



Mobiliteit en Eenzaamheid bij Ouderen

Rapport I&O Research

Colofon

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2022/191

Datum

augustus 2022

Opdrachtgever

Nationaal Ouderenfonds

Auteurs

Charlot Stensen
Jord van Beek

Copyright

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



Inhoud

Samenvatting	4
1 Inleiding	6
1.1 Achtergrond	6
1.1.1 Onderzoekspopulatie en onderzoeksvragen	6
1.2 Onderzoeksmethode	7
1.2.1 Vragenlijst	7
1.2.2 Steekproef en respons	7
1.2.3 Weging	7
1.3 Leeswijzer	7
2 75-jarigen	8
2.1 Bewegingsvrijheid	8
2.2 Vervoersmogelijkheden	10
2.3 Afhankelijkheid in mobiliteit	12
2.4 Informatievoorziening	12
2.5 Eenzaamheid en mobiliteit	13
3 Bewegingsvrijheid	14
4 Vervoersmogelijkheden	17
4.1 Verplaatsen	17
4.2 Vervoersopties op maat	21
5 Afhankelijkheid in mobiliteit	24
6 Informatievoorziening	28
7 Eenzaamheid en mobiliteit	29
8 Eenzaamheid en corona	34
A Profiel van de respondent	37



Samenvatting

Het Nationaal Ouderenfonds zet zich in voor ouderen in Nederland, waarbij een van de belangrijkste doelen is om eenzaamheid te bestrijden. I&O Research heeft in opdracht van het Nationaal Ouderenfonds onderzoek gedaan naar 55-plussers om de stand van zaken te meten omtrent mobiliteit en het effect hiervan op eenzaamheid. Middels een peiling in het I&O Research Panel is data verzameld van in totaal 1.470 55-plussers. Deze samenvatting geeft de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek.

Merendeel ouderen weet zich goed te verplaatsen

Het is relatief goed gesteld met de mobiliteit van ouderen in Nederland. Meer dan 80 procent van de 55-plussers weet zich makkelijk te verplaatsen en laat zelden iets schieten vanwege het gebrek aan vervoer. Degenen die zich moeilijk verplaatsen zijn met name 75-plussers.

De 55-plussers zijn relatief goed ter been en de overgrote meerderheid is in bezit van een auto. Dat de auto belangrijk is, is te zien in de mate waarin ouderen vrezen om minder te kunnen ondernemen wanneer ze niet meer auto kunnen rijden (65% is hier bang voor). Desondanks is een kleine groep (11%) bang om het autorijbewijs kwijt te raken bij de keuring voor 75-jarigen. De meerderheid van de ouderen (74%) vindt deze keuring juist goed.

Na de auto is de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel. Het openbaar vervoer wordt door de helft van de 55-plussers zelden of nooit gebruikt. Dit komt met name omdat men (bijna) altijd met de auto reist, maar een kwart (27%) vindt het ook te duur. Een kleine groep (9%) maakt gebruik van vervoersopties op maat, dit zijn vaak 75-plussers. Diverse vervoersopties op maat kennen nog geen grote bekendheid en vier op de tien ouderen (37%) zijn zelfs helemaal niet bekend met dit type vervoersopties.

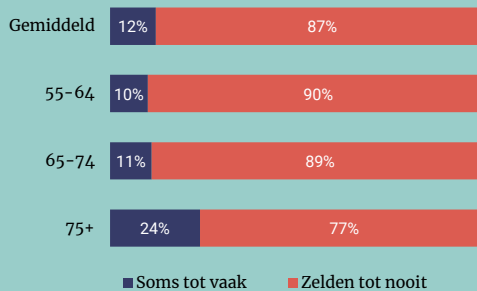
Daadwerkelijk gebruik maken van hulp is moeilijk

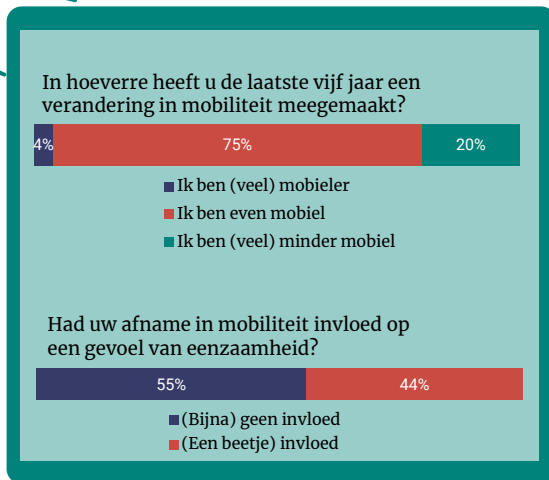
Een op de tien 55-plussers (13%) is (soms) afhankelijk van anderen in hun verplaatsingen. Ouderen kunnen in meerdere mate rekenen op hulp van familie, vrienden of kennissen en buurtgenoten, maar maken er in werkelijkheid minder gebruik van. Zo maakt meer dan de helft van de ouderen zelden tot nooit gebruik van hulp wanneer ze daadwerkelijk begeleiding nodig hebben met verplaatsen. Wanneer ze gebruik maken van hulp dan komt hulp het vaakst van familie. Buurtgenoten worden vaker ingeschakeld voor hulp dan vrienden of kennissen.



In dit onderzoek zijn ouderen gedefinieerd als 55-plussers. Wanneer onderscheid wordt gemaakt in leeftijd dan is een scheidslijn zichtbaar in mobiliteit langs leeftijd. De 75-plussers zijn vaker minder mobiel en laten vaker een verjaardag, uitje of afspraak schieten omdat ze geen mogelijkheid zien om er te komen. Ze zijn vaker minder mobiel geworden in de afgelopen vijf jaar en ze zijn vaker afhankelijk van anderen in hun verplaatsingen dan 55- tot 64-jarigen en 65- tot 74-jarigen.

In hoeverre laat u wel eens iets schieten omdat u geen mogelijkheid ziet om er te komen?





Eenzaamheid, mobiliteit en corona

Van de ouderen zegt een op de vijf (20%) zich soms tot vaak eenzaam te voelen, waarbij 5 procent zich regelmatig of vaak eenzaam voelt. Een van de oorzaken hiervan is te vinden in een afname van mobiliteit. Van de 55-plussers heeft een op de vijf (20%) de laatste vijf jaar een afname in mobiliteit meegemaakt. Deze mensen voelen zich vaker eenzaam dan mensen die even mobiel zijn gebleven. Een op de tien mensen die een afname in mobiliteit heeft meegemaakt (8%) zegt dat deze afname veel invloed heeft gehad op het ontstaan of het verergeren van een eenzaamheidsgevoel, volgens een op de drie (36%) had het een beetje invloed.

Ouderen herkennen zich in het verband tussen mobiliteit en eenzaamheid, negen op de tien (90%) vinden het (heel) belangrijk om zich vrij te kunnen bewegen om een eenzaamheidsgevoel te voorkomen.

De coronacrisis heeft ook een rol gespeeld in het gevoel van eenzaamheid onder 55-plussers, al is de rol niet groot. Een op de tien ouderen (13%) geeft aan zich eenzamer te voelen door de coronacrisis. Dit wordt mede verklaard door een afname in mobiliteit. De coronacrisis heeft voor een op de vijf ouderen (19%) een negatieve invloed gehad op de bewegingsvrijheid en deze voelen zich vaker eenzaam dan degene die niet bemoeilijkt zijn in hun mobiliteit door corona.

Een ruime meerderheid van de 55-plussers (88%) verwacht in het najaar een nieuwe coronagolf. Vier op de tien (43%) verwacht naar aanleiding hiervan een beetje tot veel negatieve invloed in het ontstaan of het verergeren van eenzaamheidsgevoelens.

Scheidslijn langs leeftijd of inkomen?

Naast leeftijd is ook een scheidslijn zichtbaar langs inkomen. Mensen met een lager inkomen zijn vaker minder mobiel dan mensen met een hoger inkomen. Dit lijkt een schijnverband omdat het met name 75-plussers zijn die een minder hoog inkomen hebben, maar daar waar geen verschil zichtbaar is tussen leeftijdsgroepen in mate van eenzaamheid zijn er wel verschillen zichtbaar langs inkomensgroepen. Mensen met een hoger inkomen zijn minder vaak eenzaam dan mensen met een lager inkomen.



1 Inleiding

Dit is het inleidende hoofdstuk van het onderzoek naar bewegingsvrijheid en eenzaamheid bij ouderen. Aan bod komt de achtergrond van het onderzoek met de onderzoeksvragen, de onderzoeksmethode en de leeswijzer.

1.1 Achtergrond

Het Nationaal Ouderenfonds zet zich in voor ouderen in Nederland. Hun missie is dat iedereen de kansen en mogelijkheden krijgt om oud te worden zoals hij dit zelf wil. Hierbij staan drie pijlers centraal: stimuleren van actief ouder worden, inspireren tot een leeftijdsvriendelijke omgeving en het bestrijden van eenzaamheid. Het Ouderenfonds definieert 55-plussers als 'ouderen'. In Nederland zijn er bijna 5,9 miljoen mensen ouder dan 55 jaar¹. Eenzaamheid is bij ouderen een bekend probleem. Dat ouderen zich eenzaam kunnen voelen heeft verschillende oorzaken, waarvan verlies van mobiliteit er een is. Mobiliteit draagt bij aan het behouden van de eigen regie, het meedoen in de maatschappij en het onderhouden van sociale contacten. Het Ouderenfonds wil graag het mobiliteitsprobleem bij ouderen agenderen op de Nationale Oudierendag. Dit onderzoek heeft als doelstelling het peilen van de houding en het sentiment van 55-plussers in Nederland over mobiliteit en het effect hiervan op eenzaamheid.

1.1.1 Onderzoekspopulatie en onderzoeksvragen

Dit onderzoek hanteert dezelfde definitie van 'ouderen' als het Ouderenfonds, waardoor de doelgroep bestaat uit alle Nederlanders van 55 jaar en ouder, nader te noemen 55-plussers.

Uit de doelstelling zijn de volgende onderzoeksvragen af te leiden:

- Hoe mobiel zijn 55-plussers en welke mobiliteitsbehoefte bestaat er bij deze groep?
- Hoe bekend zijn 55-plussers met mogelijke vervoersopties, wat is hun houding ten aanzien daarvan en in welke mate maken ze er gebruik van?
- Weten 55-plussers waar ze informatie kunnen vinden over vervoersopties en kunnen ze gebruikmaken van deze informatievoorzieningen?
- In welke mate voelen 55-plussers zich eenzaam en welke rol heeft de coronapandemie hierin?
- Herkennen 55-plussers een relatie tussen hun mobiliteit en eenzaamheid en welke rol heeft de coronapandemie hierin?
- Verwachten 55-plussers een coronaopleving in het najaar en hoe kijkt men hier tegen aan (in relatie met mobiliteit en eenzaamheid)?

¹ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/7461BEV/table?fromstatweb>

1.2 Onderzoeksmethode

1.2.1 Vragenlijst

Voor dit onderzoek heeft I&O Research in samenwerking met het Ouderenfonds een vragenlijst opgesteld van 25 vragen. Deze vragen hebben een betrouwbaar en representatief beeld gegenereerd ten aanzien van de bovengenoemde onderzoeksvragen. De vragenlijst is bijgevoegd in bijlage B.

1.2.2 Steekproef en respons

Om respons te werven voor het onderzoek trok I&O Research een steekproef uit het I&O Research Panel. Dit panel is een database met personen die ermee hebben ingestemd om op reguliere basis voor onderzoek te worden benaderd. De werving van leden voor het I&O Research Panel is een continu proces en vindt plaats op basis van aselechte personen - en huishoudensteekproeven. Per 1 mei 2022 telt het panel ruim 32.000 actieve leden.

We trokken een representatieve steekproef van Nederlanders ouder dan 55 jaar, op de kenmerken geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en regio. De bruto steekproef bedroeg 2.300 panelleden. Hierbij is een respons van 1.470 behaald. Onderscheid in leeftijdsgroepen was met name van belang in de analyse van de uitkomsten van dit onderzoek. Een verdeling van de respondenten naar leeftijd is te zien in Tabel 1.1. Een verder profiel van de respondenten is te vinden in bijlage A.

Tabel 1.1 – Responsverdeling naar leeftijdsgroepen

Leeftijd	Respons
55-64	676
65-74	576
75+	218
Totaal	1.470

1.2.3 Weging

De ingevulde vragenlijsten zijn verwerkt tot een databestand in SPSS. Daarbij is een weging toegevoegd, zodat resultaten nauwkeurig en representatief zijn voor de Nederlandse bevolking van 55 jaar en ouder. Deze weging is gemaakt op de kenmerken leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en regio. De gerealiseerde respons is hierdoor representatief op deze kenmerken voor de doelgroep. Voor populatiecijfers is gebruik gemaakt van de cijfers van de Gouden Standaard van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

1.3 Leeswijzer

Het rapport bestaat uit acht hoofdstukken, inclusief dit eerste inleidende hoofdstuk. Met name het verschil in leeftijdsgroepen is van belang, daarom staat hoofdstuk 2 stil bij de laatste leeftijdsgroep, de 75-plussers. Hoofdstuk 3 behandelt de bewegingsvrijheid die 55-plussers voelen. De mate waarin 55-plussers daadwerkelijk mobiel zijn wordt behandeld in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 gaat over de mate waarin men afhankelijk is in verplaatsingen en in hoofdstuk 6 staat de informatievoorziening omtrent vervoer centraal. In hoofdstuk 7 gaan we dieper in op het verband tussen eenzaamheid en mobiliteit. Hoofdstuk 8 bekijkt de rol van corona hierin. In ieder hoofdstuk worden uitsplitsingen gemaakt naar relevante, significante verschillen in achtergrondkenmerken.



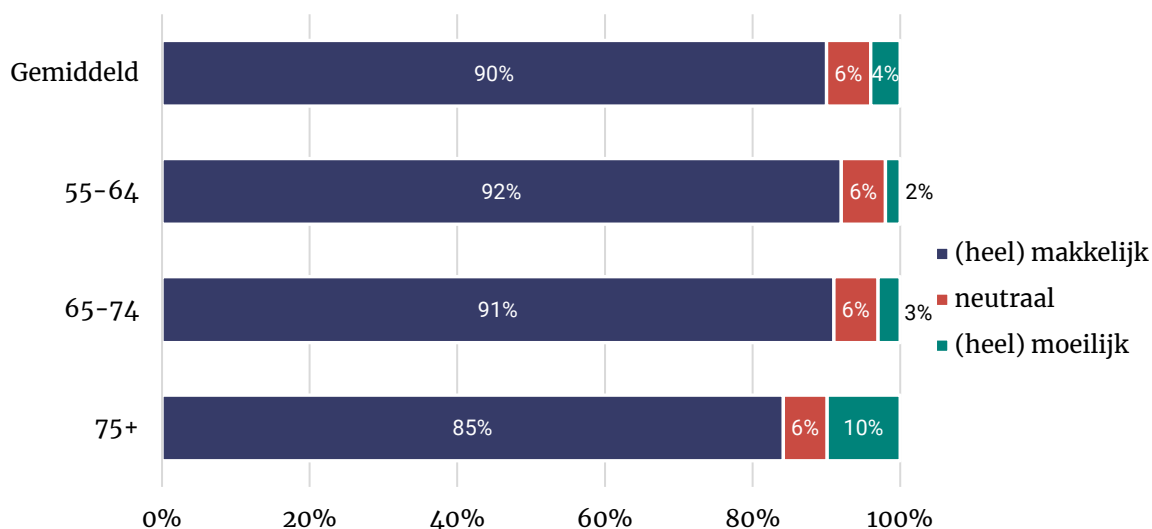
2 75-jarigen

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij een van de leeftijdsgroepen binnen de doelgroep 55-jarigen. De groep 55- tot 100-jarigen is een grote groep. Ondanks dat 'ouderen' worden gedefinieerd als 55-plussers bestaat er veel verschil tussen ouderen en dit is mede zichtbaar langs de lijnen van leeftijd. In dit hoofdstuk visualiseren we een aantal (significant) gevonden verschillen, om duiding te geven aan deze leeftijdsgroep. De getoonde grafieken worden op een later punt in de rapportage nogmaals gepresenteerd, waarbij verschillen tussen andere type groepen aan bod komen.

2.1 Bewegingsvrijheid

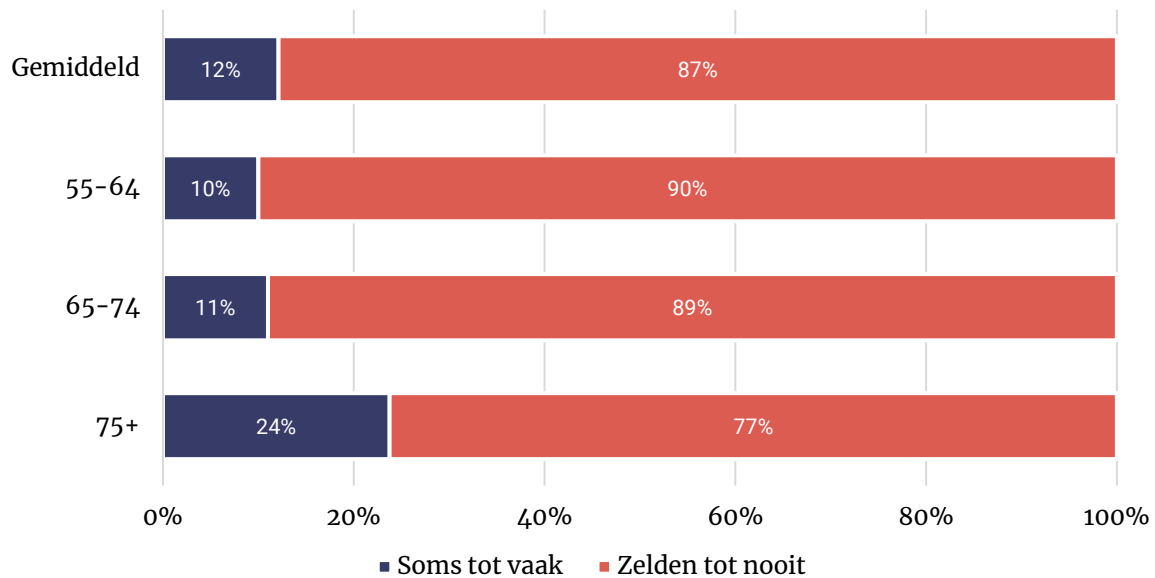
Wanneer er naar leeftijdsverschillen wordt gekeken, dan is te zien dat 75-jarigen vaker moeite hebben met verplaatsingen van A naar B (Figuur 2.1). Een op de tien 75-plussers kan zich (heel) moeilijk verplaatsen. Voor 55- tot 64-jarigen is dit 2 procent en voor 65- tot 74-jarigen is dit 3 procent.

Figuur 2.1 – Hoe makkelijk of moeilijk kunt u zich van plek A naar plek B verplaatsen?



In Figuur 2.2 is te zien dat 75-jarigen vaker een verjaardag, uitje of afspraak laten schieten omdat men geen mogelijkheid ziet om er te komen. Van de 75-jarigen laat 55 procent wel eens iets schieten, dit is bij 55- tot 64-jarigen 39 procent en bij 65- tot 74-jarigen 38 procent.

Figuur 2.2 – In hoeverre laat u wel eens iets schieten, een verjaardag, uitje of afspraak, omdat u geen mogelijkheid ziet om er te komen?



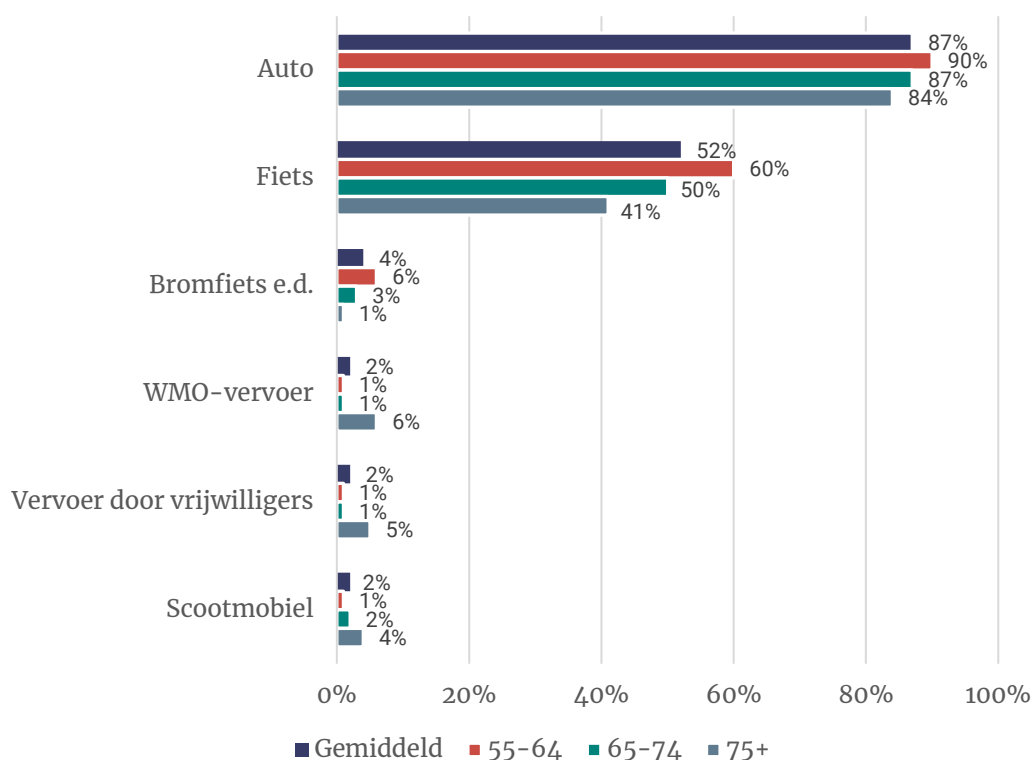
Er bestaan geen verschillen tussen de leeftijdsgroepen in de mate waarin corona een negatieve invloed heeft gehad op de bewegingsvrijheid.

2.2 Vervoersmogelijkheden

De 75-jarigen kunnen zich minder vaak lopend verplaatsen dan de andere leeftijdsgroepen en gebruiken vaker hulpmiddelen bij het lopen.

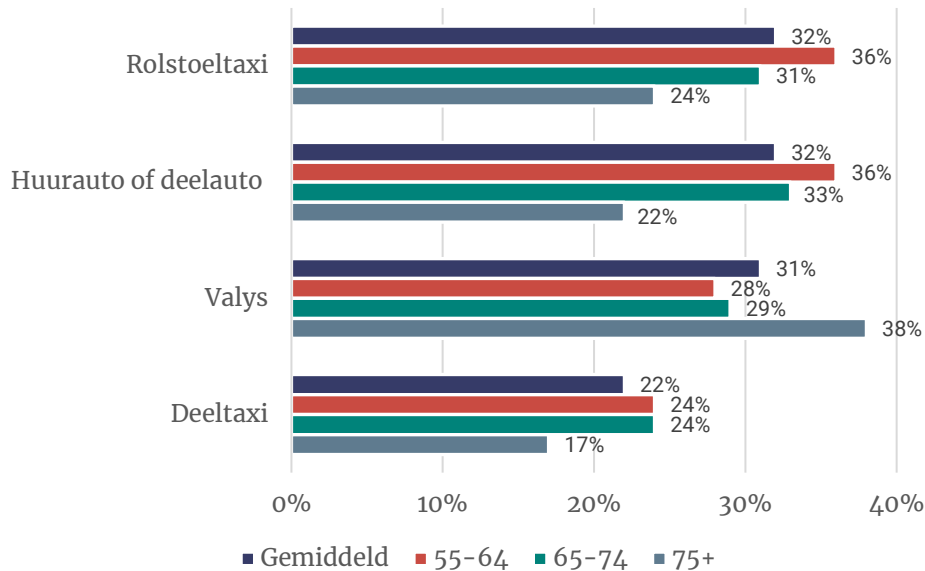
In Figuur 2.3 is te zien dat de auto minder wordt gebruikt door 75-jarigen dan door 55- tot 74-jarigen, al maakt een groot deel van de ouderen nog steeds gebruik van de auto. De fiets wordt een stuk minder door 75-jarigen gebruikt. Daar staat tegenover dat het Wmo-vervoer (6% gebruikt dit), vervoer door vrijwilligers (5% gebruikt dit) en de scootmobiel (4% gebruikt dit) vaker wordt gebruikt door 75-jarigen.

Figuur 2.3 – Maakt u gebruik van een van de volgende vervoersmiddelen?



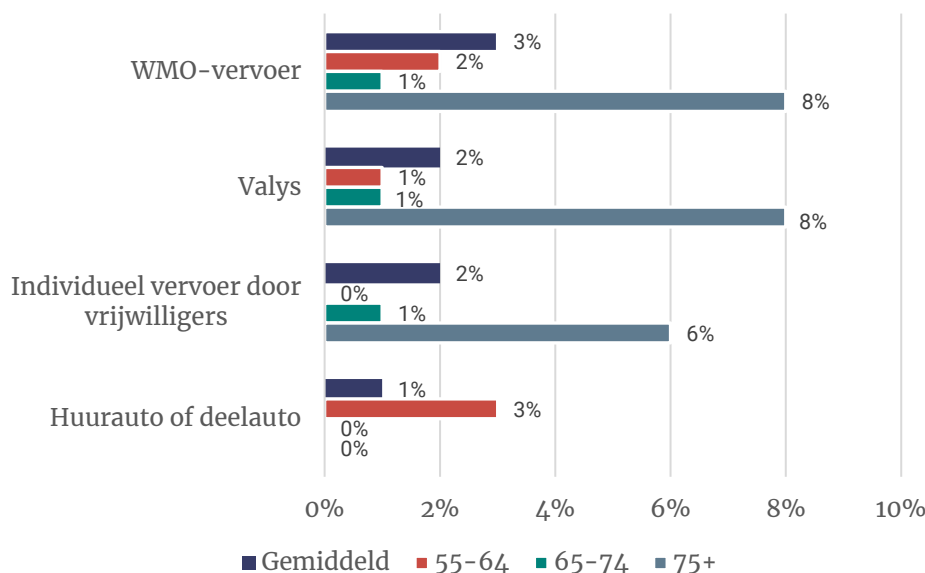
Van de vervoersopties op maat is met name de valys bekend bij 75-plussers (Figuur 2.4). Vier van de tien (38%) van de 75-plussers kennen de valys. De rolstoeltaxi, de huurauto en de deeltaxi zijn bekender bij de 55- tot 64-jarigen en de 65- tot 74-jarigen.

Figuur 2.4 – Met welke van de volgende vervoersopties op maat bent u bekend?



Ten opzichte van de andere leeftijdsgroepen maken 75-jarigen vaker gebruik van het Wmo- vervoer, de valys en het individueel vervoer door vrijwilligers (Figuur 2.5). De huurauto of deelauto wordt vrijwel alleen door 55- tot 64-jarigen gebruikt.

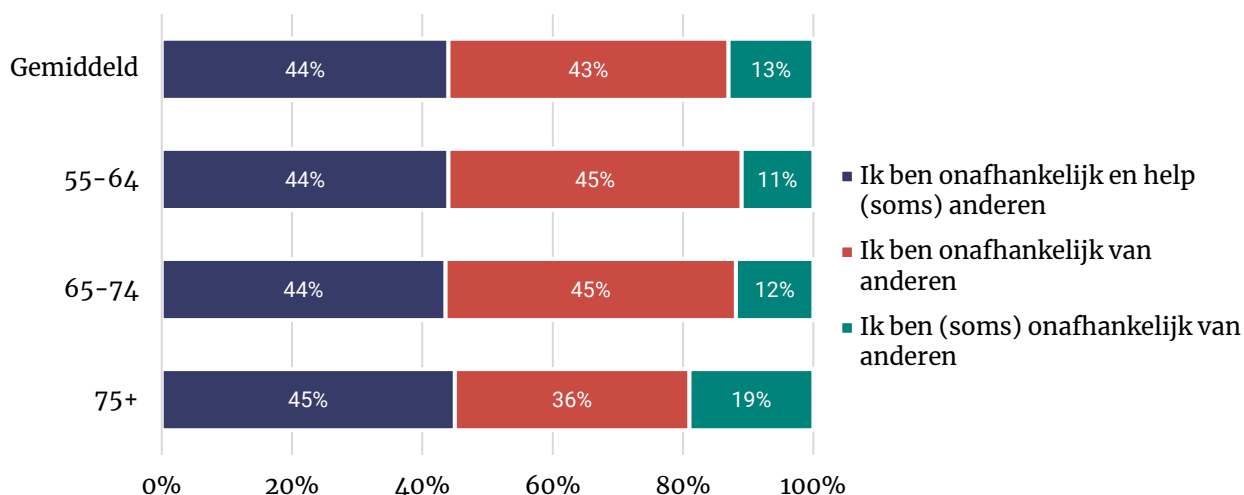
Figuur 2.5 – Van welke van de volgende vervoersopties maakte u in het afgelopen jaar wel eens gebruik?



2.3 Afhankelijkheid in mobiliteit

Bijna alle 55-plussers geven evenveel hulp aan anderen wanneer deze moeite hebben met verplaatsingen (Figuur 2.6). Te zien is dat een op de vijf 75-plussers (19%) aangeeft (soms) afhankelijk te zijn van anderen in diens verplaatsingen. Dit verschilt van de andere leeftijdsgroepen, maar het verschil tussen de 55- tot 64-jarigen en 65- tot 74-jarigen is nihil.

Figuur 2.6 – In hoeverre bent u afhankelijk van anderen in uw verplaatsingen?



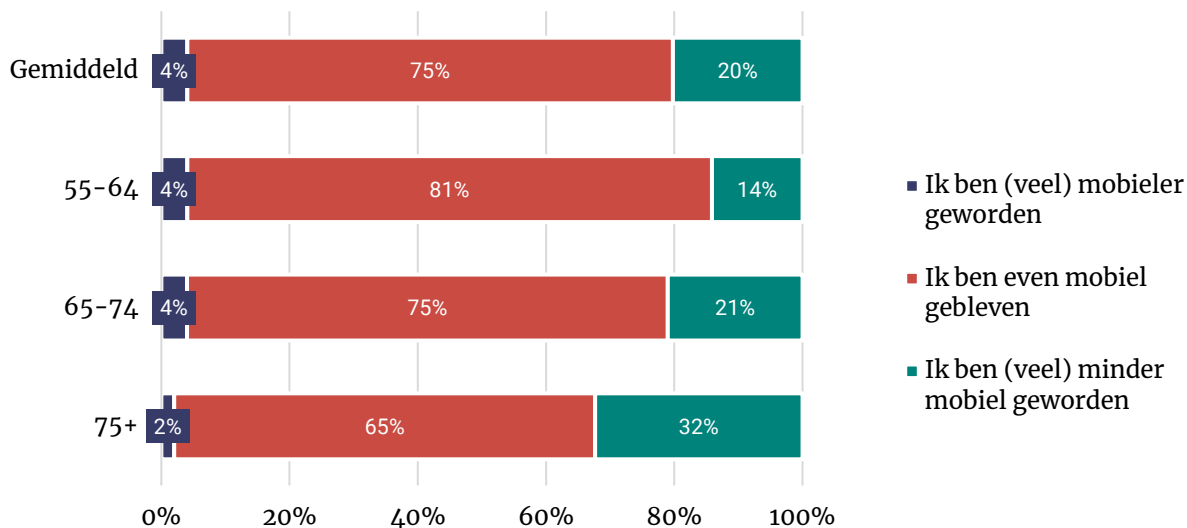
2.4 Informatievoorziening

De 75-jarigen geven vaker aan dat men niet weet of ze informatie over openbaar of aanvullend vervoer digitaal willen. Er zit geen verschil in de mate waarin men denkt dat het nodig is om te oriënteren op vervoer op maat en de kennis over de mogelijke alternatieve vervoersopties wanneer men minder mobiel wordt.

2.5 Eenzaamheid en mobiliteit

In de oudere leeftijdsgroepen is te zien dat er vaker sprake is van een afname in mobiliteit (Figuur 2.7). Een op de drie 75-jarigen (32%) heeft de laatste vijf jaar te maken gehad met een afname in mobiliteit, hierbij kende een op de tien (12%) een sterke afname in mobiliteit. Ook bij 65- tot 74-jarigen is meer afname te zien dan bij 55- tot 64-jarigen.

Figuur 2.7 – In hoeverre heeft u de laatste vijf jaar een verandering in mobiliteit meegemaakt?



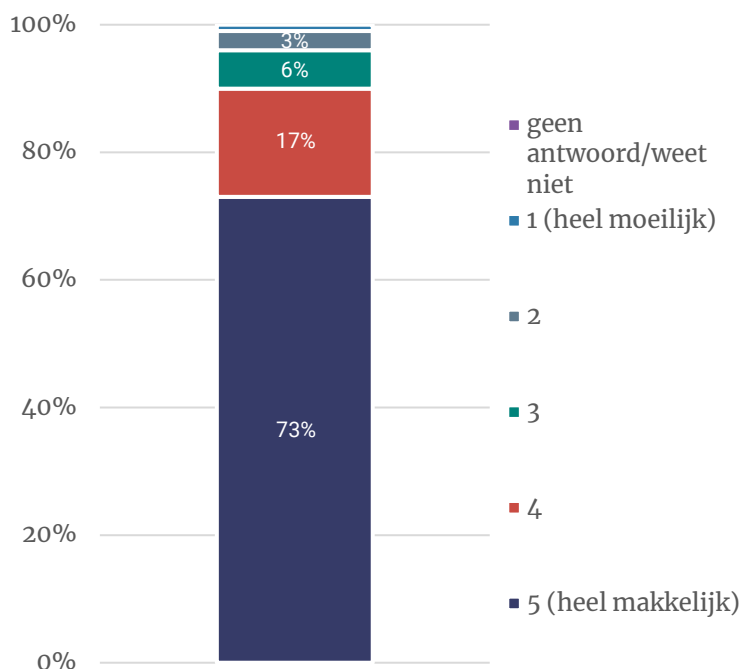
Er zijn geen inhoudelijk interessante of significante verschillen gevonden in de mate waarin men verschilt in eenzaamheid of het verband tussen corona en eenzaamheid.

3 Bewegingsvrijheid

Dit hoofdstuk gaat over de mate waarin 55-plussers zich makkelijk kunnen verplaatsen. Het hoofdstuk staat stil bij de onderzoeksgroep in het algemeen, in tegenstelling tot voorgaand hoofdstuk. Dit zal met de volgende hoofdstukken ook het geval zijn.

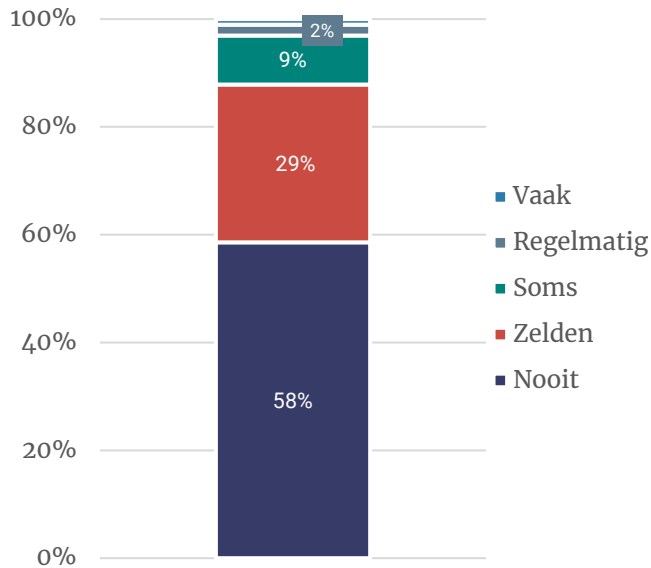
Het merendeel van de 55-plussers kan zich (heel) makkelijk van A naar B verplaatsen (Figuur 3.1). Vier procent geeft aan dit (heel) moeilijk te kunnen. Met name 75-plussers geven vaker aan dat ze zich moeilijk kunnen verplaatsen ten opzichte van 55- tot 64-jarigen en 65- tot 74-jarigen.

Figuur 3.1 – Hoe makkelijk kunt u zich van A naar plek B verplaatsen? (N = 1.470)



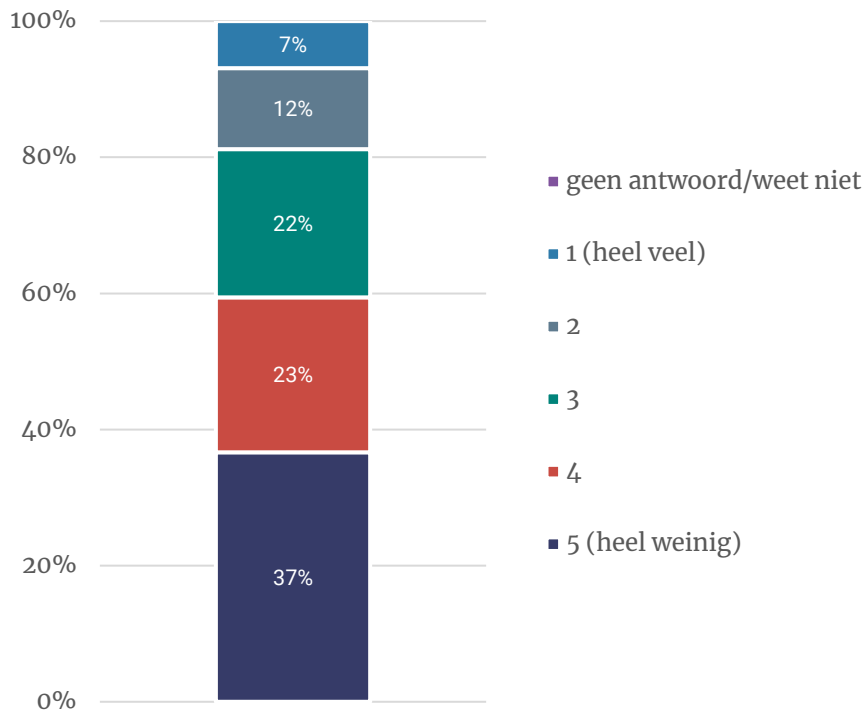
Meer dan de helft van de 55-plussers (58%) laat nooit een gelegenheid zoals een feestje, een verjaardag of een bijeenkomst schieten omdat men geen mogelijkheid ziet om er te komen (Figuur 3.2). Een op de tien (9%) doet dit soms, en 3 procent doet dit regelmatig tot vaak. De 75-plussers laten vaker iets schieten dan de andere leeftijdsgroepen.

Figuur 3.2 – In hoeverre laat u wel eens iets schieten omdat u geen mogelijkheid ziet om er te komen?
(N = 1.470)



Corona heeft op meer dan de helft van de 55-plussers (heel) weinig invloed gehad als het gaat om bewegingsvrijheid (Figuur 3.3). Een op de vijf (19%) zegt (veel) negatieve invloed te hebben ervaren op de bewegingsvrijheid. Mensen die minder mobiel zijn zeggen vaker dat corona (heel) veel negatieve invloed heeft gehad op de bewegingsvrijheid. De 55-plussers die regelmatig of vaak eenzaam zijn zeggen dit ook vaker.

Figuur 3.3 – In hoeverre heeft corona een negatieve invloed (gehad) op uw bewegingsvrijheid? (N = 1.470)



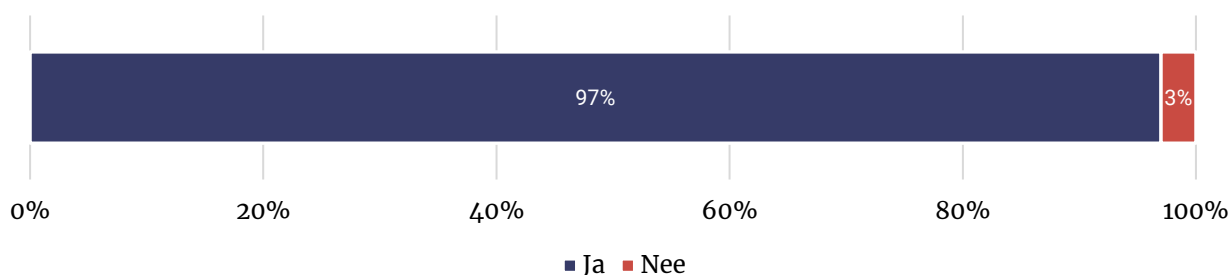
4 Vervoersmogelijkheden

Dit hoofdstuk gaat over het reispatroon van 55-plussers. Hierbij staat centraal hoe men zich verplaatst en wat men vindt van aanvullende vervoersopties.

4.1 Verplaatsen

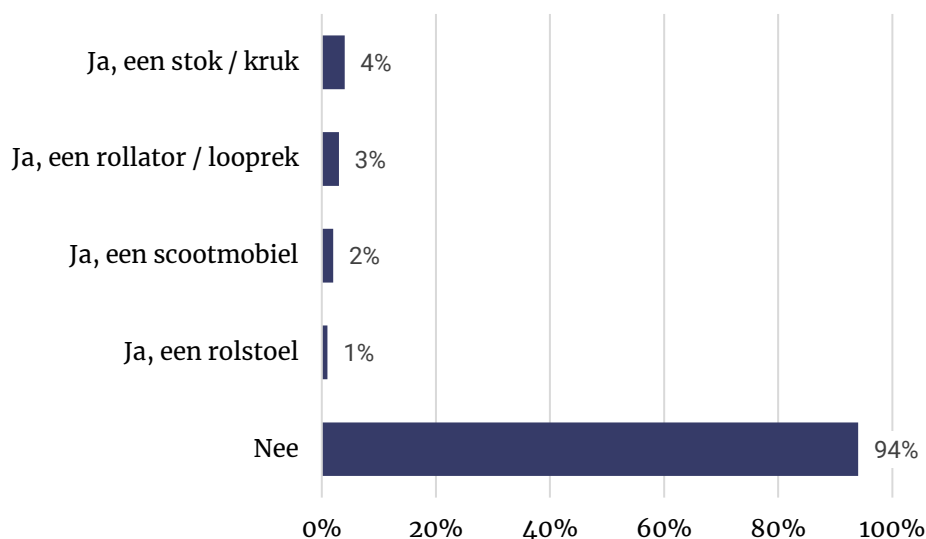
Vrijwel alle 55-plussers (97%) kunnen zich lopend verplaatsen (Figuur 4.1). Het zijn vaker 75-plussers die zich niet lopend kunnen verplaatsen dan 55- tot 64-jarigen en 65- tot 74-jarigen.

Figuur 4.1 – Kunt u zich lopend verplaatsen? (N = 1.470)



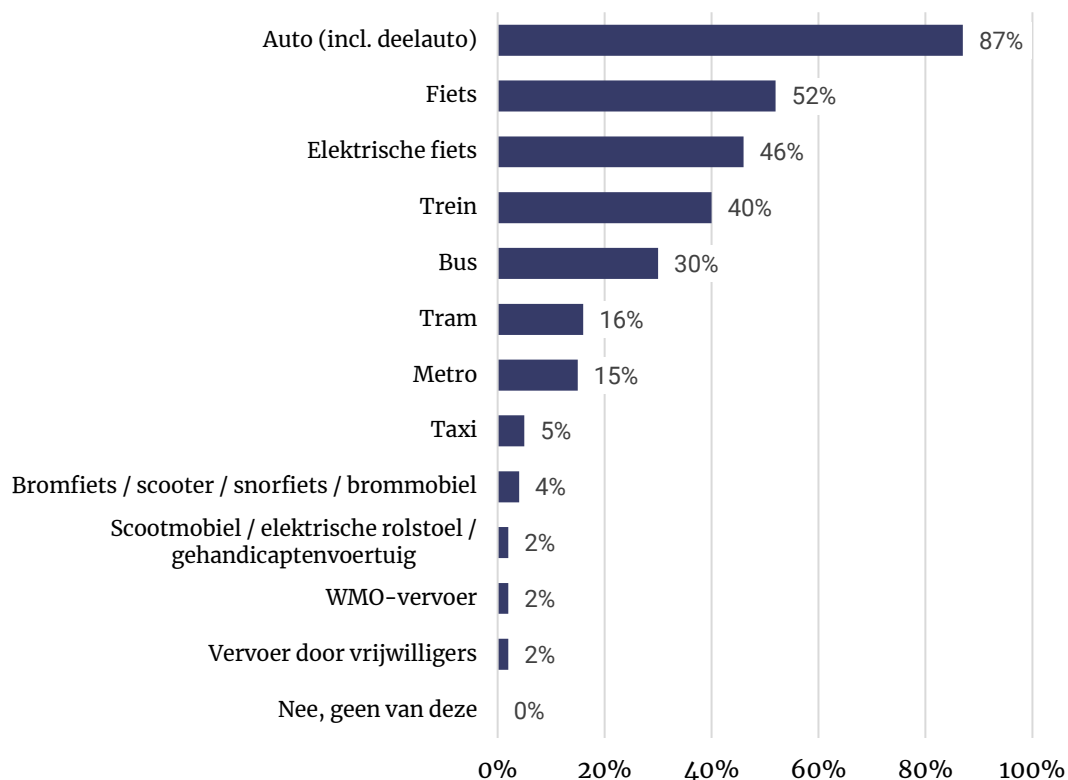
Een kleine groep 55-plussers (6%) maakt gebruik van hulpmiddelen bij het lopen. Een stok of kruk is het meest gebruikte hulpmiddel (Figuur 4.2). Het zijn met name 75-plussers die gebruik maken van hulpmiddelen tijdens het lopen.

Figuur 4.2 – Gebruikt u hulpmiddelen bij het lopen? Meerdere antwoorden mogelijk (N = 1.470)



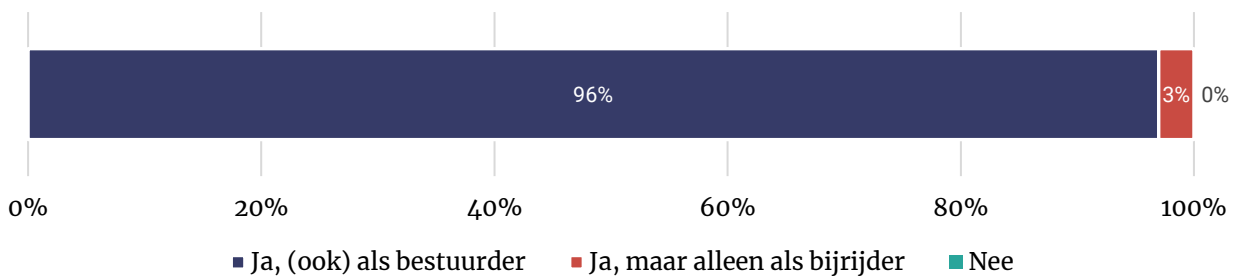
De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel onder 55-plussers (87% gebruikt dit, zie Figuur 4.3). De helft van de 55-plussers gebruikt ook de fiets (52%) of de elektrische fiets (46%). De trein is het meest gebruikte openbaar vervoer, vier op de tien 55-plussers (40%) gebruiken dit. Twee procent van de 55-plussers maakt gebruik van Wmo-vervoer of vervoer door vrijwilligers. De 75-plussers gebruiken vaker Wmo-vervoer en vervoer door vrijwilligers dan 55- tot 64-jarigen en 65- tot 74-jarigen. De fiets wordt vaker gebruikt door 55- tot 64-jarigen. Mensen met een hoger inkomen gebruiken vaker de auto en de trein dan mensen met een lager inkomen. Mensen die minder mobiel zijn maken vaker gebruik van de scootmobiel en het Wmo-vervoer en vervoer door vrijwilligers dan mensen die meer mobiel zijn.

Figuur 4.3 – Maakt u gebruik van een van de volgende vervoersmiddelen? Meerdere antwoorden mogelijk (N = 1.470)



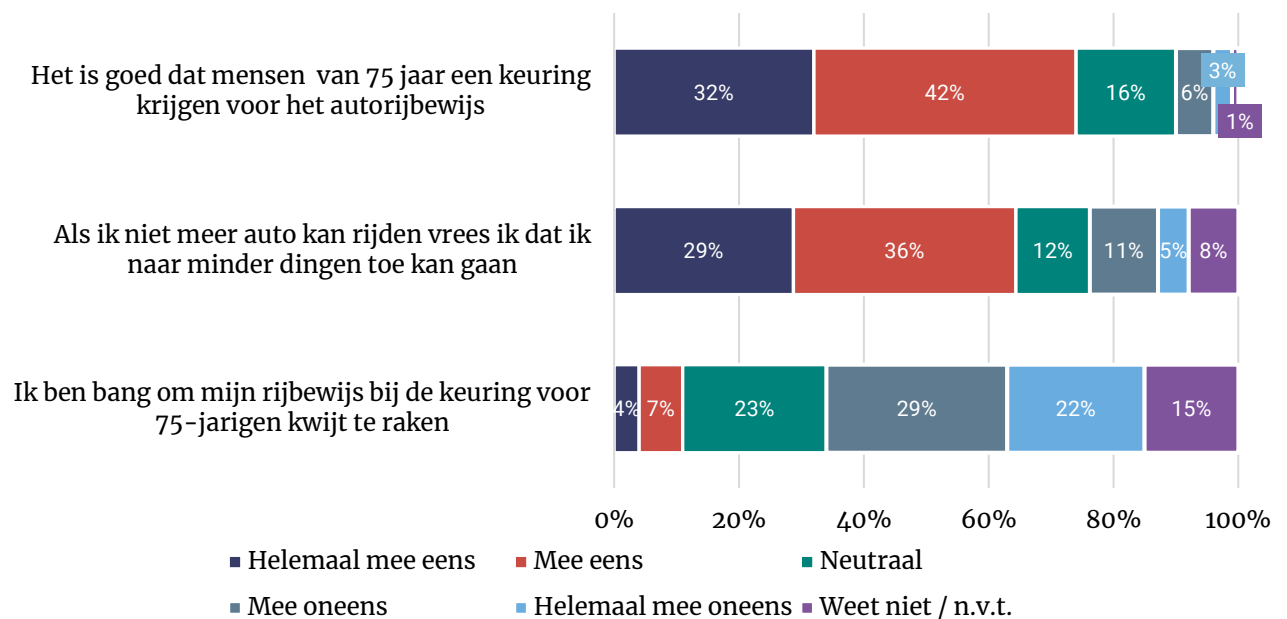
Van degenen die gebruik maken van een auto, maakt een kleine groep (3%) alleen gebruik van de auto als bijrijder (Figuur 4.4). Vrouwen zijn vaker alleen bijrijder dan mannen.

Figuur 4.4 – Heeft u een auto waarmee u zich verplaatst? (N = 1.314)



Driekwart van de 55-plussers (75%) vindt het goed dat mensen van 75 jaar en ouder een keuring krijgen voor het autorijbewijs, ongeveer een op de tien (9%) vindt dat niet goed (Figuur 4.5). Een vergelijkbaar aantal 55-plussers (11%) is dan ook bang om het rijbewijs kwijt te raken bij deze keuring, maar de helft van de 55-plussers (51%) maakt zich hier nog geen zorgen over. Dat de auto belangrijk is voor de bewegingsvrijheid wordt door meer dan de helft van de 55-plussers beaamd, 65 procent vreest naar minder dingen toe te kunnen gaan als ze niet meer auto kunnen rijden. Zestien procent kent deze vrees niet. Ondanks dat men deze vrees herkent, is slechts een kleine groep bang om daadwerkelijk het rijbewijs kwijt te raken bij de keuring voor 75-jarigen.

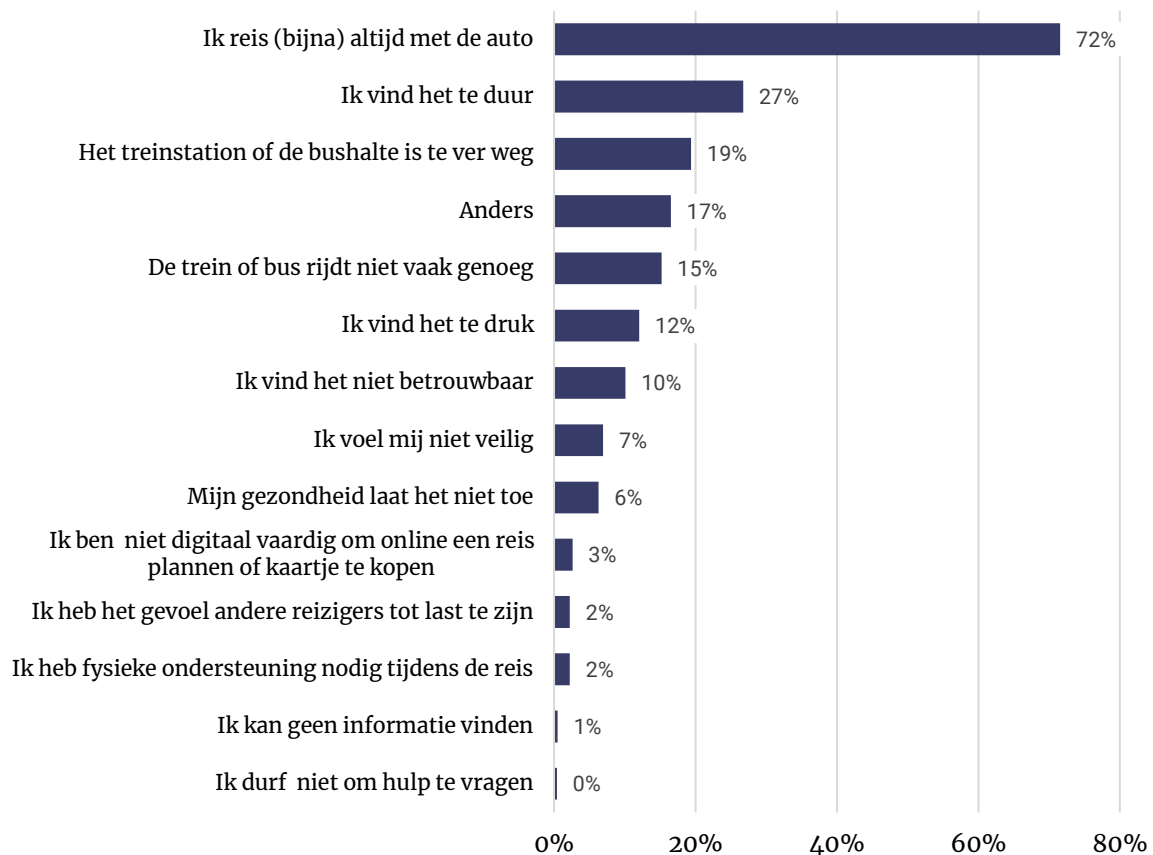
Figuur 4.5 – In welke mate bent u het eens met de volgende stelling? (N = 1.470)



Mensen met een leeftijd van 55 tot 64 jaar vinden vaker de keuring bij 75 jaar een goed idee dan de 65- tot 74-jarigen en de 75-plussers. Mensen die minder mobiel zijn vinden de keuring ook een minder goed concept. Er zijn geen grote verschillen zichtbaar tussen leeftijdsgroepen in de mate waarin men bang is om het rijbewijs kwijt te raken bij de keuring voor 75-jarigen, wel zijn mannen vanaf 75 jaar minder bang dan de overige groepen. Mensen met een lager inkomen zeggen vaker niet te weten of men minder dingen kan doen als men geen auto meer kan rijden.

De meerderheid van de 55-plussers (72%) die niet gebruik maakt van het openbaar vervoer, doet dit omdat men (bijna) altijd met de auto reist (Figuur 4.6). Daarbij vindt een kwart (27%) het openbaar vervoer te duur. Ook is het treinstation of de bushalte niet altijd in de buurt, een op de vijf (19%) vindt deze te ver weg. Een vaak genoemde ‘anders’ reden is dat men voornamelijk de fiets gebruikt. Mensen ouder dan 75 zeggen vaker dan de andere leeftijdsgroepen dat de gezondheid het niet toe laat om te reizen met het openbaar vervoer. Mensen die minder mobiel zijn zeggen dit ook vaker.

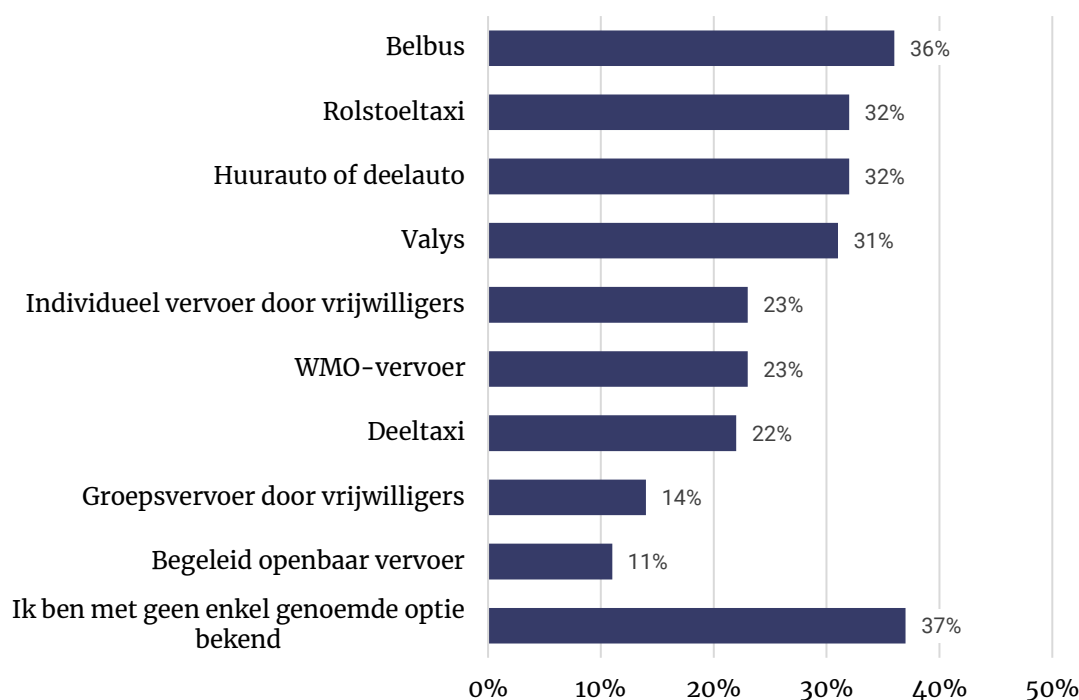
Figuur 4.6 – U heeft aangegeven zelden of nooit gebruik te maken van het openbaar vervoer. Waarom maakt u hier (bijna) geen gebruik van? (N = 723)



4.2 Vervoersopties op maat

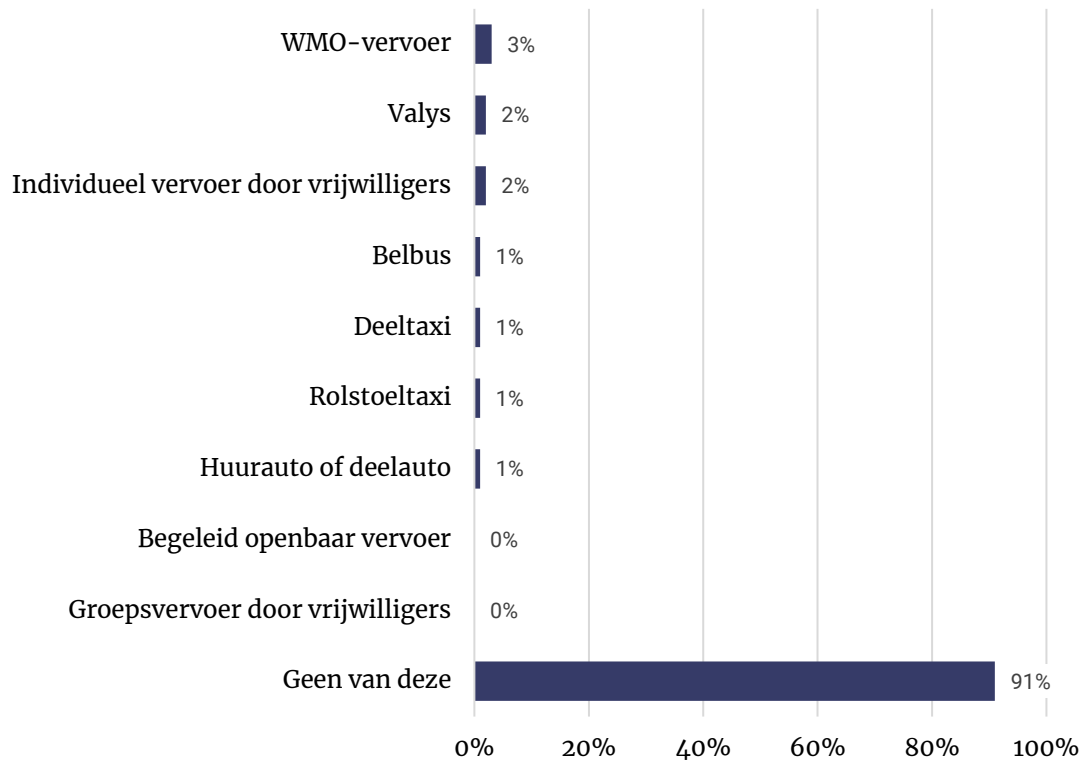
De meerderheid van de 55-plussers is met een vorm van aanvullend vervoer bekend, ongeveer een derde van de 55-plussers (37%) zegt er geen enkele te kennen. De meest bekende is de belbus, een op de drie (36%) kent deze. De Rolstoeltaxi, de huur- of deelauto en de valys zijn bekend bij drie op de tien 55-plussers. Het begeleid openbaar vervoer is bij een op de tien 55-plussers (11%) bekend. De huurauto of deelauto en de rolstoeltaxi zijn vaker bekend bij 55- tot 64-jarigen, de 75-plussers zijn vaker bekend met de valys. Hoger opgeleiden zijn doorgaans vaker bekend met de belbus en de huurauto of deelauto. Dit geldt ook voor mensen met een hoger inkomen. Mensen met een lager opleidingsniveau zijn vaker met geen enkel genoemde vervoersoptie bekend.

Figuur 4.7 – Met welke van de volgende vervoersopties op maat bent u bekend? (N = 1.470)



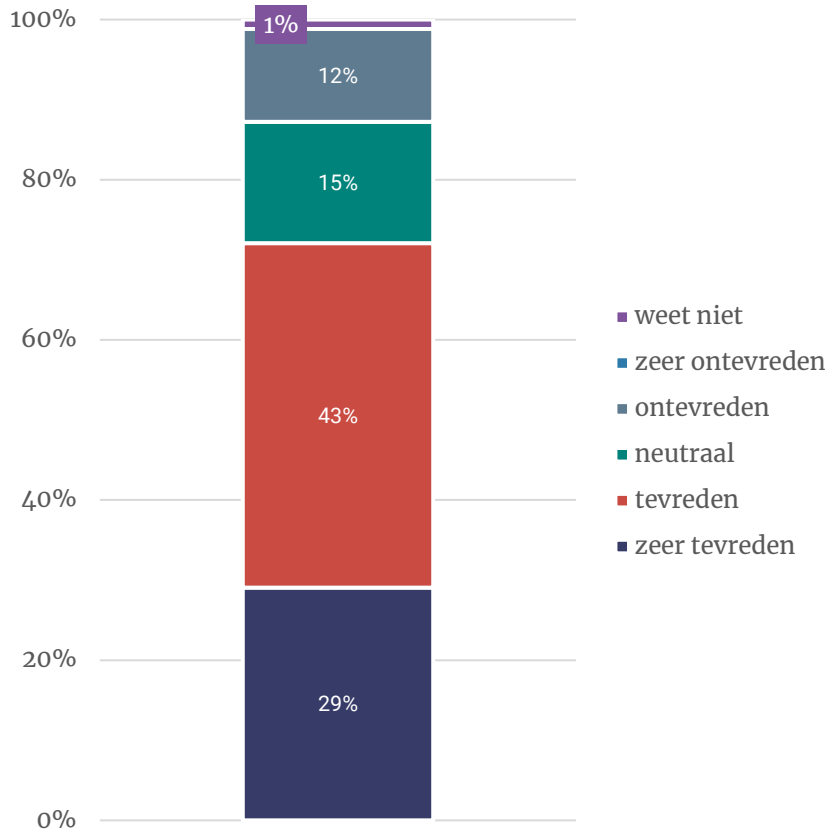
Van de mensen die bekend zijn met aanvullend vervoer heeft een vrij kleine groep het afgelopen jaar wel eens gebruik gemaakt van dit vervoer. Een op de tien 55-plussers (9%) heeft wel eens gebruik gemaakt van aanvullend vervoer. De 75-jarigen maken vaker gebruik van de valys en individueel vervoer door vrijwilligers dan de andere leeftijdsgroepen.

Figuur 4.8 – Van welk van de volgende vervoeropties maakte u in het afgelopen jaar wel eens gebruik?
(N = 957)



De 55-plussers die gebruik maken van vervoersopties op maat zijn overwegend positief over de ervaring (Figuur 4.9). Zeven op de tien gebruikers (72%) zijn (zeer) tevreden over de ervaring, een op de tien (12%) is (zeer) ontevreden.

Figuur 4.9 – Wat is uw ervaring met vervoersopties op maat? (N = 78)

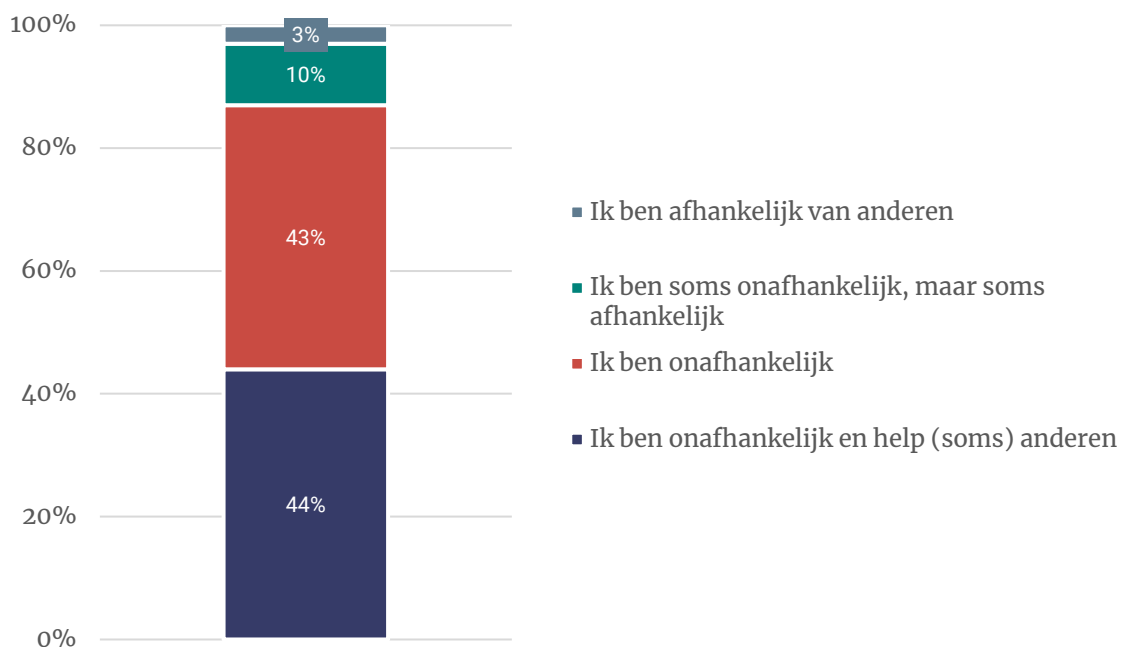


5 Afhankelijkheid in mobiliteit

Dit hoofdstuk gaat over de mate waarin 55-plussers afhankelijk zijn van anderen bij verplaatsingen van A naar B. Hierbij komt ook aan bod in welke mate ze hulp kunnen verwachten en of daar daadwerkelijk om gevraagd wordt.

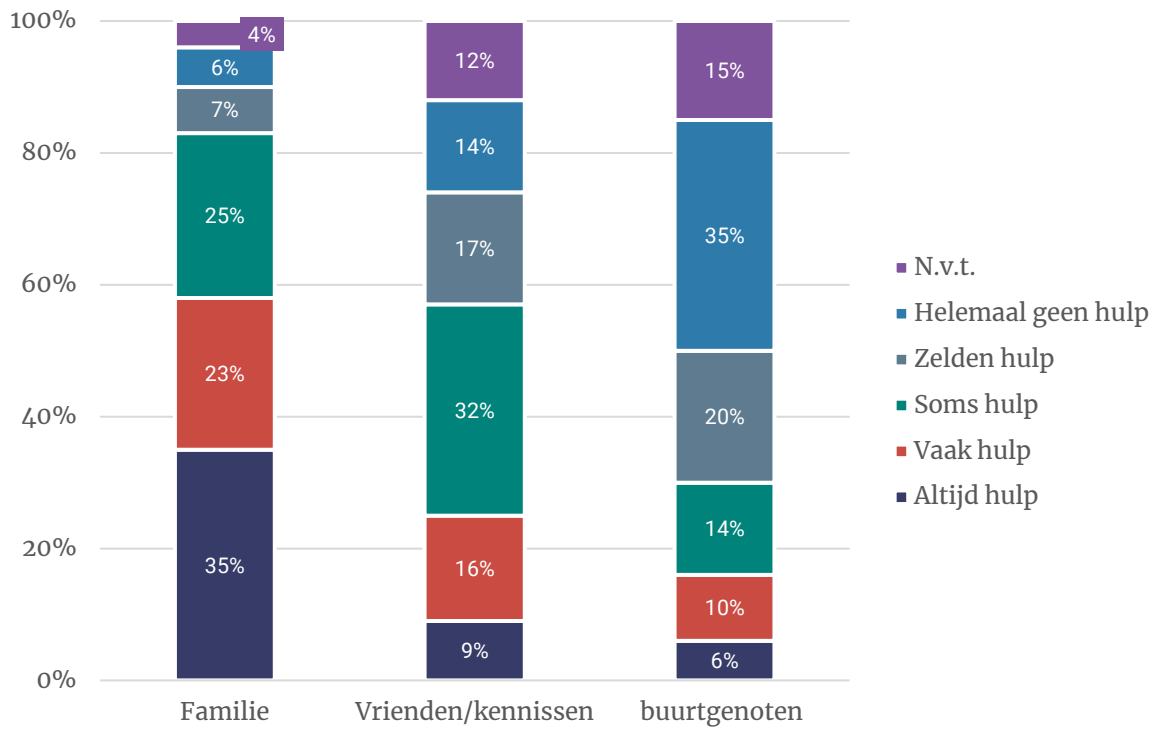
Bijna negen op de tien 55-plussers (87%) zijn onafhankelijk van anderen in hun verplaatsingen. Vier op de tien (44%) geven zelfs aan anderen (soms) te helpen. Dertien procent geeft aan (soms) afhankelijk te zijn van anderen. Mensen met een hoger inkomen en met een hoger opleidingsniveau zeggen vaker onafhankelijk te zijn van anderen in hun verplaatsingen en (soms) anderen te helpen. Mensen met een lager inkomen zeggen vaker soms afhankelijk te zijn van anderen. De 75-plussers zeggen dit ook vaker dan de andere leeftijdsgroepen.

Figuur 5.1 – In hoeverre bent u afhankelijk van anderen in uw verplaatsingen? (N = 1.470)



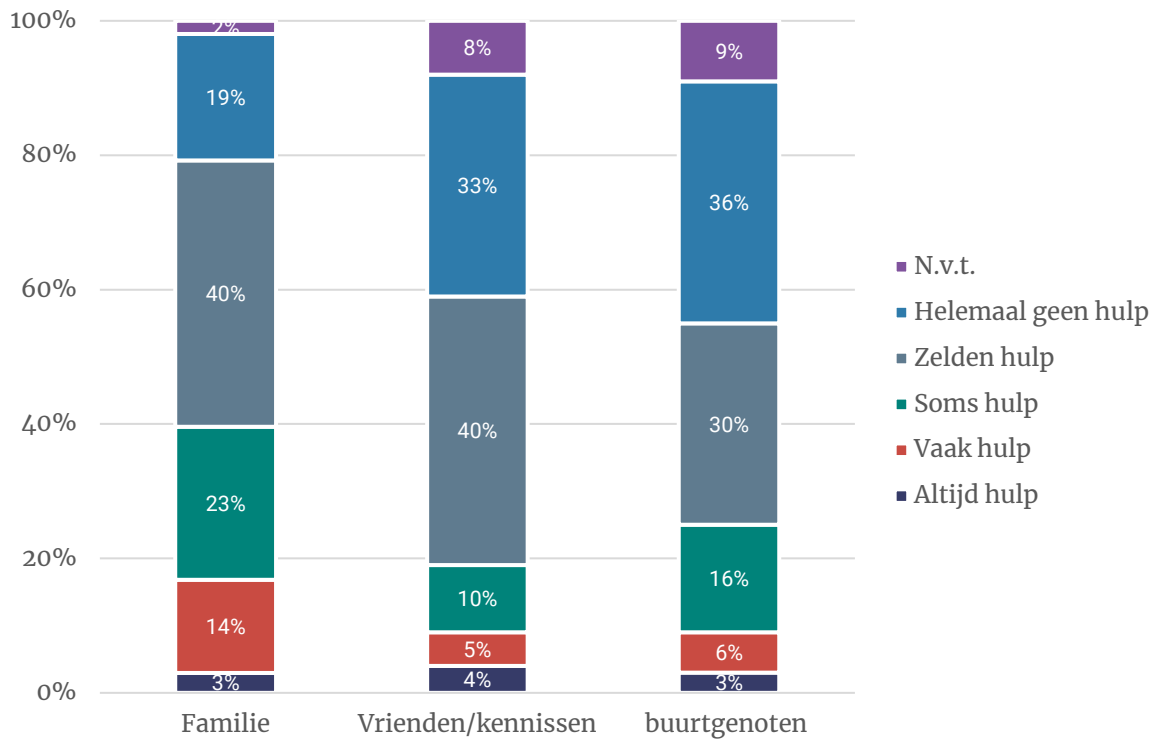
Wanneer 55-plussers hulp nodig hebben met verplaatsen kunnen ze het meest op hulp van de familie rekenen (Figuur 5.2). Dertien procent geeft aan zelden of helemaal geen hulp van de familie te kunnen verwachten. Dit aandeel is groter bij vrienden of kennissen (31%) en buurtgenoten (55%). Er bestaan geen verschillen tussen leeftijdsgroepen in de mate waarin ze op hulp kunnen rekenen.

Figuur 5.2 – In welke mate kunt u rekenen op hulp van uw familie / vrienden en kennissen / buurtgenoten wanneer u begeleiding nodig hebt met verplaatsen? (N = 1.470)



Er zit een groot verschil in de mate waarin 55-plussers daadwerkelijk om hulp vragen ten opzichte van de mate waarin ze hulp kunnen krijgen (Figuur 5.3). Men maakt het vaakst gebruik van hulp van familie, al maakt zes op de tien (59%) hier helemaal geen gebruik van. Ondanks dat 55-plussers aangeven vaker op hulp van vrienden of kennissen te kunnen rekenen, maken ze vaker daadwerkelijk gebruik van hulp van buurtgenoten. Er bestaan geen verschillen tussen leeftijdsgroepen in de mate van daadwerkelijk gebruik maken van hulp.

Figuur 5.3 – In hoeverre maakt u daadwerkelijk gebruik van de hulp van familie / vrienden en kennissen / buurtgenoten wanneer u begeleiding nodig hebt met verplaatsen? (N = 1.470)



Aan degene die zelden of nooit gebruik maken van de hulp van anderen, ondanks dat ze daar wel op kunnen rekenen, is gevraagd waarom ze dat niet doen en wat de drempel zou verlagen om wel gebruik te maken van hulp. Onderstaand tekstblok laat enkele voorbeelden zien van de reacties.

“Het is vooralsnog niet nodig.”

“Als ik vaak gebruik maak van hun hulp, kan het voor mij op den duur zijn dat het op misbruik gaat lijken en dat wil ik niet.”

“Moet niet als een verplichting worden gevoeld. Ben graag onafhankelijk.”

“Alleen als het echt niet anders kan zal ik gebruik maken van hulp van anderen. Drempels zouden lager zijn als ik iets terug zou kunnen doen voor anderen.”



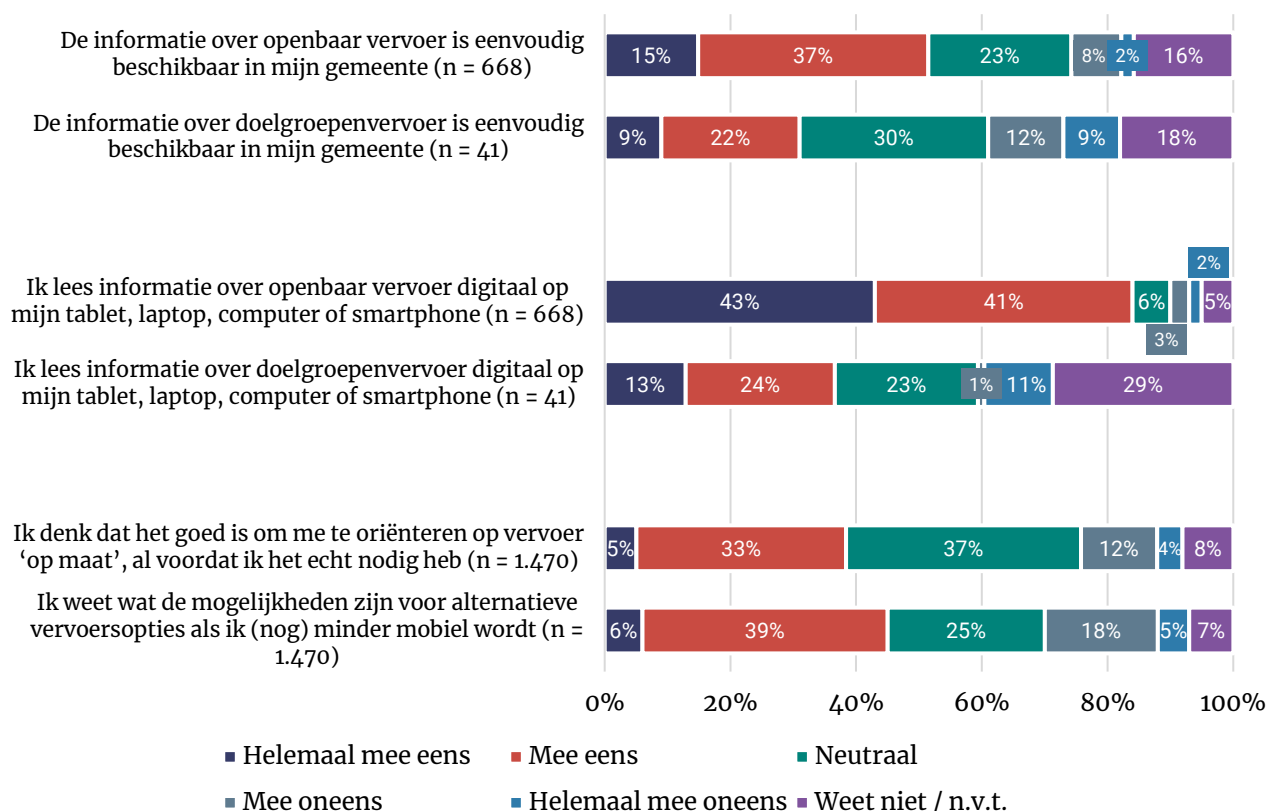
6 Informatievoorziening

Dit hoofdstuk gaat over de mate waarin men wordt geïnformeerd over verschillende vervoersopties.

Figuur 6.1 laat zien dat 55-plussers doorgaans de informatie over het openbaar vervoer makkelijker weten te vinden, dan informatie over doelgroepenvervoer. Zo weet de helft (52%) eenvoudig informatie over openbaar vervoer in de gemeente te vinden, drie op de tien (31%) weten dit voor doelgroepenvervoer. Er zit een groot verschil in de hoeveelheid 55-plussers die de informatie over openbaar vervoer digitaal wil en die de informatie over doelgroepenvervoer digitaal wil. Zo leest 84 procent de informatie over openbaar vervoer het liefst digitaal op de tablet, laptop, computer of smartphone. Voor doelgroepenvervoer is dit percentage 37 procent. Opvallend is dat drie op de tien (29%) niet weten of men die informatie graag digitaal heeft.

Vier op de tien 55-plussers (38%) denken dat het goed is om vast te oriënteren op vervoer op maat voordat men het echt nodig heeft. Een bijna even grote groep (37%) staat neutraal tegenover deze stelling. Een kwart van de 55-plussers (23%) weet niet wat de alternatieve vervoersopties zijn wanneer men minder mobiel wordt, 45 procent weet dit al wel.

Figuur 6.1 – In welke mate bent u het eens met de volgende stelling?



Mensen die zich heel moeilijk kunnen verplaatsen zijn het vaker eens met de stelling dat het goed is dat men zich oriënteert op vervoer op maat, voordat het nodig is. In deze stelling zijn geen verschillen zichtbaar tussen de leeftijdsgroepen.

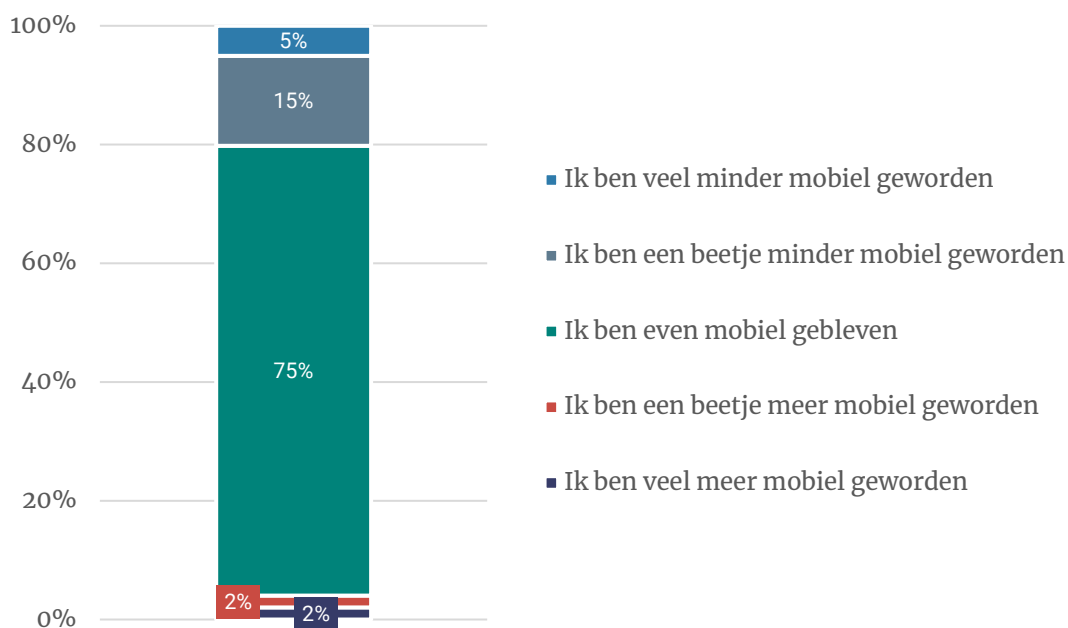


7 Eenzaamheid en mobiliteit

Dit hoofdstuk gaat over eenzaamheid, mobiliteit en het mogelijke verband daartussen.

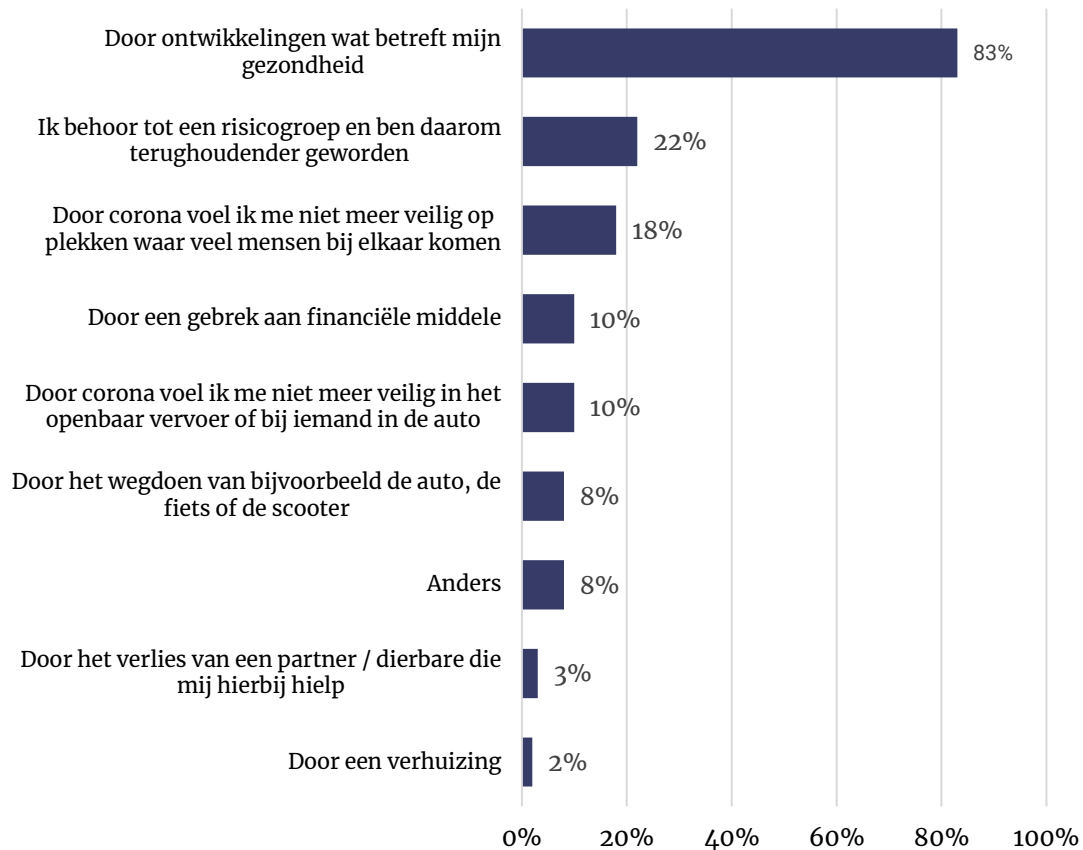
Driekwart van alle 55-plussers is de afgelopen vijf jaar even mobiel gebleven (Figuur 7.1). Een kleine groep (4%) is (veel) meer mobiel geworden, maar een op de vijf (20%) is (veel) minder mobiel geworden. Vijf procent is veel minder mobiel geworden. Met name 75-plussers zijn minder mobiel geworden. Dit is bij 55- tot 64-jarigen en 65- tot 74-jarigen minder aan de orde. Mensen met een hoger inkomen zeggen vaker even mobiel te zijn gebleven. Mensen die een afname in mobiliteit hebben meegemaakt zijn vaker eenzaam dan de mensen die even mobiel zijn gebleven.

Figuur 7.1 – In hoeverre heeft u de laatste vijf jaar een verandering in mobiliteit meegemaakt? (N = 1.470)



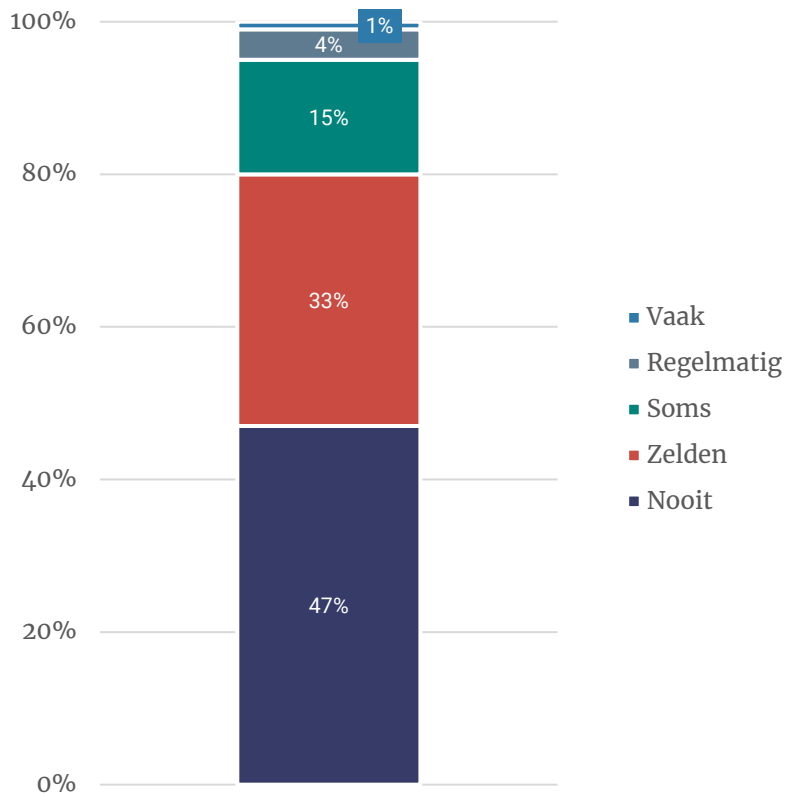
Van de groep die een afname in mobiliteit heeft meegemaakt, zeggen vier op de vijf (83%) dat dit kwam door een ontwikkeling met betrekking tot de gezondheid (Figuur 7.2). Ook heeft corona een effect gehad, een op de vijf geeft aan tot een risicogroep te behoren en daarom terughoudender te zijn (22%) of zich minder veilig te voelen op plekken waar veel mensen bij elkaar komen (18%). Voor een op de tien 55-plussers die een afname in mobiliteit heeft meegemaakt, komt dat door een gebrek aan financiële middelen.

Figuur 7.2 – Waardoor heeft u een afname in mobiliteit meegemaakt? Meerdere antwoorden mogelijk (N = 282)



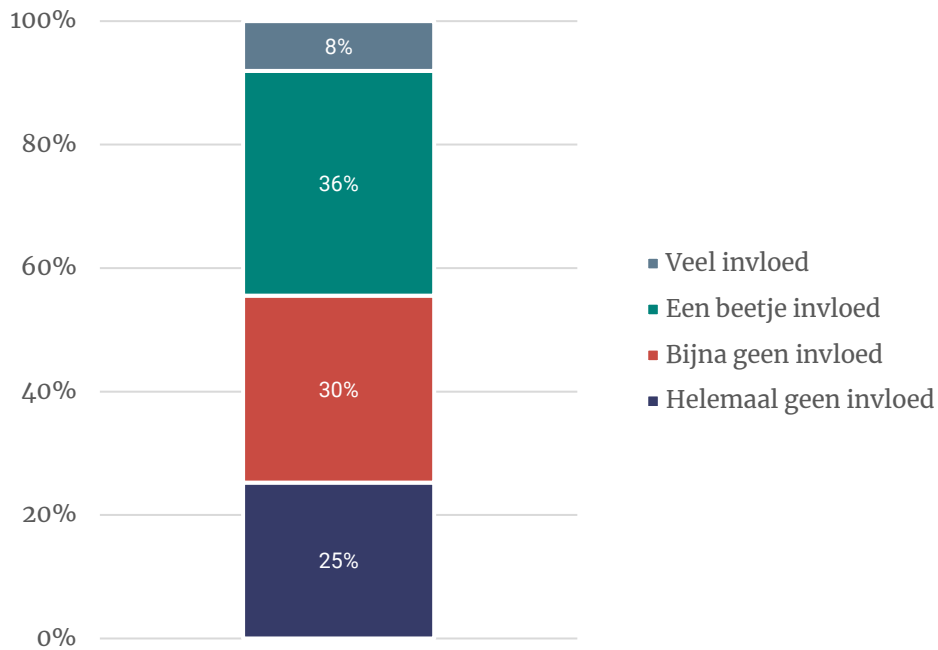
Bijna de helft van de 55-plussers (47%) voelt zich nooit eenzaam (Figuur 7.3). Een op de drie (33%) voelt zich zelden eenzaam. Vijf procent voelt zich regelmatig tot vaak eenzaam. Mensen die zich makkelijk verplaatsen zijn minder vaak eenzaam dan mensen die zich moeilijker verplaatsen. Ook zeggen mensen met een hoger inkomen minder vaak eenzaam te zijn. Er is geen aantoonbaar verschil tussen leeftijdsgroepen in de mate waarin ze eenzaam zijn.

Figuur 7.3 – In hoeverre voelt u zich wel eens eenzaam? (N = 1.470)



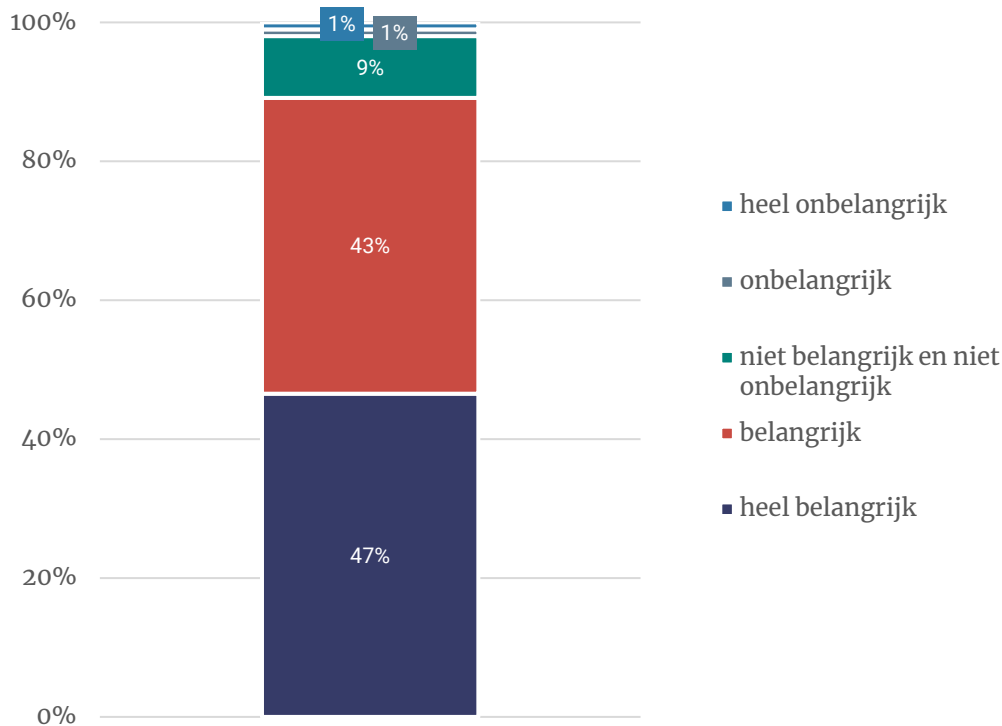
Aan degenen die zich zelden tot vaak eenzaam voelen én een afname in mobiliteit hebben meegemaakt is gevraagd of deze twee een verband hebben met elkaar. Een kwart (25%) van de groep die zegt wel eens eenzaam te zijn en minder mobiel is geworden zegt dat er geen invloed bestaat tussen deze twee. Een derde (36%) zegt dat de afname in mobiliteit een beetje invloed heeft gehad op het ontstaan of verergeren van een eenzaamheidsgevoel, voor een van de tien (8%) geldt dat er veel invloed is geweest.

Figuur 7.4 – In welke mate heeft uw afname in mobiliteit invloed gehad op het ontstaan of verergeren van een eenzaamheidsgevoel? (N = 191)



Negen op de tien 55-plussers (90%) vinden het (heel) belangrijk om vrij te kunnen bewegen en verplaatsen als men een eenzaamheidsgevoel wil voorkomen. Twee procent denkt dat dit (heel) onbelangrijk is. Tussen de leeftijdsgroepen zijn geen verschillen zichtbaar in de mate waarin ze bewegingsvrijheid belangrijk vinden om eenzaamheid te voorkomen.

Figuur 7.5 – In welke mate denkt u dat u vrij kunnen bewegen en verplaatsen belangrijk is om een eenzaamheidsgevoel te voorkomen? (N = 1.470)



Aan de respondenten is gevraagd waarom ze denken dat mobiel zijn (heel) belangrijk is met betrekking tot of het ontstaan of verergeren van een eenzaamheidsgevoel. Enkele voorbeelden van reacties zijn;

“Als je alles aan anderen moet vragen, doe je dat minder omdat je niemand tot last wil zijn.”

“Je zult mensen moeten kunnen opzoeken. Contact moet van twee kanten komen.”

“Wanneer je je eenzaam voelt kan je andere mensen opzoeken met auto, fiets, bus of welk vervoer dan ook. Wanneer je niet mobiel bent, ben je afhankelijk dat mensen bij jou op bezoek komen.”

“Door mobiel te zijn kan ik zelf keuzes maken wat ik wil doen en waar ik heen wil gaan. Niet mobiel zijn zou betekenen dat ik opgesloten zit in mijn appartement.”

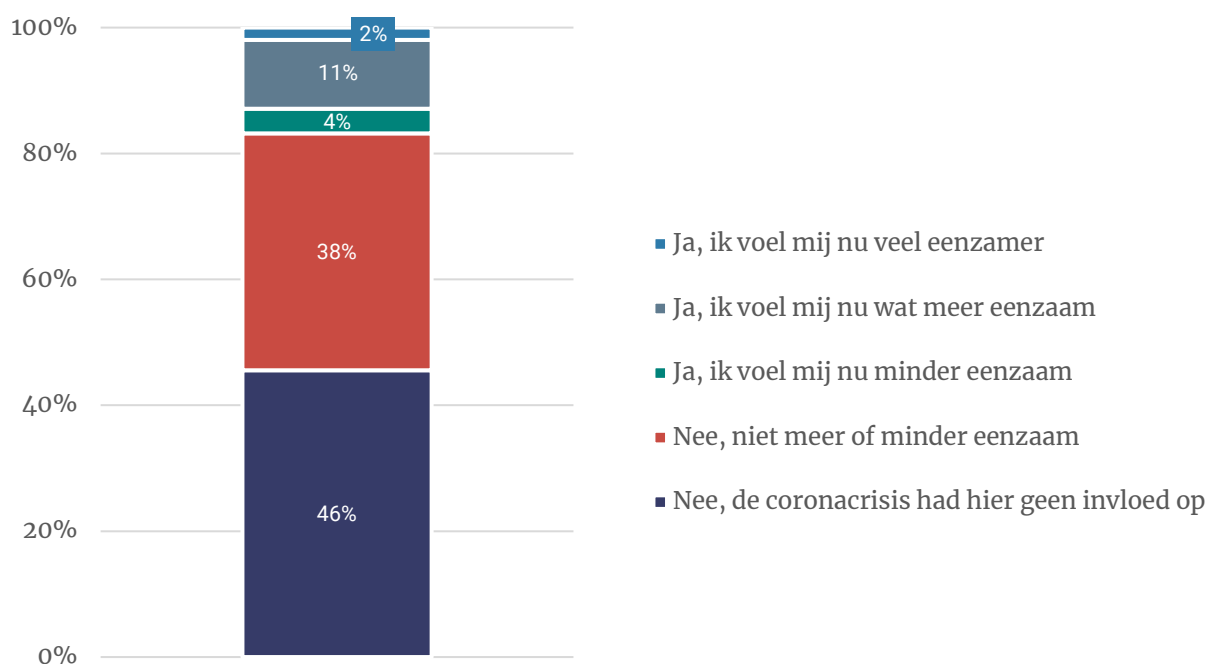


8 Eenzaamheid en corona

Dit hoofdstuk gaat over corona en een mogelijk verband tussen eenzaamheid en corona.

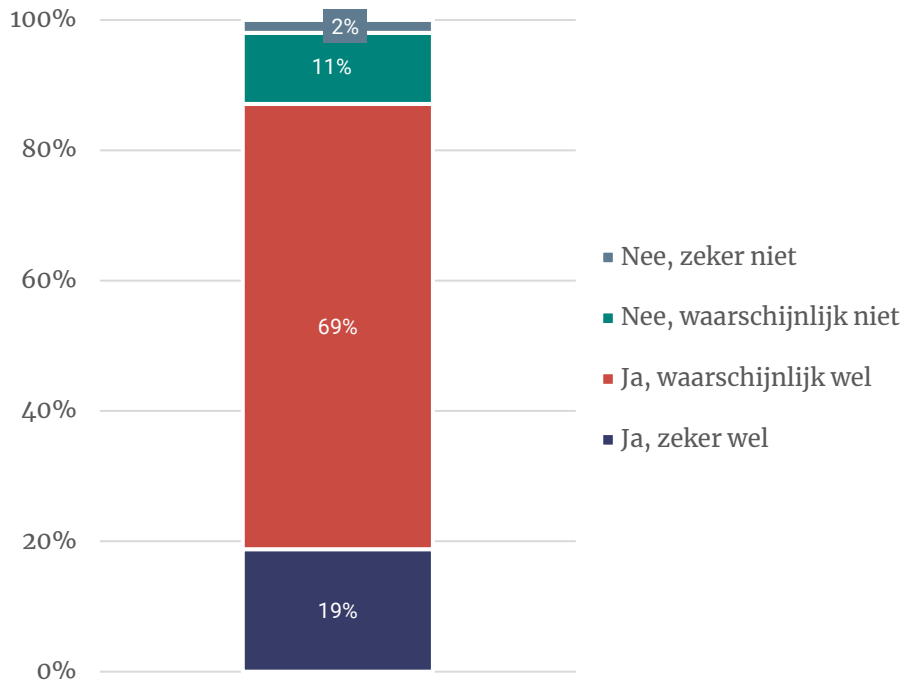
Vier op de vijf 55-plussers (84%) voelen zich niet eenzamer naar aanleiding van de coronacrisis van de afgelopen twee jaar (Figuur 8.1). Een kleine groep (4%) voelt zich zelfs minder eenzaam. Een op de tien (13%) voelt zich eenzamer door de coronacrisis. Er zit geen verschil tussen de leeftijdsgroepen in de mate waarin ze zich meer of minder eenzaam voelen door corona. Mensen die regelmatig of vaak eenzaam zijn, zeggen vaker zich eenzaam te voelen door de coronacrisis van afgelopen twee jaar dan mensen waarbij de coronacrisis geen invloed heeft gehad op het gevoel van eenzaamheid.

Figuur 8.1 – Heeft de coronacrisis van de afgelopen twee jaar invloed gehad op uw gevoel van eenzaamheid? (N = 1.470)



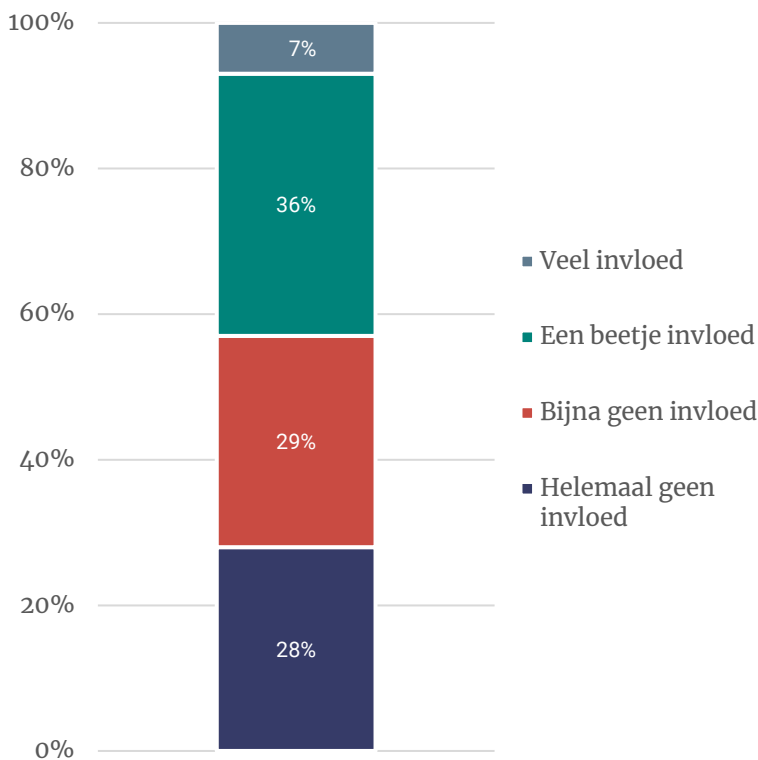
De ruime meerderheid van de 55-plussers (88%) verwacht een najaarsgolf van corona, al zegt de meerderheid (69%) dit niet stellig. Dertien procent verwacht geen najaarsgolf. Mensen die regelmatig of vaak eenzaam zijn, verwachten vaker 'zeker wel' een najaarsgolf van corona dan mensen die zelden of nooit eenzaam zijn.

Figuur 8.2 – Verwacht u een najaarsgolf van corona? (N = 1.470)



Zes op de tien 55-plussers (57%) verwachten (bijna) geen invloed te merken van een najaarsgolf op een gevoel van eenzaamheid (Figuur 8.3). Een op de drie (36%) verwacht een beetje invloed te merken en een op de tien (7%) verwacht dat de najaarsgolf veel negatieve invloed gaat hebben op het ontstaan of verergeren van eenzaamheidsgevoelens. Mensen die meer mobiel zijn zeggen vaker dat ze geen invloed verwachten, minder mobieleën verwachten meer invloed. Ditzelfde is zichtbaar voor mensen die zich eenzaam voelen. Degenen die zelden of nooit eenzaam zijn, verwachten vaker dat een najaarsgolf geen invloed gaat hebben op eenzaamheidsgevoelens. Zij die regelmatig of vaak eenzaam zijn, verwachten vaker dat een najaarsgolf veel invloed gaat hebben op het verergeren van eenzaamheidsgevoelens.

Figuur 8.3 – In hoeverre verwacht u dat de najaarsgolf een negatieve invloed heeft op (het ontstaan of verergeren van) eenzaamheidsgevoelens? (N = 1.470)



A Profiel van de respondent

In Tabel A.1 staat het profiel van de respondent in ongewogen aantallen. In Tabel A.2 staan de gewogen aantallen.

Tabel A.1 – Profiel van de respondent (ongewogen)

	55-64	65-74	75+	Totaal
Leeftijd				
55-64	676			676
65-74		576		576
75+			218	218
Totaal	676	576	218	1.470
Geslacht				
Man	317	362	163	842
Vrouw	358	213	55	626
Genderneutraal	1	1	0	2
Totaal	676	576	218	1.470
Opleiding				
Laag	113	118	55	286
Midden	224	136	61	421
Hoog	335	320	101	756
Onbekend	4	2	1	7
Totaal	676	576	218	1.470
Inkomen				
Minimum	32	11	1	44
Beneden modaal	57	76	34	167
Bijna modaal	74	71	37	182
Modaal	113	128	41	282
Tussen 1 en 2 keer modaal	155	150	64	369
Twee keer modaal	61	37	7	105
Meer dan 2 keer modaal	85	50	10	145
Weet ik niet / wil ik niet zeggen	89	47	22	158
Onbekend	10	6	2	18
Totaal	676	576	218	1.470

Tabel A.2 – Profiel van de respondent (gewogen)

	55-64	65-74	75+	Totaal
Leeftijd				
55-64	615			615
65-74		538		538
75+			317	317
Totaal	615	538	317	1.470
Geslacht				
Man	306	355	224	785
Vrouw	308	282	93	683
Genderneutraal	1	1	0	2
Totaal	615	538	317	1.470
Opleiding				
Laag	171	197	107	286
Midden	244	171	103	421
Hoog	197	167	106	756
Onbekend	3	3	1	7
Totaal	615	538	317	1.470
Inkomen				
Minimum	31	10	2	43
Beneden modaal	59	96	59	214
Bijna modaal	72	84	60	216
Modaal	113	115	57	285
Tussen 1 en 2 keer modaal	137	115	79	331
Twee keer modaal	47	19	9	75
Meer dan 2 keer modaal	62	40	12	114
Weet ik niet / wil ik niet zeggen	88	53	36	177
Onbekend	6	6	3	15
Totaal	615	538	317	1.470

B Vragenlijst

Welkom

Fijn dat u mee wilt doen aan dit onderzoek naar de bewegingsvrijheid van 55-plussers!

U krijgt ongeveer 25 vragen en de vragenlijst duurt om en nabij 10 minuten. Alle uitkomsten die u geeft worden geanonimiseerd en vertrouwelijk behandeld. Mocht u tijdens de vragenlijst willen pauzeren, dan kunt u op een later moment verder gaan waar u bent gebleven.

In de vragenlijst worden de begrippen 'bewegingsvrijheid' en 'mobiliteit' benoemd. Met deze begrippen bedoelen we of iemand zelfstandig en makkelijk van plek A naar plek B komt.

Bewegingsvrijheid

1. Hoe makkelijk of moeilijk kunt u zich van plek A naar plek B verplaatsen?

Geef dit aan op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor 'heel moeilijk' en 5 staat voor 'heel makkelijk'.

Heel moeilijk				Heel makkelijk
1	2	3	4	5
0	0	0	0	0

2. In hoeverre laat u wel eens iets schieten, een verjaardag, uitje of afspraak, omdat u geen mogelijkheid ziet om er te komen?

- Vaak
- Regelmatig
- Soms
- Zelden
- Nooit

3. In hoeverre heeft corona een negatieve invloed (gehad) op uw bewegingsvrijheid?

Heel veel				Heel weinig
1	2	3	4	5
0	0	0	0	0



Vervoersmogelijkheden

4. Kunt u zich lopend verplaatsen?

- Ja
- Nee

5. Gebruikt u hulpmiddelen bij het lopen?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Ja, een stok / kruk
- Ja, een rollator / looprek
- Ja, een rolstoel
- Ja, een scootmobiel
- Nee

6. Maakt u gebruik van een van de volgende vervoersmiddelen?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Fiets
- Elektrische fiets
- Bromfiets / scooter / snorfiets / brommobiel
- Auto (incl. deelauto)
- Scootmobiel / elektrische rolstoel / gehandicaptenvoertuig
- Bus
- Trein
- Tram
- Metro
- Taxi
- WMO-vervoer
- Vervoer door vrijwilligers
- Nee, geen van deze

(Indien nooit gebruik maken van auto, ga door naar vraag 8)

7. Heeft u een auto waarmee u zich verplaatst?

(Dit kan een auto in eigen bezit zijn of een auto die u regelmatig kunt lenen)

- Ja, (ook) als bestuurder
- Ja, maar alleen als bijrijder
- Nee.



8. In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen?

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens	Weet niet / n.v.t.
Het is goed dat mensen van 75 jaar een keuring krijgen voor het autorijbewijs.	0	0	0	0	0	0
Ik ben bang om mijn rijbewijs bij de keuring voor 75-jarigen kwijt te raken.	0	0	0	0	0	0
Als ik niet meer auto kan rijden vrees ik dat ik naar minder dingen toe kan gaan.	0	0	0	0	0	0

(Indien geen gebruik maken van de trein, bus, tram of metro, ga door naar vraag 8)

9. U heeft aangegeven zelden of nooit gebruik te maken van het openbaar vervoer. Waarom maakt u hier (bijna) geen gebruik van?

(maximaal 5 antwoorden mogelijk)

- Mijn gezondheid laat het niet toe
- Het treinstation of de bushalte is te ver weg
- De trein of bus rijdt niet vaak genoeg
- Ik kan geen informatie vinden
- Ik ben niet digitaal vaardig om online een reis plannen of kaartje te kopen
- Ik heb fysieke ondersteuning nodig tijdens de reis
- Ik vind het te duur
- Ik voel mij niet veilig
- Ik heb het gevoel andere reizigers tot last te zijn
- Ik durf niet om hulp te vragen
- Ik vind het niet betrouwbaar
- Ik vind het te druk
- Ik reis (bijna) altijd met de auto
- Anders, namelijk:

10. Met welke van de volgende vervoersopties op maat bent u bekend?

Vervoersopties verschillen per gemeente, het kan zo zijn dat uw vervoersoptie er niet in de volledige naam bij staat, maar wel vergelijkbaar is met een van de antwoordopties.

- Begeleid openbaar vervoer
- Belbus
- Deeltaxi
- Valys
- Rolstoeltaxi



- Individueel vervoer door vrijwilligers (AutoMaatje)
- Groepsvervoer door vrijwilligers (BoodschappenPlusBus)
- Huurauto of deelauto (GreenWheels, Zonnebloemauto)
- Ik ben met geen enkel genoemde optie bekend
- WMO-vervoer

11. Maakte u in het afgelopen jaar wel eens gebruik van de volgende vervoersopties?

(filteren op vorige vraag)

- Begeleid openbaar vervoer
- Belbus
- Deeltaxi
- Valys
- Rolstoeltaxi
- Individueel vervoer door vrijwilligers (AutoMaatje)
- Groepsvervoer door vrijwilligers (BoodschappenPlusBus)
- Huurauto of deelauto (GreenWheels, Zonnebloemauto)

12. Wat is uw ervaring met de volgende vervoersopties?

(filteren op vorige vraag)

	Ze er Tevreden	Tevreden	Niet tevreden niet ontevreden	Ontevreden	Ze er ontevreden	Weet ik niet
Begeleid openbaar vervoer	0	0	0	0	0	0
Belbus	0	0	0	0	0	0
Deeltaxi	0	0	0	0	0	0
Valys	0	0	0	0	0	0
Rolstoeltaxi	0	0	0	0	0	0
Individueel vervoer door vrijwilligers (AutoMaatje)	0	0	0	0	0	0
Groepsvervoer door vrijwilligers (BoodschappenPlusBus)	0	0	0	0	0	0
Huurauto of deelauto (GreenWheels, Zonnebloemauto)	0	0	0	0	0	0



Afhankelijkheid in mobiliteit

13. In hoeverre bent u afhankelijk van anderen in uw verplaatsingen?

- Ik ben onafhankelijk en help (soms) anderen
- Ik ben onafhankelijk
- Ik ben soms onafhankelijk, maar soms afhankelijk
- Ik ben afhankelijk van anderen

(indien onafhankelijk, ga door naar vraag 17)

14. In welke mate kunt u rekenen op hulp van uw familie / vrienden & kennissen / buurtgenoten wanneer u begeleiding nodig hebt met verplaatsen?

	Helemaal geen hulp	Zelden hulp	Soms hulp	Vaak hulp	Altijd hulp	n.v.t.
Familie	0	0	0	0	0	0
Vrienden/kennissen	0	0	0	0	0	0
Buurtgenoten	0	0	0	0	0	0

(Filteren op vorige vraag)

15. In hoeverre maakt u daadwerkelijk gebruik van de hulp van familie / vrienden & kennissen / buurtgenoten wanneer u begeleiding nodig hebt met verplaatsen?

	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Altijd	n.v.t.
Familie	0	0	0	0	0	0
Vrienden/kennissen	0	0	0	0	0	0
Buurtgenoten	0	0	0	0	0	0



(Filteren op vorige vraag, wanneer men dus niet om hulp vraagt maar wel op hulp kan rekenen, vraag 14 & vraag 15)

- 16. Waarom maakt u zelden of nooit gebruik van de hulp van (sommige) anderen ondanks dat u toch op diens hulp kan rekenen? Wat zou voor u drempels verlagen om wel gebruik te maken van hulp?**
- (open vraag)
 - Wil ik niet zeggen / Geen antwoord



Informatievoorziening

17. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen over *(Filteren op openbaar vervoer gebruik, of doelgroepen vervoer)* (De combinatie van vraag 4 en vraag 9 laat zien of iemand gebruik maakt van het openbaar vervoer. Als iemand dat doet dan krijgt deze persoon daarvoor deze vragen. Als iemand niet met het openbaar vervoer reist maar met doelgroepen vervoer krijgt deze persoon de stellingen daarvoor te zien. Iemand die alleen met de auto reist krijgt deze vragen niet te zien) ?

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens	Weet niet / n.v.t.
De informatie over <i>(Filteren op openbaar vervoer gebruik, of doelgroepenvervoer)</i> is eenvoudig beschikbaar in mijn gemeente	0	0	0	0	0	0
Ik lees informatie over <i>(Filteren op openbaar vervoer gebruik, of doelgroepenvervoer)</i> digitaal op mijn tablet, laptop/computer of smartphone.	0	0	0	0	0	0
Ik denk dat het goed is om me te oriënteren op vervoer 'op maat', al voordat ik het echt nodig heb.	0	0	0	0	0	0
Ik weet wat de mogelijkheden zijn voor alternatieve vervoersopties als ik (nog) minder mobiel wordt.	0	0	0	0	0	0



Eenzaamheid en mobiliteit

18. In hoeverre heeft u de laatste vijf jaar een verandering in mobiliteit meegemaakt?

- Ik ben veel meer mobiel geworden
- Ik ben een beetje meer mobiel geworden
- Ik ben even mobiel gebleven
- Ik ben een beetje minder mobiel geworden
- Ik ben veel minder mobiel geworden

(Alleen aan mensen stellen met een afname in mobiliteit)

19. Waardoor heeft u een afname in mobiliteit meegemaakt?

Meerdere antwoorden mogelijk

- Door ontwikkelingen wat betreft mijn gezondheid (ziekte, blessure, handicap etc.)
- Door het wegdoen van bijvoorbeeld de auto, de fiets of de scooter
- Door het verlies van een partner / dierbare die mij hierbij hielp
- Door een verhuizing
- Door een gebrek aan financiële middelen
- Door corona voel ik me niet meer veilig in het openbaar vervoer of bij iemand in de auto
- Door corona voel ik me niet meer veilig op plekken waar veel mensen bij elkaar komen
- Ik behoor tot een risicogroep en ben daarom terughoudender geworden
- Anders, namelijk;

20. In hoeverre voelt u zich wel eens eenzaam?

- Nooit
- Zelden
- Soms
- Regelmatig
- Vaak

(Mensen die nooit eenzaam zijn krijgen deze vraag niet)

21. In welke mate heeft uw afname in mobiliteit invloed gehad op het ontstaan of verergeren van een eenzaamheidsgevoel?

- Helemaal geen invloed
- Bijna geen invloed
- Een beetje invloed
- Veel invloed



22. In welke mate denkt u dat u vrij kunnen bewegen en verplaatsen belangrijk is om een eenzaamheidsgevoel te voorkomen?

- Heel belangrijk
- Belangrijk
- Belangrijk / niet onbelangrijk
- Onbelangrijk
- Heel onbelangrijk

23. Waarom denkt u dat mobiel zijn (*antwoord vorige vraag*) is met betrekking tot het ontstaan of verergeren van een eenzaamheidsgevoel?

- (open vraag)
- Wil ik niet zeggen / Geen antwoord

Eenzaamheid en corona

24. Heeft de coronacrisis van de afgelopen twee jaar invloed gehad op uw gevoel van eenzaamheid?

- Ja, ik voel mij nu veel eenzamer
- Ja, ik voel mij nu wat meer eenzaam
- Ja, ik voel mij nu minder eenzaam
- Nee, niet meer of minder eenzaam
- Nee, de coronacrisis had hier geen invloed op

25. Verwacht u een najaarsgolf van corona?

- Ja, zeker wel
- Ja, waarschijnlijk wel
- Nee, waarschijnlijk niet
- Nee, zeker niet

26. In hoeverre verwacht u dat de najaarsgolf een negatieve invloed heeft op (het ontstaan of verergeren van) eenzaamheidsgevoelens?

- Helemaal geen invloed
- Bijna geen invloed
- Een beetje invloed
- Veel invloed



Contactgegevens

I&O Research Enschede

Zuiderval 70

Postbus 563

7500 AN Enschede

053 - 200 52 00

KVK-nummer 08198802

info@ioresearch.nl

www.ioresearch.nl

I&O Research Amsterdam

Piet Heinkade 55

1019 GM Amsterdam

020 - 308 48 00

info@ioresearch.nl

www.ioresearch.nl