdf/5035userguide.pdf> and [http://www.data-archive.ac.uk/doc/5035/mrdoc/UKDA/UKDA\\_Study\\_5035\\_Information.htm](http://www.data-archive.ac.uk/doc/5035/mrdoc/UKDA/UKDA_Study_5035_Information.htm).
- Halden, D., Farrington, J., & Copus, A. (2002). Rural accessibility. *Transport Research Series*. Edinburgh, U.K.: Scottish Executive, Central Research Unit. Available: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/46922/0030639.pdf>.

- Hine, J., & Mitchell, F. (2001). Better for everyone? Travel experiences and transport exclusion. *Urban Studies*, 38 (2), 319-332.
- Hope, S., Anderson, S., & Sawyer, B. (2000). *The quality of services in rural Scotland*. Edinburgh, U.K.: Scottish Executive, Central Research Unit. Available: <http://www.scie-socialcareonline.org.uk/repository/fulltext/ruralservices.pdf>.
- Hovbrandt, P., Ståhl, A., Iwarsson, S., Horstmann, V., & Carlsson, G. (2007). Very old people's use of the pedestrian environment: functional limitations, frequency of activity and environmental demands. *European Journal of Ageing*, 4 (4), 201-211.
- Joseph Rowntree Foundation (2000). Poverty and social exclusion in Britain. *Findings, September 2000*. Available: <http://www.jrf.org.uk/sites/files/jrf/930.pdf>.
- Kirtland, K. A., Porter, D. E., Addy, C. L., Neet, M. J., Williams, J. E., Sharpe, P. A., Neff, L. J., Kimsey, C. D., Ainsworth, B. E., 2003. Environmental measures of physical activity supports: perception versus reality. *American Journal of Preventive Medicine*, 24 (4), 323-331.
- L.E.K. Consulting LLP (2002). *Obtaining best value for public subsidy for the bus industry*. Final Report. London, U.K.: Commission for Integrated Transport. Available: <http://www.cfit.gov.uk/docs/2002/psbi/lek/pdf/finalreport-p.pdf>.
- Leslie, E., Saelens, B., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., Coffee, N., & Hugo, G. (2005). Residents' perceptions of walkability attributes in objectively different neighbourhoods: a pilot study. *Health & Place*, 11 (3), 227-236.
- Locher, J. L., Ritchie, C. S., Roth, D. L., Baker, P. S., Bodner, E. V., & Allman, R. M. (2005). Social isolation, support, and capital and nutritional risk in an older sample: ethnic and gender differences. *Social Science and Medicine*, 60 (4), 747-761.
- Logan, P. A., Dyas, J., & Gladman, J. R. F. (2004). Using an interview study of transport use by people who have had a stroke to inform rehabilitation. *Clinical Rehabilitation*, 18 (6), 703-708.
- Lucas, K. (ed.) (2004). *Transport & social exclusion. A survey of the Group of Seven nations*. Summary report. London, U.K.: FIA Foundation. Available: [http://www.racfoundation.org/files/Transport and Social Exclusion.pdf](http://www.racfoundation.org/files/Transport%20and%20Social%20Exclusion.pdf).
- McCray, T., & Brais, N. (2007). Exploring the role of transportation in fostering social exclusion: the use of GIS to support qualitative data. *Networks and Spatial Economics*, 7 (4), 397-412.
- Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I., Széman, Z., Tacken, M., & Wahl H.-W. (2004). Social and behavioural science perspectives on out-of-home mobility in later life: findings from the European project MOBILATE. *European Journal of Ageing*, 1 (1), 45-53.
- Moore, C., & Lilley, S. (2001). *Transport and social exclusion in the west and outer west of Newcastle upon Tyne*. Survey Report. Newcastle upon Tyne, U.K.: Newcastle West Gate New Deal for Communities and Newcastle West into Work. Available: <http://www.newnet.org.uk/neat/report1.rdf>.
- Noble, M., Wright, G., Lloyd, M., Dibben, C., Smith, G., Ratcliffe, A., McLennan, D., Sigala, M., Anttila, C., & Raab, G. (2003). *Scottish indices of deprivation 2003*. Oxford, U.K.: University of Oxford, Department of Social Policy and Social Work, Social Disadvantage Research Centre. Available: <http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/47032/0025597.pdf>.
- Peel, C., Baker, P. S., Roth, D. L., Brown, C. J., Bodner, E. V., & Allman, R. M. (2005). Assessing mobility in older adults: the UAB Study of Aging Life-Space Assessment. *Physical Therapy*, 85 (10), 1008-1019.

- Philip, L., Gilbert, A., Mauthner, N., & Phimister, E. (2003). *Scoping study of older people in rural Scotland*. Edinburgh, U.K.: Scottish Executive, Social Research. Available: <http://openscotland.gov.uk/Resource/Doc/47034/0030397.pdf>.
- Robin, M., Matheau-Police, A., & Couty, C. (2007). Development of a scale of perceived environmental annoyances in urban settings. *Journal of Environmental Psychology, 27* (1), 55-68.
- Shove, E. (2002). *Rushing around: coordination, mobility and inequality*. Draft paper for the Mobile Network meeting, October 2002. Available: <http://www.lancs.ac.uk/fass/sociology/staff/shove/choreography/rushingaround.pdf>.
- Shumway-Cook, A., Patla, A. E., Stewart, A., Ferrucci, L., Ciol, M. A., & Guralnik, J. M. (2002). Environmental demands associated with community mobility in older adults with and without mobility disabilities. *Physical Therapy, 82* (7), 670-681.
- Ståhl, A., Carlsson, G., Hovbrandt, P., & Iwarsson, S. (2008). "Let's go for a walk!": identification and prioritisation of accessibility and safety measures involving elderly people in a residential area. *European Journal of Ageing, 5* (3), 265-273.
- Stalvey, B., Owsley, C., Sloane, M. E., & Ball, K. (1999). The Life Space Questionnaire: a measure of the extent of mobility of older adults. *Journal of Applied Gerontology, 18* (4), 479-498.
- Statistics Canada (2001). *Participation and Activity Limitation Survey*. Ottawa, Canada. Available: [http://www.statcan.gc.ca/imdb-bmdi/instrument/3251\\_Q2\\_V2-eng.pdf](http://www.statcan.gc.ca/imdb-bmdi/instrument/3251_Q2_V2-eng.pdf).
- Sterns, H. L., Burkhardt, J. E., & Eberhard, J. W. (2003). Moving along the mobility continuum: past, present, and future. *Generations, 27* (2), 8-13.
- Stutts, J. C., Wilkins, J. W., Reinfurt, D. W., Rodgman, E. A., & Van Heusen-Causey, S. (2001). *The premature reduction and cessation of driving by older men and women* (Project G.7 Final project report). Chapel Hill, U.S.A.: University of North Carolina, Highway Safety Research Center. Available: <http://www.hsrb.unc.edu/pdf/2001/G7Report.pdf>.
- Valdemarsson, M., Jernryd, E., & Iwarsson, S. (2005). Preferences and frequencies of visits to public facilities in old age – a pilot study in a Swedish town center. *Archives of Gerontology and Geriatrics, 40* (1), 15-28.

## BIJLAGE I: INTRODUCTIEBRIEF

---

31/03/2009

Geachte Meneer/Mevrouw,

De **Provinciale Hogeschool Limburg** voert, als partner in het Steunpunt Verkeersveiligheid en in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, een **onderzoek uit naar de verplaatsingen en rijbeslissingen van 65-plussers**. We willen in kaart brengen waarom sommigen zich nog veel verplaatsen en anderen weinig en wat hiervan de oorzaken en gevolgen zijn.

**De overheid wil de mobiliteitskansen optimaliseren van degenen die hierin ondersteuning nodig hebben.** Momenteel beschikt zij echter niet over de nodige gegevens om de juiste maatregelen te kunnen nemen. Daarom nodigen we een willekeurige selectie van 65-plussers uit om onze vragen hieromtrent te beantwoorden. Indien u 65 jaar of ouder bent en **meewerkt aan ons onderzoek** kunnen we meer inzicht krijgen in de vervoersnoden en mobiliteitsbeleving van deze leeftijdsgroep.

### **Wat betekent dit concreet:**

Binnen een week zullen wij u **telefonisch contacteren** met de vraag om mee te werken aan het onderzoek. Indien u bereid bent om deel te nemen, krijgt u kort na het telefonisch onderhoud **een papieren vragenlijst toegestuurd**. Wij zouden u willen vragen **deze in te vullen en binnen de twee weken op onze kosten terug te sturen**. Wij garanderen u dat alle verkregen informatie vertrouwelijk wordt behandeld. Uw naam, adres en telefoonnummer worden niet bewaard of aan andere personen/instanties doorgegeven.

Er is geen verplichting om mee te doen. Voor het succes van het project en de betrouwbaarheid van de resultaten zijn de gegevens van elke persoon – ook die van ú - echter belangrijk. Zelfs indien u meent geen mobiliteitsondersteuning nodig te hebben en/of indien u zich weinig verplaatst, is het belangrijk dat u deelneemt. Alleen dan krijgen we een correct beeld van de mobiliteitsnoden en –wensen en kunnen de juiste maatregelen genomen worden.

Uiteraard staan wij tot uw dienst indien u meer gedetailleerde informatie wenst over dit onderzoek. U kunt ons vanaf 20 april op werkdagen tussen 09u00 en 12u00 contacteren op het nummer 011/24 92 11 (Lara Vesentini) of 011/24 92 12 (Karin Van Vlierden).

Wij kijken alvast uit naar de verdere samenwerking met u.

Met de meeste hoogachting,

Prof. Dr. Bert Willems  
PHL - Onderzoeksinstituut ArcK  
Steunpunt Verkeersveiligheid

## **BIJLAGE II: BEGELEIDENDE BRIEF VRAGENLIJST**

---

Geachte heer/mevrouw,

Onlangs heeft één van onze medewerkers u telefonisch gecontacteerd met de vraag of u wilde meewerken aan een **onderzoek naar de verplaatsingen en rijbeslissingen van 65-plussers**. U heeft zich toen akkoord verklaard deel te nemen aan dit onderzoek. Daarom zouden wij u willen vragen om **bijgevoegde vragenlijst in te vullen**.

De vragenlijst is dubbelzijdig bedrukt. Vergeet dus niet om ook de vragen op de achterkant van de bladen in te vullen.

Het is voor ons van belang dat de antwoorden die ingevuld worden **uw eigen mening** weergeven. Indien u nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met één van de onderzoekers: **Lara Vesentini (011/24 92 11) of Karin Van Vlierden (011/24 92 12) op werkdagen tussen 9u en 12u**. E-mailen kan naar [lara.vesentini@phl.be](mailto:lara.vesentini@phl.be) of [karin.vanvlierden@phl.be](mailto:karin.vanvlierden@phl.be).

Wij willen graag benadrukken dat uw gegevens voor ons van essentieel belang zijn en dat deze gegevens volledig anoniem zullen worden verwerkt. Wij zijn u zeer dankbaar dat u de moeite neemt om onze vragenlijst in te vullen. Tot slot willen wij u nog vragen de **vragenlijst binnen de twee weken naar ons terug te sturen via bijgevoegde envelop**. Deze is reeds voorzien van een postzegel. U dient dus zelf **geen verzendingskosten** te betalen.

Nogmaals bedankt voor uw medewerking.

In de hoop uw vragenlijst binnenkort te mogen ontvangen, tekenen wij,

Met de meeste hoogachting,

Prof. Dr. Bert Willems  
PHL - Onderzoeksinstituut ArcK  
Steunpunt Verkeersveiligheid



## BIJLAGE III: VRAGENLIJST

---

A1. Wat is uw leeftijd op dit moment?

..... jaar

A2. Wat is uw geslacht? *Zet een kruisje bij het passende antwoord.*

man

vrouw

A3. Woont u alleen of woont u met iemand anders (partner, kinderen, andere familieleden...)?  
*Zet een kruisje bij het passende antwoord.*

alleen

met iemand anders

A4. Bent u in het bezit van een rijbewijs? *Zet een kruisje bij het passende antwoord.*

ja

neen

A5. Wat is het hoogste door u gevolgde onderwijsniveau? *Zet een kruisje bij het passende antwoord.*

lager onderwijs

middelbaar onderwijs

hoger onderwijs of universiteit



A8. Kruis alle kenmerken aan die uw persoonlijke verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden.

- gehoorverlies
- zichtverlies
- evenwichtsstoornissen
- beperkt uithoudingsvermogen, snel vermoeid
- rugproblemen
- moeilijkheden bij het hanteren of vastgrijpen van dingen
- verlies van armvaardigheden (strekken, buigen, kracht...)
- verlies van beenvaardigheden (strekken, knielen, stappen, kracht...)
- problemen met langdurig rechtstaan
- pijn
- moeilijkheden bij het begrijpen van informatie
- spraakproblemen
- verwardheid of geheugenverlies
- fobie
- allergie
- incontinentie, zwakke blaas
- geen kenmerken die mijn verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden
- andere kenmerken die mijn verplaatsingsmogelijkheden beïnvloeden

.....

A9. Kruis alle hulpmiddelen aan die u gebruikt tijdens verplaatsingen buiten uw woning en tuin/binnenplaats.

- wandelstok
  - hulp of gezelschap van andere personen
  - kruk(ken)
  - looprekje of rollator
  - elektrische rolstoel
  - manuele rolstoel
  - mindervalidescooter
  - aangepaste auto
  - geen enkel hulpmiddel
  - andere hulpmiddelen
- .....

B1. Kruis het belangrijkste vervoermiddel aan dat u gewoonlijk gebruikt om specifieke bestemmingen te bereiken.

- hulpmiddel (rolstoel of mindervalidescooter)
- auto als bestuurder
- auto als passagier
- taxi
- andere vervoersdienst die u aan huis ophaalt
- bus
- trein
- metro
- tram
- te voet
- fiets
- bromfiets
- geen enkel vervoermiddel, ik maak geen verplaatsingen
- ander vervoermiddel

.....

B2. Hieronder staan opnieuw alle mogelijke vervoermiddelen opgesomd. Wij vragen u nu om bij alle vervoermiddelen die u zelden of nooit gebruikt een kruisje te zetten. Geef voor elk aangekruist vervoermiddel de reden aan waarom u het weinig of niet gebruikt. Het kan zijn dat u het vervoermiddel niet nodig hebt, omdat u over voldoende alternatieven beschikt. Er kan echter ook een specifieke reden zijn waarom u het vervoermiddel niet kan of wil gebruiken. Tot slot vragen we ook of u zich door het niet nemen van dat vervoermiddel aan huis gebonden voelt.

Bij vervoermiddelen die u regelmatig of vaak gebruikt, hoeft u niets in te vullen.

---

1)  Ik gebruik zelden of nooit de auto als bestuurder.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

2)  Ik gebruik zelden of nooit de auto als passagier.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

3)  Ik gebruik zelden of nooit een taxi.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

---

4)  Ik gebruik zelden of nooit een vervoersdienst die me aan huis ophaalt.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

5)  Ik gebruik zelden of nooit de bus.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

6)  Ik gebruik zelden of nooit de trein.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

7)  Ik gebruik zelden of nooit de metro.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

8)  Ik gebruik zelden of nooit de tram.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

9)  Ik ga zelden of nooit te voet ergens naartoe.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen



10)  Ik gebruik zelden of nooit de fiets.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

11)  Ik gebruik zelden of nooit de bromfiets.

• De reden hiervoor is .....

.....

• Hierdoor voel ik me aan huis gebonden:  ja

neen

---

12)  Ik gebruik alle vermelde vervoermiddelen.

C1. Hieronder vindt u een lijst met allerlei bestemmingen en voorzieningen die u door middel van een verplaatsing zou kunnen bereiken. Kruis aan welke bestemmingen of voorzieningen u niet kan bereiken of gebruiken, terwijl u dat wel zou willen.

- supermarkt
- volwassenenonderwijs, cursus, opleiding
- bank
- fietshersteller
- café
- pedicure
- cinema
- cultureel centrum
- kleine winkel of speciaalzaak
- droogkuis
- kapsalon
- vrijetijds- of ontmoetingscentrum
- bibliotheek
- oogarts, opticien
- apotheek
- postkantoor of postpunt
- administratieve dienst (bijv. belastingen, gemeentedienst)
- huisdokter

- ziekenhuis
- restaurant
- schoenmaker
- kleermaker
- halte of station van openbaar vervoer
- reisbureau
- horlogemaker
- park of plein
- garage
- politiekantoor
- tandarts
- advocatenkantoor
- mutualiteit
- winkelcentrum
- sportcentrum
- bij familie of vrienden thuis
- werk, vrijwilligerswerk
- familiale aangelegenheid (bijv. huwelijk, kerstfeest, begrafenis)
- religieuze dienst, kerk

- containerpark
- museum
- benzinstation
- geen enkele bestemming of voorziening, ik geraak overal waar ik wil.

*Als u dit antwoord aankruiste, hoeft u vraag C2 niet in te vullen. Ga verder naar vraag D1 op de volgende bladzijde.*

- andere bestemmingen of voorzieningen

.....

C2. Welke problemen ondervindt u bij uw verplaatsing naar of bezoek aan de door u aangekruiste bestemming(en) of voorziening(en)?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*Zet bij elk van de volgende vragen een kruisje bij het passende antwoord:*

D1. Waar ik woon voel ik me erg afgesloten van de rest van de gemeente of stad.

- helemaal akkoord
- eerder akkoord
- eerder niet akkoord
- helemaal niet akkoord

D2. Ik ben in staat om alle verplaatsingen te maken die ik wil.

- helemaal akkoord
- eerder akkoord
- eerder niet akkoord
- helemaal niet akkoord

D3. Ik ben in staat om mij te verplaatsen op het moment waarop ik dat wil.

- helemaal akkoord
- eerder akkoord
- eerder niet akkoord
- helemaal niet akkoord

D4. Hoe tevreden bent u over het algemeen met uw verplaatsingsmogelijkheden?

- heel tevreden
- eerder tevreden
- niet zo tevreden
- helemaal niet tevreden

*EINDE – HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING!*