

2016

Perceived & Measured Mobility: Kunnen ouderen meer dan dat ze denken?



H.P.A. Krijnsen

S2413582

11-1-2016

1 Samenvatting

Achtergrond: Met het teruglopen van bevolkingsomvang in rurale gebieden en daarmee het draagvlak voor voorzieningen, worden afstanden tot voorzieningen groter. Onderschatten van eigen mobiliteit kan ervoor zorgen dat ouderen zichzelf onnodig beperken, en niet meer bij hun benodigde voorzieningen kunnen komen.

Doel: Dit onderzoek zoekt uit of er verschillen bestaan tussen gemeten en ervaren mobiliteit van ouderen, en welke inzichten dit op kan leveren. *Methoden:* GPS data en dagboeken aangevuld door semigestructureerde interviews van 10 respondenten met een leeftijd van 65 jaar en ouder. *Resultaten:* Gemeten mobiliteit biedt door middel van een netwerkanalyse een goed beeld van iemands mobiliteit. Ouderen worden in hun mobiliteit beperkt door de nadelen die lopen, fietsen en openbaar vervoer met zich meebrengen. Tegenover die nadelen staat het grote gebruiksgemak van de auto. *Conclusies:* Ouderen worden vooral beperkt in hun keuze betreft vervoersmiddel, maar zolang de auto ter beschikking staat weerhoudt dit men niet om dagelijkse activiteiten te ondernemen. Zolang een auto beschikbaar is, geven ouderen hun eigen mobiliteit een hoge waardering. Omdat gemeten mobiliteit een goed beeld schetst kunnen verschillen met de ervaren mobiliteit inzichten leveren op die ouderen een boost geven in zelfvertrouwen, of als reality check kunnen dienen. Dit is echter niet aangetoond.

2 Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Samenvatting..... | 1 |
| 2 | Inhoudsopgave | 2 |
| 3 | Inleiding | 4 |
| 3.1 | Probleemstelling..... | 4 |
| 3.2 | Opbouw | 5 |
| 4 | Theoretisch kader..... | 5 |
| 4.1 | Conceptueel model | 7 |
| 5 | Methodologie | 7 |
| 5.1 | Respondenten zoeken..... | 7 |
| 5.2 | Onderzoeksopzet:..... | 8 |
| 5.3 | GPS-trackers en dagboeken | 8 |
| 5.4 | Analyse GPS data en dagboeken | 9 |
| 5.5 | Interviews | 10 |
| 5.6 | Analyse interviews..... | 11 |
| 5.7 | Ethische afwegingen:..... | 11 |
| 6 | Resultaten..... | 12 |
| 6.1 | Dataverzameling..... | 12 |
| 6.2 | Ervaren Mobiliteit..... | 12 |
| 6.2.1 | Authority Constraints | 12 |
| 6.2.2 | Coupling Constraints | 13 |
| 6.2.3 | Capability Constrains | 14 |
| 6.2.4 | Eigen beoordeling respondenten | 14 |
| 6.3 | Gemeten Mobiliteit | 15 |
| 6.3.1 | Mobiliteit in kaart..... | 15 |
| 6.4 | Capaciteit..... | 25 |
| 7 | Conclusies..... | 25 |
| 7.1 | Reflectie..... | 26 |
| 7.2 | Aanbevelingen..... | 26 |
| 8 | Literatuurlijst | 27 |
| 9 | Bijlagen | 28 |
| 9.1 | Ingetekende en Netwerk Analyse kaarten | 28 |

| | | |
|-------|--|----|
| 9.1.1 | Respondent 1..... | 29 |
| 9.1.2 | Respondent 2..... | 30 |
| 9.1.3 | Respondent 3..... | 31 |
| 9.1.4 | Respondent 4..... | 32 |
| 9.1.5 | Respondent 5..... | 33 |
| 9.1.6 | Respondent 6..... | 34 |
| 9.1.7 | Respondent 7..... | 35 |
| 9.1.8 | Respondent 9..... | 36 |
| 9.1.9 | Respondent 10..... | 37 |
| 9.2 | Interviewgide met toelichting | 38 |
| 9.3 | Coderingsschema, leeg..... | 40 |
| 9.4 | Coderingsschema's ingevuld, per respondent | 41 |

3 Inleiding

Een vergrijzende samenleving brengt problemen met zich mee, met name in gebieden die kampen met krimp. Hoe zorg je ervoor dat mensen op oudere leeftijd hun kwaliteit van leven in stand kunnen houden?

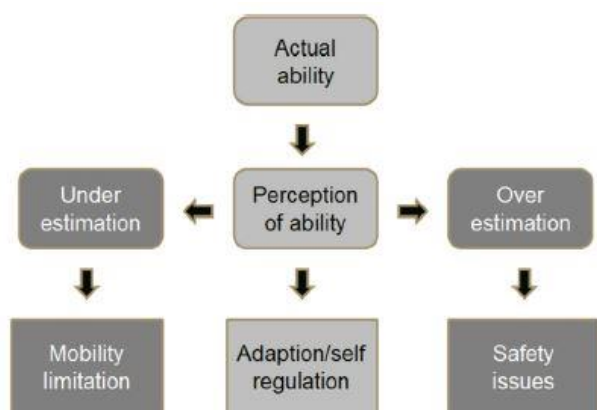
Krimp heeft een negatief effect op het aantal voorzieningen (NEDERLAND. KiM, 2010); een kleiner wordende bevolking zorgt voor afname van klandizie van winkels en draagvlak voor diensten. Dit heeft effect op de leefbaarheid van gebieden. Volgens Thissen (2012), wordt een aantasting van de kwaliteit van een regio vooral door ouderen als probleem ervaren. Een afname van bevolkingsomvang in krimpgebieden zal leiden tot grotere aaneengesloten gebieden zonder winkels die voorzien in de dagelijkse behoeften (NEDERLAND. KiM, 2010). Aangezien dit als gevolg heeft dat ouderen grotere afstanden moeten overbruggen om in dezelfde behoeften te voorzien. Is het daarom van belang dat deze bevolkingsgroep mobiel blijft. Mobiliteit is ook sociaal gezien van groot belang. Mellor en Edelmann lieten in 1988 al zien dat een lagere mobiliteit van ouderen leidt tot een mindere waardering van het leven, en een kleiner sociaal netwerk.

Mobiliteit speelt een grote rol in het behouden van onafhankelijkheid van ouderen (Rantakokko et al., 2013). Omdat ouderdom gepaard gaat met teruggang in de fysieke gesteldheid van mensen (Nagi, 1976) maakt dit ouderen met extra kwetsbaar. Dit onderzoek heeft tot doel inzicht te krijgen in de mate waarin ouderen zich mobiel voelen, en dit af te zetten tegen hun gemeten mobiliteit.

3.1 Probleemstelling

Gemeten mobiliteit en ervaren mobiliteit zijn twee verschillende dingen. Zoals hierboven besproken is het belangrijk voor ouderen om mobiel te blijven om ervoor te zorgen dat ze in hun behoeften te kunnen voorzien. Broberg & Willstrand (2014) stellen dat als mobiliteit een maatstaf is voor kwaliteit van leven, onderschatting van eigen kunnen kan leiden tot onnodige inperking van gedrag (figuur 1).

Daarnaast is verplaatsingsgedrag afhankelijk van de waargenomen uitvoerbaarheid van dat gedrag (Vlek et al. 1997). Het is dus van belang inzichtelijk te maken wat ouderen denken te kunnen. Mocht dit minder zijn dan wat ze daadwerkelijk doen, of kunnen, zou het inzichtelijk maken hiervan kunnen bijdragen aan het vergroten van hun leefgebied. Immers, als men beter weet wat men kan, zal men zich minder snel onderschatten, wat mensen inperkt in hun (verplaatsings)gedrag.



Figuur 1: hoe perceptie van eigen kunnen mobiliteit kan beperken (bron Broberg & Willstrand 2014)

Met het inzichtelijk maken van de mate waarin ouderen zich mobiel voelen, en in hoeverre ze het daadwerkelijk zijn wordt in dit onderzoek geprobeerd een antwoord te vinden op de vraag:

Welke inzichten kunnen verschillen tussen ervaren en gemeten mobiliteit van ouderen opleveren?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moeten de volgende deelvragen hulp bieden:

1. Welke beperkingen in mobiliteit ervaren ouderen?
2. Kan met GPS data een representatief beeld van de mobiliteit van ouderen geschetst worden?
3. Hoe verhoudt deze gemeten mobiliteit van ouderen zich tot de ervaren mobiliteit?
4. Kunnen eventuele verschillen inzichten opleveren die de daadwerkelijke mobiliteit vergroten?

3.2 Opbouw

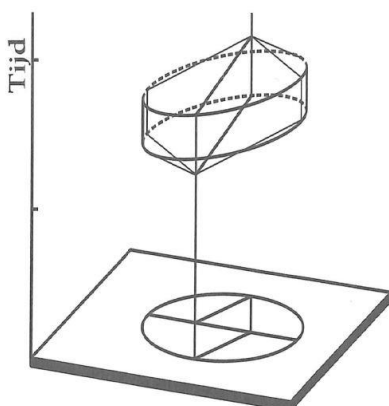
In de volgende hoofdstukken wordt geprobeerd een antwoord te vinden op bovenstaande vragen. In hoofdstuk 4 zal een theoretisch kader worden gebouwd die de basis vormt voor dit onderzoek. Aan de hand van dit theoretische kader zullen de onderzoeksmethoden uitgelegd worden Dit gebeurt in hoofdstuk 3: methodologie. Vervolgens zullen bevindingen en resultaten besproken worden in hoofdstuk 4: Resultaten. Wat deze resultaten aan nieuwe inzichten bieden, of de onderzoeksvragen beantwoordt worden, en wat we hiervan kunnen leren. Daarover wordt gesproken en gereflecteerd in hoofdstuk 5: Conclusies.

4 Theoretisch kader

In dit onderzoek wordt er gewerkt vanuit de activity-based-approach. Deze benadering wordt omschreven als 'een wijze waarbij het waargenomen reisgedrag afhangt van het activiteitenpatroon van mensen en huishoudens, binnen hun beperkingen van tijd en plaats' (Van Wee & Annema, 2009). Hågerstrand(1970) verdeelde deze beperkingen over drie categorieën;

1. Capability constraints, waarbij gedacht moet worden aan fysieke beperkingen (bijvoorbeeld een handicap, of slapen op bepaalde tijden), en instrumentele beperkingen(bijvoorbeeld geen auto hebben);
2. Coupling constraints, als men afhankelijk is van anderen; en
3. Authority constraints, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan het al dan niet bezitten van een geldig rijbewijs.

Hågerstrand stelt dat constraints(beperkingen) factoren zijn voor het al dan niet deelnemen aan activiteiten. Wat die activiteiten zijn, kan breed opgevat worden. Hoe een activiteit is gedefinieerd in dit onderzoek komt in paragraaf 5.4 aan bod. Alle activiteiten en de verplaatsingen daartussen zet Hågerstrand uit is een tijd-ruimte prisma. Dit prisma geeft een ruimtelijke weergave van de door een individu uitgevoerde activiteiten in een bepaalde tijdsduur.



In dit onderzoek wordt er gekeken naar de bewegingen van mensen tussen activiteiten. Het is zowel van belang om te weten voor welke activiteiten mensen de deur uit gaan, als waarom ze thuis blijven (wat houdt ze tegen → beperking?). Hågerstrand's prisma is een ruimtelijke weergave van wat mensen hebben gedaan, maar laat niet zien wat men potentieel kan. Om zo'n potentieel gebied in kaart te brengen wordt in dit onderzoek een ruimte berekend door middel van een Netwerk Analyse. Doel is immers om te weten welke actieruimte een participant zou kunnen hebben. Niet welke hij heeft laten zien.

Figuur 2: tijd- ruimte prisma met actieruimte

Volgens van Wee & Annema(2009) wordt verplaatsingsweerstand (beperkingen) bepaald door tijd, kosten en moeite. De factor ‘Moeite’ is onder te verdelen in 11 subcomponenten, op hun beurt verdeeld over de vervoersmiddelen Auto, OV, Fiets, en lopen.

| Moeite – Personenvervoer | | | |
|--------------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Auto | Openbaar Vervoer | Fiets | Lopen |
| (Dis)comfort | (Dis)comfort | (Dis)comfort | (Dis)comfort |
| Inspanning | Fysieke Inspanning | Fysieke Inspanning | Fysieke Inspanning |
| Betrouwbaarheid | Betrouwbaarheid | Ongevalrisico | Sociale Veiligheid |
| Stress | Informatie | Sociale Veiligheid | (Kans op) slecht weer |
| Ongevalrisico | Sociale Veiligheid | (Kans op) slecht weer | |
| Informatie | Imago | Beweging | |
| | Toegankelijkheid Invaliden | | |

Figuur 3: De factor moeite met subcomponenten (Bron van Wee & Annema, 2009)

Omdat met ouderdom de fysieke gesteldheid van mensen achteruit gaat (Nagi, 1976), ligt de focus in dit onderzoek vooral op de capability constraints. Hågerstrand’s blijft echter vaag over welke problemen nou ten grondslag liggen van beperkingen in mobiliteit. De ‘factor moeite’ geeft een gedetailleerder beeld. Daarom wordt de factor moeite in dit onderzoek gebruikt om beperkingen beter te kunnen duiden. Omdat de subcomponenten per vervoersmiddel ingedeeld zijn is het tevens erg geschikt voor bijvoorbeeld planologen, die aan de hand van zo’n indeling doelgericht kunnen handelen.

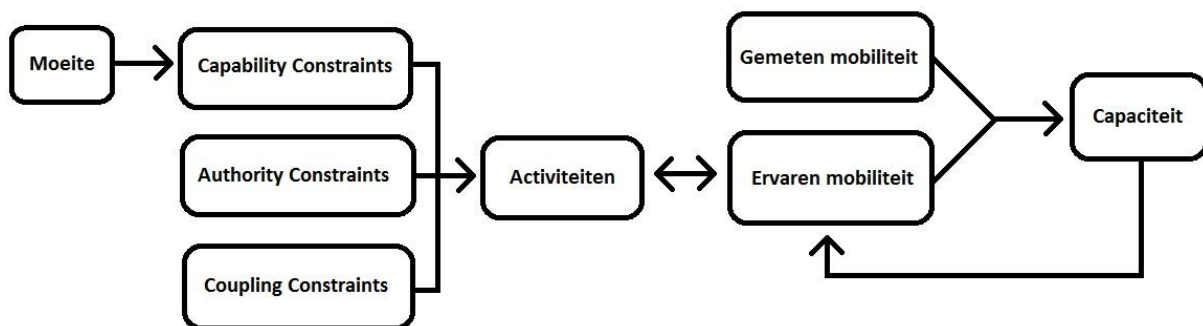
Dit onderzoek vergelijkt de gemeten mobiliteit met de ervaren mobiliteit van ouderen om te kijken of er verschillen bestaan tussen wat men dént te kunnen en wat men daadwerkelijk kan. Daarbij is ervan uitgegaan dat de gemeten mobiliteit en de capaciteit van iemand gelijk zijn. Omdat wat een respondent in een week laat zien maar een momentopname is kan niet met zekerheid gezegd worden dat deze twee ook daadwerkelijk hetzelfde zijn.

Rantakokko et al(2013) definiëren mobiliteit als “a persons ability to move himself or herself independently and safely from one place to another”. Voor dit onderzoek maakt het echter niet uit of een persoon ‘independently’(zelfstandig) van A naar B komt. Immers: Als iemand je van A naar B vervoert, beperkt dit je wellicht in je vrijheid, maar dat is slechts een ‘coupling constraint’. Gebaseerd op, en vrij vertaald uit de definitie van Rantakokko et al, zal dit onderzoek bij mobiliteit uitgaan van de definitie: de mate waarin een persoon zichzelf veilig kan bewegen van de ene naar de andere plaats. Mobiliteit is ook uit te drukken als vervoersprestatie. Dit wordt omschreven als de “totale lengte van alle verplaatsingen van personen in een bepaalde periode in een bepaald gebied” (Van Wee & Annema, 2009). Hoewel in dit onderzoek geen bepaald gebied is afgetekend, wordt deze definitie gehanteerd voor ‘gemeten mobiliteit’. Tevens wordt er onderscheid gemaakt tussen verschillende vervoersmiddelen bij de totale lengten, omdat dit beter aansluit bij de ‘factor moeite’. Ervaren mobiliteit wordt gedefinieerd als “[...]the subject’s perceived difficulties, restrictions, or need for assistance associated with the activity.”(Rantakokko et al, 2013). Perceived mobility sluit volgens deze definitie aan bij het model van Hågerstrand, als je difficulties, restrictions en assistance vergelijkt met respectievelijk capability, authority, en coupling constraints.

4.1 Conceptueel model

Zoals eerder vermeld worden activiteiten beperkt door Capability, Coupling en Authority Constraints. De activiteiten waaraan iemand nog deel kan nemen hebben effect op de ervaren mobiliteit van diegene. Het onderzoek gaat ervan uit dat wat men dagelijks doet (activiteiten) iemand zijn of haar perceptie van mobiliteit kan beïnvloeden. Immers, activiteiten waaraan je deel kunt nemen, zijn het bewijs voor jezelf dat je nog (minimaal) zo mobiel bent. Omgekeerd zullen activiteiten waaraan je niet meer mee kunt doen, je laten inzien dat je niet (meer) zo mobiel bent. Je perceptie van mobiliteit heeft omgekeerd ook invloed op de activiteiten waaraan je deelneemt, omdat een onderschatting van eigen kunnen kan leiden tot beperking van mobiliteit (Broberg & Willstrand, 2014) Vandaar de wisselwerking tussen Activiteiten en ervaren mobiliteit.

De gemeten en ervaren mobiliteit moeten samen een beeld opleveren van de capaciteit van respondenten. Het voorleggen van deze capaciteit aan respondenten zou hen tot nieuwe inzichten kunnen brengen. Hierop kunnen ze hun strategieën erop aanpassen. Dit heeft vervolgens weer invloed op hun ervaren mobiliteit. Dit kan twee kanten op werken: bij een negatieve uitkomst (mensen kunnen minder dan ze denken) zal de ervaren mobiliteit omlaag worden bijgesteld, bij een positieve (mensen kunnen meer dan ze denken) zal deze omhoog worden bijgesteld.



Figuur 4: Conceptueel Model

5 Methodologie

Respondenten verzamelen gedurende een week GPS data van hun bewegingen door middel van GPS-trackers. Aanvullende informatie bij de bewegingen wordt verzameld door middel van dagboekjes. Aan de hand van deze twee informatiebronnen worden semigestructureerde interviews gehouden met respondenten van 65 jaar en ouder.

5.1 Respondenten zoeken

De respondenten voor dit onderzoek zijn gezocht in de sociale kringen van de onderzoekers. Alle respondenten behalve 1 zijn bekenden, burens, vrienden van familie, of zelfs familie van de onderzoeker. Hierdoor werden participanten makkelijk bereid gevonden om te participeren in een onderzoek dat privacygevoelig ligt (in verband met GPS-trackers, dagboeken en interviews). Een ander voordeel is dat je vragen kunt stellen die je anders minder snel had gesteld, omdat je de respondent kent. Nadeel is dat je het risico loopt maar halve informatie te krijgen door eventuele gevoelige zaken, die je als buitenstaander wellicht wel had achterhaald. Het geslacht van respondenten is volkomen toevallig en de groep is niet representatief voor een groter geheel. Het geslacht van de respondenten wordt niet van belang geacht omdat verschillen in gender in dit onderzoek niet aangekaart worden. Tevens wordt leeftijd, afgezien van 65 jaar en ouder (voormalige pensioengrens in Nederland) niet van belang geacht. Dit omdat goed denkbaar is dat een persoon van 75 best mobieler kan zijn dan iemand van 68, ondanks hogere leeftijd.

In totaal deden er 10 respondenten mee aan dit onderzoek, onder wie 2 vrouwen, en 8 mannen. De leeftijd varieerde zover bekend (niet alle respondenten wilden hun leeftijd prijsgeven) tussen de 65 en 74 jaar. Alle respondenten beschikken over een auto. Negen van de tien respondenten wonen in een plaats met minder dan 6500 inwoners.

5.2 Onderzoeksopzet:

Het onderzoek bestaat uit drie delen, en volgt een vergelijkbare onderzoeksopzet als Broberg en Willstrand(2014); kwantitatieve dataverzameling; diepte interviews; en reflectie. De opzet van dit onderzoek is vergelijkbaar:

Deel 1: meten van de mobiliteit van ouderen.

Deel 2: vaststellen hoe mobiel ouderen zich voelen.

Deel 3: reflecteren met respondent op gemeten mobiliteit, met als doel Bewustzijn van mobiliteit creëren. Aan het eind van de interviews moet duidelijk zijn of, en welke verschillen er bestaan tussen gemeten en ervaren mobiliteit en wat voor inzichten dit oplevert.

5.3 GPS-trackers en dagboeken

Als eerste wordt er GPS data verzameld van respondenten. Respondenten kregen 8 dagen lang een GPS tracker mee, waarmee al hun bewegingen in kaart zijn gebracht. De eerste dag is een proefdag en is niet meegenomen in de analyse. GPS trackers zijn voor de betreffende onderzoeksvraag erg geschikt omdat het bewegingen met afstanden en tijden ruimtelijk weergeeft. Dit strijkt met de definitie van gemeten mobiliteit die in dit onderzoek gehanteerd wordt. Dagboeken kunnen hiervan ook een grof beeld schetsen, maar laten bijvoorbeeld niet zien welke route de respondent heeft genomen, welke afstand is afgelegd, hoe lang de verplaatsing en hoe lang de activiteit zelf heeft geduurd. Omgekeerd kan uit de GPS gegevens niet worden opgemaakt hoe de respondent zich heeft verplaatst (welk vervoersmiddel) en met wie (belangrijk voor coupling constraints). Ook kun je niet opmaken welke activiteit de respondent heeft uitgevoerd. De dagboeken vullen de GPS trackers hierbij aan. Aangezien respondenten in de dagboeken alleen dat opschrijven wat ze zelf belangrijk achten, kunnen de dagboeken inzicht geven in wat de respondent beweegt. Dit kan vervolgens bij de interviews gebruikt worden.

Met de GPS en dagboekgegevens zijn er kaarten gemaakt die bewegingen ruimtelijk inzichtelijk maken. Deze kaart zijn meegenomen naar de interviews, om het verhaal tastbaarder te maken voor de respondent.

DAG 3 - Datum: 19-10-15

| Over de activiteit | | | | | Over de reis | | Bijzonderheden |
|-----------------------------|-------------------|---------|----------|-----------------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Tijdstip: van... tot ... | Welke activiteit? | Waar? | Met wie? | Gepland of ongepland? | Vervoers- middel(en) | Met wie gereisd? | |
| 09.00-11.00 | Bewegen | Lorbaan | Hond | Ongepland | Lopend | Alleen, later met buurman | Buurman sluit aan |
| 11.00-12.00 | Tuinieren | Thuis | Alleen | Ongepland | | | Geraniums gestekt |
| 13.30-15.30 | Afspraak tandarts | Venray | Alleen | Gepland | Fiets | Alleen | Wachtkamer tandarts |
| 15.50-17.00 | Tuinieren | Thuis | Alleen | Ongepland | | | Diverse werken in moestuin |

Figuur 5: voorbeeld dagboek. Bron: dag 3 respondent Erik_3

5.4 Analyse GPS data en dagboeken

De GPS data en dagboeken worden gebruikt om kaarten te maken die aan respondenten voorgelegd kunnen worden in de interviews om gemeten en ervaren mobiliteit te kunnen vergelijken. Daarbij vullen de dagboeken de GPS data aan. De analyse van de GPS data en dagboeken het vertalen daarvan naar kaarten gebeurt in 4 stappen:

1. Uitlezen van GPS trackers
2. Bewerking GPS data in ArcGIS
3. Berekeningen in Excel
4. Netwerk analyse in ArcGIS

Het uitlezen van de GPS trackers wordt niet door de onderzoeker zelf gedaan, omdat ik noch over de vaardigheid, noch de software beschik om dit te kunnen doen. Voor deze data ben ik afhankelijk van dr. ir. S.G. Weitkamp, die bij het uitlezen van de GPS data de volgende stappen doorloopt:

Csv bestand van gps tracker met x, y, en datum/tijd wordt ingeladen in GIS software commonGIS. Dit levert een beeld op van punten met met x, y en tijd waarden, die samen een traject vormen. Uitschieters door slechte satelietontvangst worden handmatig verwijderd. Als een respondent minimaal 10 minuten verblijft binnen een vierkant gebied met een diagonaal van 80 meter is dat één activiteit. Activiteiten binnen een straal van 100 meter worden samengevoegd zodat ze 1 vaste plek hebben. Elke plek krijgt een gemiddelde duur van het verblijf op de plek en de totale duur van het verblijf op de plek toegewezen, alsmede de start datum en het start-uur van elk bezoek aan deze plek. Trajecten (beweging tussen plekken) worden gesplitst op basis van de plekken, en trajecten die minder dan een minuut duren of waarbij de verplaatsing minder is dan 500 meter worden verwijderd. De trajecten krijgen een snelheid, tijdsduur, en een afstand toegekend. Tevens krijgt ieder lijnstuk een begin, en eindplek toegekend. De trajecten en de plekken worden geëxporteerd en klaargemaakt voor ArcGIS. Trajecten zijn in ArcGIS te zien als lijnbestanden en plekken als puntbestanden. (vrij naar Weitkamp, 2015)

In ArcGIS kan nu de data bewerkt worden. Aan de hand van de dagboeken wordt aan de lijnbestanden met de bewegingen van de respondenten een label toegevoegd: Vervoersmiddel. Dit wordt in ArcGIS gedaan met de dagboeken ernaast om er zeker van te zijn dat het betreffende lijnstuk het juiste vervoersmiddel krijgt toegewezen. Het databestand wordt nu vanuit ArcGIS gekopieerd naar Excel.

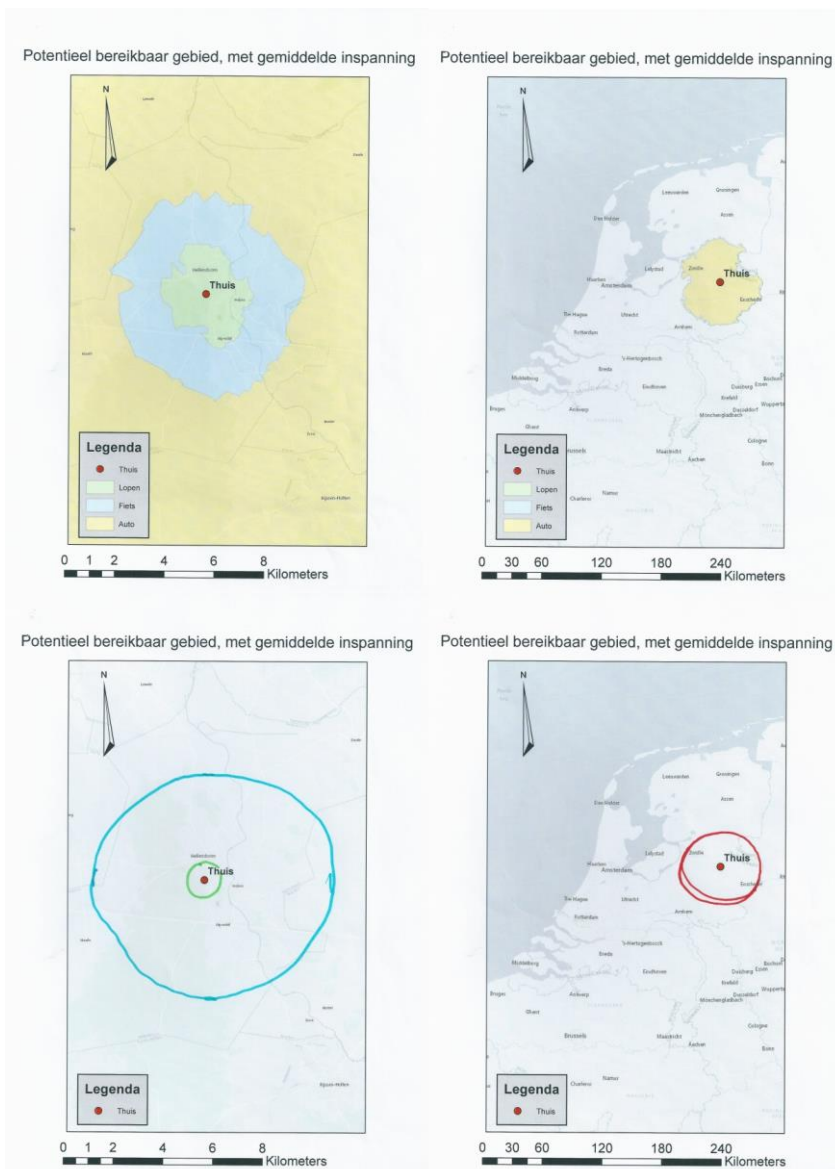
Per respondent wordt nu in Excel per lijnstuk een gemiddelde snelheid door de totaal afgelegde afstand te delen door de totale tijdsduur van een bepaald lijnstuk. Omdat iedere case (lijnstuk) nu een vervoersmiddel heeft, kan er per vervoersmiddel een gemiddelde tijdsduur (totale tijdsduur vervoersmiddel X : aantal cases met vervoersmiddel X) in uren, en een gemiddelde snelheid (totaal afgelegde afstand vervoersmiddel X : totale tijdsduur lijnstukken vervoersmiddel X) in kilometer per uur berekend worden. Deze worden per vervoersmiddel met elkaar vermenigvuldigd en leveren zo afstanden op die een beeld moeten schetsen voor wat een persoon gemiddeld reist per vervoersmiddel.

Nadat de afstanden zijn bepaald worden ze in ArcGIS gebruikt als break values bij een Netwerk Analyse, die wordt uitgevoerd op een wegenbestand van Nederland. Een Service Area analyse rekent uit wat voor gebied je kunt bereiken vanuit een bepaald punt, als je een bepaalde afstand af legt. Als uitgangspunt van de Service Area wordt de woning van de betreffende respondent gebruikt. Van deze service area worden kaarten gemaakt die gebruikt worden bij de interviews. Tevens worden van deze kaarten lege kaarten gemaakt die de respondenten zelf in zullen tekenen. Er is voor een netwerkanalyse gekozen omdat het van belang is om activiteiten (voorzieningen!) te kunnen bereiken. Hemelsbrede afstanden in kaart brengen door middel van buffers geeft dan een vertekend beeld.

5.5 Interviews

Het kiezen voor semigestructureerde interviews heeft te maken met een zekere vrijheid van opbouw binnen de gesprekken. Hierdoor stuur je niet aan op bepaalde antwoorden. De beperkingen die een respondent zelf merkt of waar hij of zij duidelijk last van heeft kunnen dan door de respondent zelf opgebracht worden. Bij een enquête zou je naar alle theoretisch mogelijke beperkingen kunnen vragen, en of de respondent daarvan beperkingen herkent. Maar een beperking herkennen, en deze ook echt merken in je dagelijks leven zijn twee verschillende dingen. Enquetes zijn dan te sturend. Bij interviews geef je de respondent een podium om te vertellen wat hij/zij ervaart(ervaren mobiliteit).

Ter voorbereiding op de interviews zijn de dagboeken bestudeerd om te kijken of er patronen zijn te ontdekken en of er dingen opvallen. Naast de interviewvragen werd respondenten ook gevraagd wat voor hen de maximale afstanden zijn vanaf welke afstand je de fiets pakt, wanneer je niet meer de fiets, maar de auto pakt, en wanneer het je te ver is om met de auto weg te gaan (voor alledaagse dingen). Deze afstanden worden ter plekke ingetekend in de lege kaartjes die vooraf zijn gemaakt. Tegen het einde van het interview zijn de getekende kaarten vergeleken met de Netwerk analyses, en is hierop gereflecteerd.



Figuur 6: Netwerk Analyse kaartjes (boven), en lege Kaartjes ingetekend door de Respondent zelf.(Bron: ArcGIS, Respondent 9)

Zodoende is de ervaren mobiliteit enigszins in kaart gebracht, en is tevens de methode voor het berekenen van het bereikbare gebied getoetst. Tijdens het reflecteren is met de respondenten gesproken over;

- verschillen tussen de getekende, en de geplotte kaarten
- of er dingen opvallen,
- of en hoe de inzichten hun beeld van eigen mobiliteit beïnvloed

Feitelijk is hier op individueel niveau, per respondent de hoofdvraag beantwoord.

5.6 Analyse interviews

De interviews zijn gecodeerd met behulp van 'de factor moeite' zoals beschreven door Van Wee & Annema (2009). Des te vaker een bepaalde code voorkomt, des te belangrijker deze factor is op het beperken van iemands mobiliteit. Na het in beeld brengen van deze meest beperkende factoren is gekeken of men deze factoren uit de gemeten mobiliteit had kunnen afleiden. Verder is er gekeken of de week al dan niet een doorsnee week was, en of er problemen waren met de GPS-trackers. Dit om de betrouwbaarheid van de data te controleren.

5.7 Ethische afwegingen:

Privacy wordt tegenwoordig als een groot goed gezien, dus is het van belang bij interviews vragen op de juiste manier te stellen, zodat respondenten niet afgeschrikt worden door vragen. Ook is het essentieel om de respondenten duidelijk te maken hoe de GPS trackers werken en wat de apparaten wél en níet kunnen. Hierdoor verklein je de kans dat de respondenten zich bespioneerd voelen. Dat laatste zou niet alleen onprettig zijn, maar kan ook invloed hebben op het bewegingspatroon van de respondenten, en daarmee dus op het onderzoek in het algeheel.

Tijdens het reflecteren op de GPS-data tijdens de interviews moet er rekening gehouden worden met de houding van de onderzoeker. Het is van belang om op respondenten niet belerend over te komen, al moet het interview(en onderzoek als geheel) uiteindelijk wél bijdragen aan hun welzijn door ze indien nodig in te laten zien dat ze meer kunnen dan ze momenteel denken.

In het algemeen moet de onderzoeker zich bewust zijn van het feit dat niet iedereen blij is met het label: "oudere", en moet de onderzoeker de respondenten niet onderschatten in hun kunnen(ook hier het belang van het zorgvuldig uitlezen van de data alvorens aan de interviews te beginnen).

Bij zowel de interviews, als de data uit de logboeken en van de GPS trackers zijn de volgende richtlijnen gevolgd:

- Respondenten blijven anoniem
- Verkregen data is puur voor leer/ onderzoeksdoeleinden
- Verkregen data wordt niet gedeeld met derden
- Onderzoeksresultaten moeten beschikbaar zijn voor participanten
- Met persoonlijke gegevens wordt vertrouwelijk omgegaan

Deze richtlijnen zijn meegedeeld aan de participanten bij aanvang van de interviews, waarbij de verleende toestemming met audio opgenomen is.

6 Resultaten

Zes respondenten maakten een week vol aan GPS data, drie respondenten maakten 6 dagen vol, en bij 1 respondent waren er maar 5 dagen te gebruiken. Alle respondenten behalve respondent 8 heeft een blanco kaart ingetekend. Dit omdat dit aspect van het onderzoek pas na het interview met respondent 8 ontwikkeld is. Verder moet vermeld worden dat van respondent 6 en 9 grote delen van het interview verloren zijn gegaan door problemen met de opslagcapaciteit van het opnameapparaat. De beschikbare data uit deze interviews is zeer beperkt.

| Respondent: | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|-------------------------------|------|------|--------|--------|-------|--------|------|-------|------|--------|
| Geslacht: | Man | Man | Man | Man | Vrouw | Man | Man | Vrouw | Man | Man |
| Leeftijd: | 70 | 68 | ?(65+) | ?(65+) | 66 | ?(65+) | 74 | 65 | 69 | ?(65+) |
| Beschikking over Auto: | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja |
| Bevolkingsomvang woonplaats*: | 5135 | 2085 | 2060 | 5135 | 5135 | 6175 | 6175 | 15035 | 6175 | 6175 |

Figuur 7: Overzicht respondenten. *Bron: CBS, 2013

6.1 Dataverzameling

Geen van de respondenten zegt een problemen te hebben ondervonden tijdens de meetweek. Wel gaven ze aan dat het 'wennen' was (respondent 1), dat je 'eraan moest denken' (respondent 2). Respondent 5 gaf aan de tracker een dag te zijn vergeten, en respondent 8 vroeg zich af of ze de tracker bij zich moest dragen tijdens de balletles. Geen van de respondenten gaf aan zich anders te hebben gedragen wetende dat ze de tracker bij zich droegen.

Op de vraag of de meetweek een doorsnee week was, gaven 6 respondenten aan van wel. Twee gaven aan dat het min of meer doorsnee was, met een aantal uitschieters waardoor ze meer afstand afgelegd hadden dan normaal. De laatste twee gaven aan dat het geen doorsnee week was, omdat ze minder actief waren geweest in hun bewegingspatroon dan normaal.

6.2 Ervaren Mobiliteit

Aan de hand van de gecodeerde interviews is geprobeerd een beeld te schetsen van de ervaren mobiliteit, en van beperkingen die ouderen ervaren bij verplaatsingen. Ook is respondenten gevraagd om hun eigen mobiliteit een cijfer te geven. Om de ervaren mobiliteit ruimtelijk inzichtelijk te maken zijn door respondenten kaarten laten intekenen. Om overzicht te behouden wordt dit besproken in paragraaf 6.3.1. Aan de hand van Hågerstrands constraints is er gezocht naar beperkingen, en hierbij is de factor moeite gebruikt om capability constraints te categoriseren.

6.2.1 Authority Constraints

Authority constraints kwamen vooral naar voren in de vorm van sociale regels, waarbij een ander belasten met jouw problemen, en milieubelastend gedrag als sociaal onwenselijk gezien werd:

'[...]maar als het niet hoeft dan gaan we ook niet, dan gaan we met de fiets, dat kleine stukje, dat ga je niet met de auto.. nee.' – Respondent 5

Tegenover respondent 5 staan echter meerdere respondenten die geen sociale druk voelden in verband met milieubelastend autogebruik. Slechts twee respondenten geven aan de auto te laten staan uit milieugerelateerde overwegingen. Drie respondenten geven aan zich wel bewust te zijn van het milieu, maar dat dit

niet leidt tot minder autogebruik. Dit is een goed voorbeeld van *cognitieve dissonantie reductie*, waarbij iemand bewust is van de nadelen van zijn of haar gedrag, maar dit wegwuift omdat het makkelijker is om je opvatting aan te passen dan je gedrag (Steg & Tertoolen, 1999). Respondenten 1 en 7 geven aan dat een aanpassing van hun gedrag toch waarschijnlijk weinig uitmaakt. Ook dit komt overeen met wat Steg en Tertoolen al in 1999 bevonden.

Verdere authority constraints werden gevonden bij respondent 4, die aangaf dat hij van de dokter tijdelijk niet mocht autorijden, maar die belemmering had hij ondertussen al niet meer. En bij respondent 2, die aangaf dat hij door een fietsverbod in stadscentra vaak de fiets liet staan.

| Respondent: | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|------------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|------|----|
| Authority | | X | X | | X | X | | | | N.D. | |
| Coupling | | | | | X | | | X | X | N.D. | X |
| Capability: | | X | X | X | X | X | X | X | X | N.D. | X |
| Moeite: Fiets | Kans op slecht weer | X | | X | | X | X | | | N.D. | X |
| | Fysieke Inspanning | X | X | | X | X | X | | | N.D. | |
| | Sociale Veiligheid | | X | X | | | | | X | N.D. | |
| | Discomfort | X | | | | X | | | | N.D. | |
| | Ongevalrisico | X | | | | | | | | N.D. | |
| Moeite: OV | Discomfort | X | X | | X | X | | X | | N.D. | X |
| | Informatie | | X | | X | X | | X | | N.D. | |
| | Betrouwbaarheid | X | X | | | X | | | | N.D. | |
| | Fysieke Inspanning | | | | | | | | | N.D. | X |
| Moeite: Lopen | Kans op slecht weer | X | X | X | | X | X | | | N.D. | X |
| | Discomfort | | | | | X | | | | N.D. | |
| | Fysieke Inspanning | | | | | X | | | | N.D. | |
| Moeite: Auto | Discomfort | | | | X | X | | X | X | N.D. | |
| | Inspanning | | | | | X | | | | N.D. | |
| | Kans op slecht weer | | | | X | | | | | N.D. | |

Figuur 8: Overzicht van beperkingen in mobiliteit, per respondent.

6.2.2 Coupling Constraints

Coupling constraints komen bij 4 respondenten voor. Echter geven respondent 2 en 6 wel aan liever niet alleen de deur uit gaan. Hierbij moet vermeld worden dat deze beperking in alle 6 gevallen (inclusief respondent 2 en 6) geldt voor recreatief fietsen en lopen. Tevens geeft respondent 7 aan afhankelijk te zijn van zijn vrouw, maar dit niet als beperking te zien:

'[...] mijn vrouw had 3 jaar terug een herseninfarct gekregen toen was ze redelijk immobiel. Toen was ons tempo heel vlug afgezakt. Naar een niveau. Je gaat je aanpassen aan je omgeving. Aan je partner in dat geval dus, je gaat andere dingen doen. En dat komt niet meer echt op gang dus dat is eigenlijk je belemmering in je mobiliteit geworden. En ja is dat afhankelijkheid? Meelevendheid kun je ook zeggen. Ik hou niet van het woord afhankelijkheid. Je gedrag wordt beïnvloed met degene waarmee je samenleeft maar dat is altijd zo.' – Respondent 7

Iets soortgelijks geldt voor respondent 4, waarvan de vrouw geen rijbewijs heeft. Ook hij geeft aan zich daarvan bewust te zijn, maar dit tevens niet als beperking te zien.

6.2.3 Capability Constrains

'Moeite' werd ervaren door alle respondenten, in uiteenlopende mate. Gekeken naar het aantal vermeldingen van moeite kent de fiets de meeste beperkingen, gevolgd door het OV, Lopen, en als laatste de Auto. Meest voorkomende factor is het weer (12 vermeldingen). Dit houdt men echter alleen binnen voor recreatieve doeleinden, alle respondenten hebben een auto en daarmee een alternatief. Slechts 1 respondent gaf aan dat het weer ook voor de auto een rol speelt, aangezien ze met slecht weer sowieso minder de deur uit ging, dus vanzelfsprekend ook niet met de auto.

Naast het weer spelen discomfort en fysieke inspanning een rol bij zowel de keuze voor de fiets en om te lopen. Dit uit zich vooral in het feit dat men op de fiets niet zo veel bagage mee kan nemen, met name voor bijvoorbeeld de boodschappen. Daarnaast speelt de af te leggen afstand een rol.

Voor het OV spelen discomfort, betrouwbaarheid en informatie een min op meer even grote rol. Het discomfort heeft vooral te maken met weinig dingen mee kunnen nemen, bijvoorbeeld boodschappen, of koffers. Dit laatste blijkt ook uit Buys et al (2012) Met betrouwbaarheid wordt hier vooral bedoeld dat men tijdsgebonden en afhankelijk is van. Dat voor veel participanten het OV veel nadelen kent, kan op lange termijn voor grote beperkingen in mobiliteit lijden. Het is namelijk voor oudere mensen die met pensioen gaan onwaarschijnlijk dat ze beginnen met het gebruiken van het OV, zeker als ze dit nog nooit eerder hebben gedaan (Zeitler et al. 2012).

Hoewel de auto in de meeste gevallen van moeite zoals hierboven beschreven hét alternatief is, bleek ook dit vervoersmiddel niet zonder kwalen. Ook de auto gaf discomfort en vergt inspanning voor sommige respondenten. Dit kwam vooral door files, parkeerproblemen, en de lange zit tijdens autoritten.

Tegenover de gebreken van de auto staan echter ook vooral voordelen. In geen enkel interview is dit niet gebleken. Vooral de grote onafhankelijkheid die de auto biedt, maakt autogebruik aantrekkelijk.

'je kunt snel weer verplaatsen of een combinatie met een ander bezoek, dan is afstand geen probleem. [...] Met de fiets is dat lastiger. Met de auto ben je ontzettend flexibel.' – Respondent 3

Daarnaast geven 5 respondenten aan de auto handig te vinden om zijn laadcapaciteit (veel mee kunnen nemen). Een verdere 3 respondenten geven zelfs aan plezier te beleven aan het autorijden zelf.

'Auto, prachtig mooi privegebied. Niemand zegt wil je andere zender hebben. Je kan doen wat je wil. Eigenlijk het laatste privegebied voor mens.' – Respondent 7 over autorijden.

Volgens Steg (2004) speelt affectie voor de auto een grote rol in een hoog autogebruik, maar die rol lijkt bescheidener in dit onderzoek. Steg stelt echter dat affectie voor de auto waarschijnlijk een grotere rol speelt bij verplaatsingen die minder functioneel zijn. Aangezien dit soort verplaatsingen bij veel van de respondenten voorkwam, zou je verwachten dat het plezier aan autorijden vaker aan bod zou zijn gekomen.

6.2.4 Eigen beoordeling respondenten

Voor en na het zien van de kaarten is de respondenten gevraagd om hun mobiliteit een cijfer te geven op een schaal van 1 tot 10, waarbij een 1 slecht mobiel is, en een 10 heel erg mobiel.

| Respondent: | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|----------------------------------|---|-----|---|---|----|----|---|----|------|----|
| Aantal geobserveerde beperkingen | 8 | 7 | 4 | 7 | 12 | 3 | 4 | 3 | N.D. | 5 |
| Zelfwaardering (1-10) | 9 | 9,5 | 9 | 6 | 8 | 10 | 8 | 10 | N.D. | 10 |

Figuur 9: overzicht geobserveerde beperkingen en zelfwaardering, per respondent.

Wat opvalt aan de tabel zijn twee dingen: De cijfers zijn over het algemeen hoog en er lijkt geen verband te zijn tussen het aantal geobserveerde(door de onderzoeker geconstateerde) beperkingen en de hoogte van het cijfer. Dit kan ermee te maken hebben dat de meeste geobserveerde beperkingen voortkomen uit de factor 'moeite'. Deze beperkingen hebben meer betrekking op de keuze betreft vervoersmiddel, dan op het al dan niet thuisblijven. Zolang mensen een alternatief hebben voor die vervoersmiddelen die beperkingen geven, kunnen ze wel die dingen blijven doen, die ze willen doen. Tevens is het zo dat de beperkingen als zodanig door de onderzoeker zijn geobserveerd, en geclassificeerd. Dit wil echter nog niet zeggen dat de respondent ze ook als zodanig ervaart.

De uitschieter betreft hoogte van het cijfer is respondent 4, die zichzelf 'slechts' een zes geeft. Dit komt echter doordat de respondent herstellende is van een heupoperatie. De respondent geeft aan zichzelf 'Anders zeven of acht' gegeven te hebben.

Dat de cijfers over het algemeen zo hoog zijn (gemiddeld 8,8) kan ook te maken hebben met de definitie van mobiliteit die respondenten hanteren. Op de vraag welke definitie respondenten aan mobiliteit zouden geven, was het jezelf kunnen verplaatsen van A naar B het belangrijkste. Als het de mensen niet uitmaakt hoe dat gebeurt en of dit makkelijk gaat of niet, zou je de hoge cijfers kunnen verklaren.

6.3 Gemeten Mobiliteit

De GPS data (aangevuld door dagboekgegevens) zijn gebruikt om per vervoersmiddel een actieruimte te bepalen. Waar ervaren mobiliteit voornamelijk af te leiden is uit de ervaren beperkingen, heb je het uitpluizen van mogelijke beperkingen bij GPS data niet per se nodig om gemeten mobiliteit te bepalen. 'Gemeten'(vermoede) beperkingen die uit de dagboeken naar voren kwamen zijn besproken in de interviews, en indien zodanig ervaren bij ervaren beperkingen gerekend.

6.3.1 Mobiliteit in kaart

Bij het vergelijken van de getekende, en geplote kaarten is de respondenten gevraagd of er dingen opvielen, wat de verassing waren, en of het zien van de kaarten iets toe had gevoegd aan het zelfbeeld qua mobiliteit. Uitvergrote kaarten zijn te vinden in bijlage 1. Of de kaarten een goed beeld opleverden is niet direct naar gevraagd.

| Respondent: | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|--|-----|-----|---|------|---|------|------|---|------|----|
| Doorsnee week? | +/- | +/- | + | - | - | + | + | + | + | + |
| Geven de kaarten een goed beeld? | + | + | + | N.D. | - | N.D. | N.D. | + | N.D. | + |
| Zijn er verassingen? | - | - | - | + | - | - | + | - | N.D. | - |
| Beïnvloeden de kaarten het zelfbeeld qua mobiliteit? | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Figuur 10: Overzicht reflectie respondent op geplote en ingetekende kaarten. (+ = ja, - = nee, +/- = min of meer, N.D.= No data)

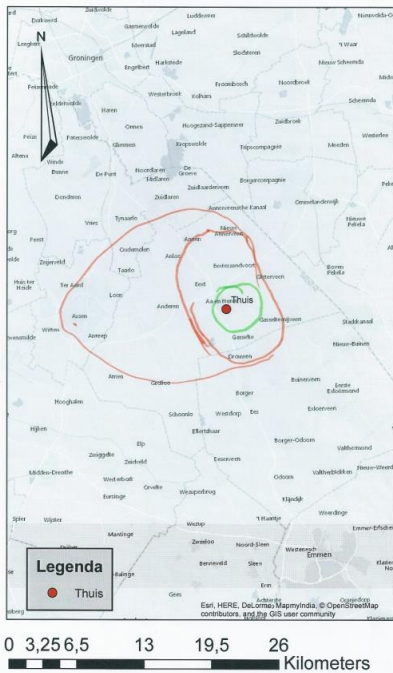
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



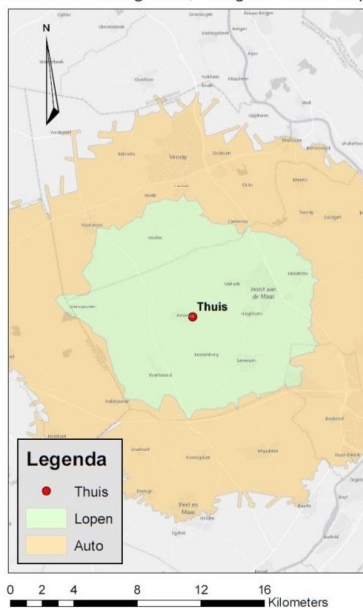
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 11: Kaarten Respondent 1.(Bron: ArcGIS, Respondent 1)

Respondent 1 geeft aan dat de meetweek een min of meer gemiddelde week was. Er was wel een uitschieter, maar een iets soortgelijks kwam wel vaker voor. Het zelfgetekende autobereik is dan wel een stuk groter dan het geplote, maar dat maakt hem niet uit omdat ‘een gemiddelde hem niet zoveel zegt’.

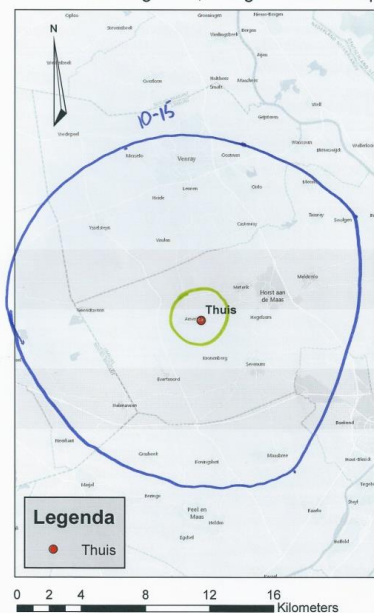
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



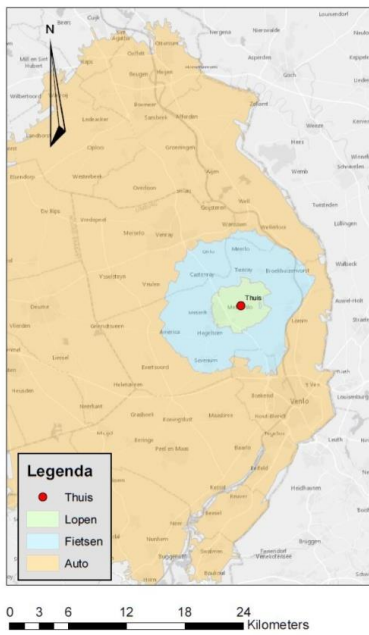
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 12: Kaarten Respondent 2. (Bron: ArcGIS, Respondent 2)

Respondent 2 geeft aan dat de week maar een momentopname was. Er zitten verschillen in het zelf aangegeven fiets en loopgebied, (respectievelijk, blauw en groene kringen) en de geplotte kaarten. Dit is te verklaren door het feit dat de respondent gedurende de week de fiets niet gebruikt heeft. Tevens is het geplotte loopgebied groter. Dit komt omdat bij wandelingen de auto is gebruikt om bij een natuurgebied te komen, alvorens te gaan wandelen. Omdat de GPS data geen onderscheid heeft gemaakt tussen het autorijden en het lopen, en het geheel als 'lopen' is gelabeld, vertekend dit het beeld.

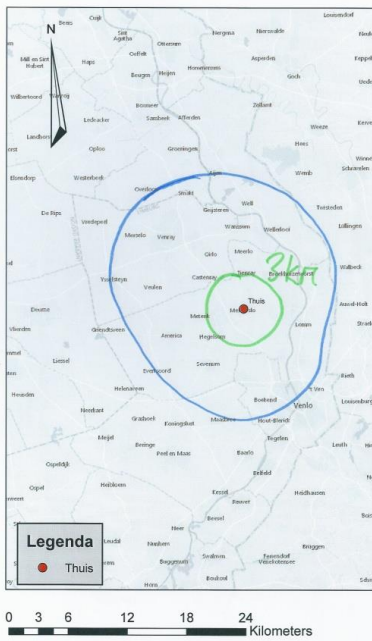
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



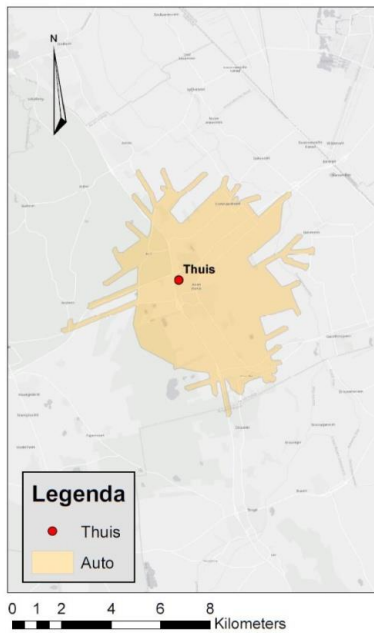
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 13: Kaarten Respondent 3. (Bron: ArcGIS, Respondent 3)

Respondent 3 kan zich aardig vinden in de resultaten, al is het geplote autogebied groter. Dit komt volgens de respondent door 1 lange autorit die week die het beeld beïnvloed. Normaal gesproken gebruikt hij de auto niet zo veel.

Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



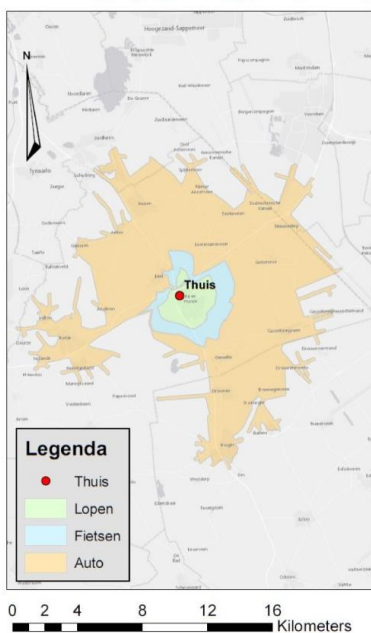
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 14: Kaarten Respondent 4.(Bron: ArcGIS, Respondent 4)

Respondent 4 tekent zelf veel grotere gebieden in voor zowel auto, fietsen als lopen. De respondent is revaliderende van een heupoperatie en is veroordeeld tot de auto. Ook zit hij minder lang in de auto door ongemak. Hij vindt de kaarten verassend, al verbazen ze hem niet. Hij is zich bewust van zijn situatie, en dat het normaal gesproken anders is.

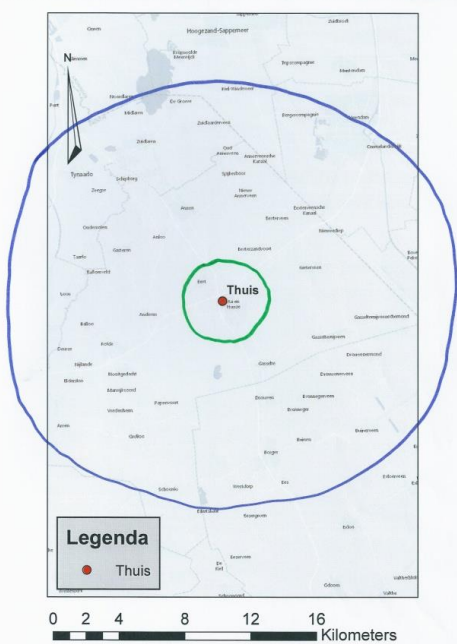
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



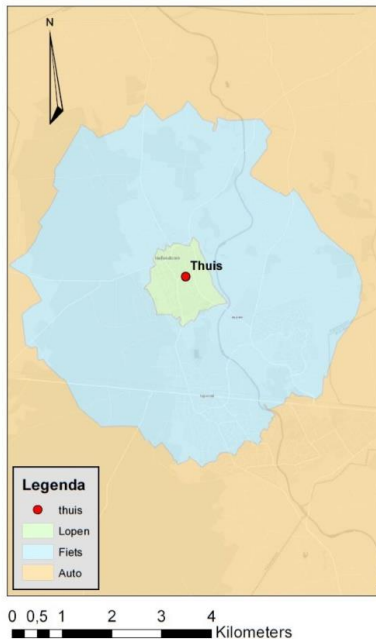
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 15: Kaarten Respondent 5. (Bron: ArcGIS, Respondent 5)

Respondent 5 vindt dat de kaarten geen goed beeld geven van haar mobiliteit, maar ze verrassen haar ook niet. De meetweek een regenachtige geweest en heeft ze daardoor minder gedaan dan normaal. Ze doet de resultaten af als 'momentopname'.

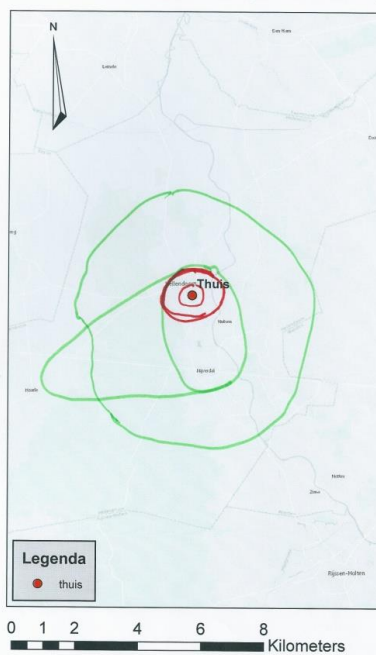
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 16: Kaarten Respondent 6. (Bron: ArcGIS, Respondent 6)

Respondent 6 gaf aan dat het er maar net aan lag welke coëfficiënten je gebruikt om de netwerkanalyse mee uit te voeren. En gaf aan dat wat de onderzoeker als inspanning ziet, niet per se als zodanig ervaren hoeft te worden, en dat daarom de kaarten hem vrijwel niks zegden. Het verschil zit hier in dat de onderzoeker gericht zoekt naar beperkingen, terwijl een respondent ze niet zo ervaart omdat hij eraan gewend is.

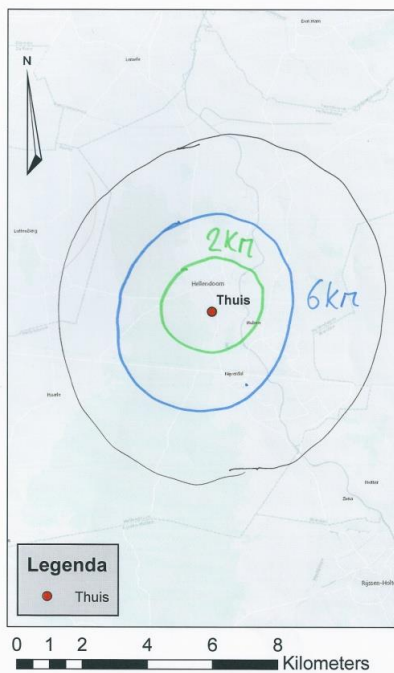
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



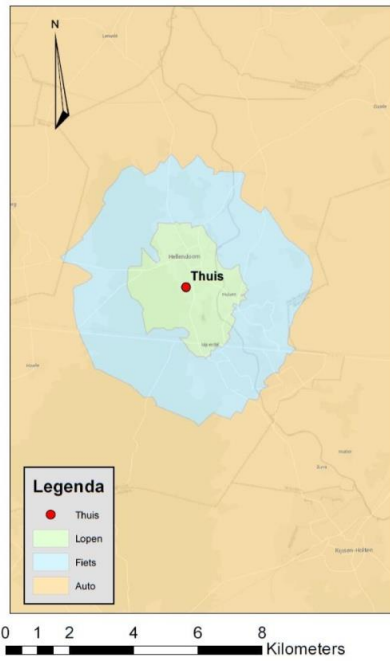
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 17: Kaarten Respondent 7.(Bron: ArcGIS, Respondent 7)

Respondent 7 geeft aan verrast te zijn door de grootte van het fiets en loopgebied. Dit is verrassend omdat de geplote gebieden in feite kleiner zijn dat wat hij zelf tekende. Dit kan komen door de schaal van de kaartjes, die niet overeenkomen.

Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



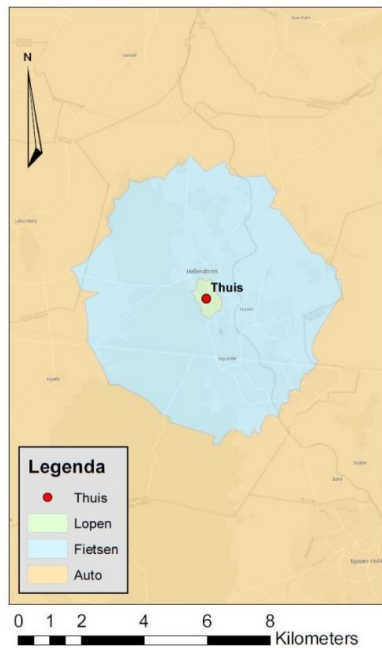
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 18: Kaarten Respondent 9. (Bron: ArcGIS, Respondent 9)

Volgens respondent 9 komen de kaarten overeen met zijn eigen beeld en zijn er geen verrassingen. Het geplote loopgebied is wel een stuk groter dan het ingetekende gebied. Dit kan komen doordat gevraagd is hoe ver men zou lopen voor voorzieningen, terwijl het geplote gebied mede bepaald is door afstanden gelopen voor recreatieve doeleinden.

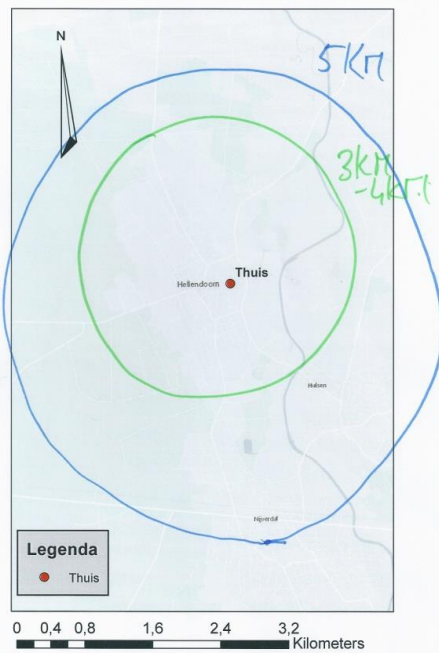
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Figuur 19: Kaarten Respondent 10. (Bron: ArcGIS, Respondent 10)

Respondent 10 vindt de kaarten een goed beeld schetsen en is niet verrast door de uitkomsten. Het ingetekende loopgebied is wel een stuk groter dan het geplote. Maar dit kan komen doordat de respondent maar weinig verplaatsingen te voet heeft gedaan.

6.4 Capaciteit

Waar Hågerstrand een actieruimte bepaald aan de hand van uitgevoerde activiteiten, is in dit onderzoek getracht een capaciteit te berekenen op basis van die uitgevoerde activiteiten (en de verplaatsingen daartussen). Vijf respondenten gaven aan dat de kaarten een goed beeld gaven. Omdat de resultaten niet tegenvallen, zou je kunnen stellen dat de gemeten mobiliteit zoals geplote een goede afspiegeling is van capaciteit. Als het geplote kaartje dan anders is dan de getekende, ligt dit niet aan de methode, maar aan de respondent. In dit geval zit er dus een verschil tussen gemeten en ervaren mobiliteit. Dit levert vervolgens inzichten op, want blijktbaar is er sprake van onder, of overschatting van eigen kunnen.

7 Conclusies

Om ouderen in de toekomst mobiel te houden, en daarmee hun voorzieningen binnen handbereik, is in deze studie geprobeerd om de mobiliteit van ouderen in kaart te brengen. Met het in kaart brengen hiervan, en het confronteren van ouderen met deze resultaten, is gekeken of gemeten mobiliteit iets toe kan voegen aan het bewustzijn van mobiliteit bij ouderen.

Uitgaande van de cijfers die ouderen hun eigen mobiliteit geven, kan gezegd worden dat alle respondenten zich allemaal nog goed mobiel voelen. Geen van de respondenten geeft zichzelf een onvoldoende. De meeste beperkingen komen voor bij lopen, fietsen, en het gebruik van het OV. Aangezien alle respondenten echter over een auto beschikken, vallen de cijfers dan ook hoog uit.

De voornaamste beperking van ouderen is het weer. 'Kans op slecht weer' is veruit de grootste factor die ouderen ervan weerhoudt om de deur uit te gaan. Respondenten die afhankelijk waren van anderen om bepaalde activiteiten te doen waren zich hiervan wel bewust, maar ervoeren dit echter niet als beperking. Capabilty constraints hangen vooral samen met de beschikking hebben over een auto; in feite alle ongemakken in de vorm van 'moeite' worden opgevangen door de auto. Het milieu lijkt wel van belang voor de respondenten, maar slechts twee geven aan de auto te laten staan. De voordelen van de auto en zelf het plezier van het autorijden opzicht, lijkt te veel op te wegen tegen te nadelen van het gebruik ervan. Vooral de onafhankelijkheid die de auto bied(en omgekeerd de afhankelijkheid bij de alternatieven) lijkt hier de doorslag te geven. Hoe mensen de auto zien hangt volgens Steg (2003) af van vijf factoren: Onafhankelijkheid en gebruikersgemak, 'fun', controle en vrijheid, kick en status, en negatieve aspecten van autogebruik. Aangezien de eerste 3 factoren in dit onderzoek duidelijk naar voren komen in positieve zin, is het niet heel verwonderlijk dat het autogebruik zo hoog ligt bij deze groep respondenten.

Het meten van en het in kaart brengen van de mobiliteit van ouderen met behulp van een Netwerk Analyse in ArcGIS, lijkt een goede afspiegeling te geven van de gevoelde mobiliteit. Zeven respondenten geven aan niet verrast te zijn door de uitkomsten. Wel zwakken respondenten de resultaten over het algemeen wat af. Een veelgehoord argument is dat de meetweek maar een 'momentopname' was. De verhouding van gemeten mobiliteit ten opzichte van de gevoelde mobiliteit lijkt niet helemaal gelijk op te lopen. Dit blijkt ook uit de cijfers die respondenten zichzelf geven. Deze cijfers lijken maar weinig overeenkomst te hebben met de beperkingen die de onderzoeker uit de data kan halen. Veel beperkingen worden echter niet als zodanig ervaren, of men neemt het voor lief.

Omdat de kaarten een goede afspiegeling vormen leveren verschillen bruikbare inzichten op, want deze duiden dan op over, of onderschatting. Bij onderschatting kunnen inzichten een boost geven aan het zelfvertrouwen, en bij overschatting kan het een reality check zijn. Hierdoor kunnen problemen(beperkingen) geïdentificeerd, en strategieën aangepast worden. Als duidelijk is waarom mensen zich verplaatsen zoals ze zich verplaatsen, is ook duidelijk welke factoren beleidsmakers moeten beïnvloeden om dat verplaatsingsgedrag te wijzigen(Van Wee & Annema, 2009).

7.1 Reflectie

Bij het afzetten van de gemeten mobiliteit tegen de gevoelde mobiliteit is alleen de GPS data als gemeten mobiliteit gerekend. Dit is vervolgens voorgelegd aan de respondenten. Wat niet meegenomen is, zijn alle beperkingen die uit de interviews zijn gebleken. In de opzet van dit onderzoek werd dit als het meten van de gevoelde mobiliteit gezien. Als je de respondent wilt confronteren met zijn of haar 'gemeten mobiliteit' zou je deze beperkingen eigenlijk ook voor moeten kunnen leggen. Vervolgens kun je dan kijken of dit de respondent verbaast, en of dit zijn of haar bewustzijn van mobiliteit vergroot.

Tevens is het zo dat in dit onderzoek de onderzoeker en de respondenten elkaar kennen, en dit heeft mogelijkwerwijs de resultaten beïnvloed. Respondenten werden getoetst op wat ze wel, en niet kunnen, en je wilt wellicht niet 'afgaan' tegenover bekenden.

Er hadden meer beperkingen gehaald kunnen worden uit de GPS data(welke routes rijden mensen; wanneer sneller, langzamer; op welke tijdstippen). Er is een keuze gemaakt om te focussen op het uitrekenen van een bereikbaar gebied. Dit in verband omdat juist interessant is welke voorzieningen op welke manier nog bereikt kunnen worden.

Als onderzoeker ben je bij dit onderzoek afhankelijk van de kwaliteit van de dagboeken en GPS data. Er is gewerkt met gemiddelde snelheden om netwerk analyses uit te voeren. Deze gemiddelde snelheden worden beïnvloed door uitschieters van de GPS data. Ook kun je uit een gedetailleerd ingevuld dagboek al snel patronen destilleren. Des te minder details, des te minder voorbereid je een interview in gaat. Als laatste is het berekenen van Service Area's in ArcGIS afhankelijk van de break values, die op hun beurt weer afhangen van welke snelheid je als gemiddelde neemt (third quantile, median, average?). De uitkomsten zijn hier afhankelijk van welke coëfficiënten je gebruikt.

7.2 Aanbevelingen

Uit dit onderzoek blijkt dat ouderen grote waarde hechten aan de onafhankelijkheid die een auto kan bieden. Het is dit gevoel van onafhankelijkheid dat daarom de aandacht verdient van beleidsmakers. Terwijl tegenwoordig juist veelal wordt ingezet op minder-, en alternatieven voor autogebruik(voorbeeld: Provincie Groningen, 2012), zou het wellicht verstandig zijn (met vergrijzing in het achterhoofd) om juist voorzieningen ook in de toekomst goed bereikbaar te houden met de auto. Verder onderzoek naar de rol van de auto in het gevoel van onafhankelijkheid bij ouderen zou hier aan bij kunnen dragen.

8 Literatuurlijst

BROBERG, T. WILLSTRAND, T. (2014) Safe mobility for elderly drivers-Considerations based on expert and self-assessment. *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 66. p.104-113.

BUYS, L. SNOW, S. VAN MEGEN, K. MILLER, E. (2012) Transportation behaviours of older adults: An investigation into car dependency in urban Australia. *Australasian Journal on Ageing*, Vol 31 (3). p. 181-186

CBS. (2013) *Bevolking en huishoudens; viercijferige postcode, 1 januari 2013*. [online] Beschikbaar via: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=82245NED&D1=0&D2=2102,2105,2710,2806-2807,3727&HDR=T&STB=G1&VW=T> [geraadpleegd op 28-12-15]

HÅGERSTRAND, T. (1970) What about people in regional science? *Papers of the Regional Science Association*. Vol. 24(1). p.21

MELLOR, K S. EDELMANN, R J. (1988) Mobility, Social Support, Loneliness and Well-Being Amongst Two Groups of Older Adults. *Personal Individual Differences* . Vol. 9 (1). p. 1-5

NAGI, S Z. (1976) An epidemiology of disability among adults in the United States. *Milbank Memorial Fund Quarterly. Health and Society*. Vol. 54 (4). p. 439-467

NEDERLAND. KiM. (2010) *Krimp en Mobiliteit: Gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

PROVINCIE GRONINGEN. (2012) *Beleidsnota Fiets*. [online] Beschikbaar via: http://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Downloads/Beleidsnota_Fiets_Web_1.pdf [geraadpleegd op 31-12-15]

RANTAKOKKO, M. MÄNTY, M. RANTANEN, T. (2012) Mobility decline in old age. *Exercise and Sport Sciences Reviews*. Vol. 41(1). p. 19-25

STEG, L. (2003) Can public transport compete with the private car? *IATSS Research*. Vol. 27(2) p. 27-35

STEG, L. (2004) Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A*. Vol. 39. p. 147-162

STEG, L. TERTOOLEN, G. (1999) Sustainable Transport Policy: Contribution of behavioural scientists. *Public Money and Management*. Vol. 19 (1). p.63-69

VAN WEE, B. ANNEMA, J A. (2009) *Verkeer en vervoer in hoofdlijnen*. 2e editie. Bussum: Coutinho.

VLEK, C., JAGER, W., & STEG, L. (1997). Modellen en strategieën voor gedragsverandering ter beheersing van collectieve risico's. *Nederlands Tijdschrift voor de Psychologie*, Vol.52. p.174-191

THISSEN, F. (2012) Krimp en Vergrijzing. *Geron*. Vol. 18 (3). p. 8-10

ZEITLER, E. BUYS, L. AIRD, R. MILLER, E. (2012) Mobility and Active Ageing in Suburban Environments: Findings from In-Depth Interviews and Person-Based GPS Tracking. *Current Gerontology and Geriatrics Research*. Vol. 2012.

9 Bijlagen

9.1 Ingetekende en Netwerk Analyse kaarten

Boven: Service Areas berekend door de Network Analysis Tool van ArcGIS. Onder de kaarten zoals ingetekend door de respondenten zelf, tijdens de interviews.

9.1.1 Respondent 1

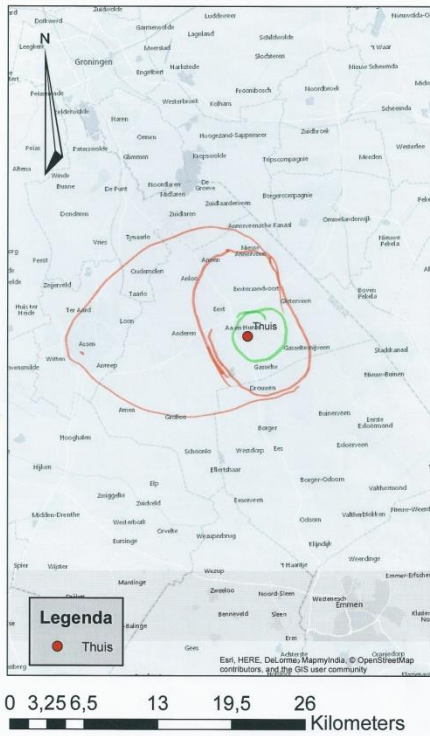
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.1.2 Respondent 2

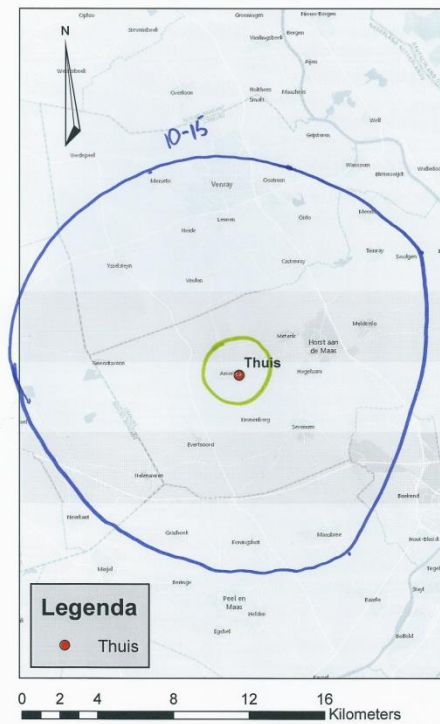
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning

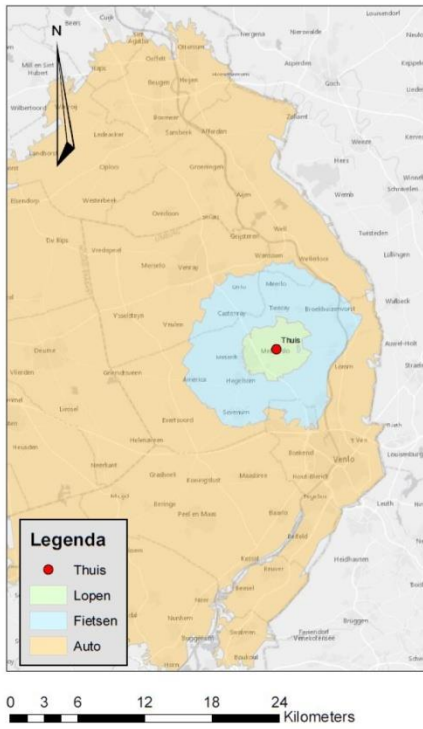


Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.1.3 Respondent 3

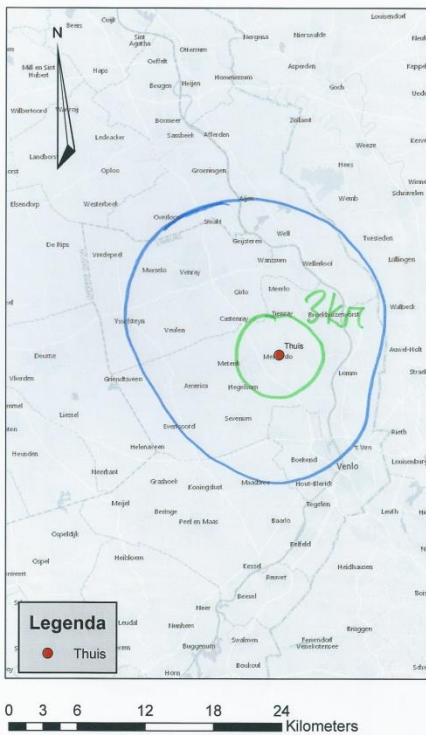
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning

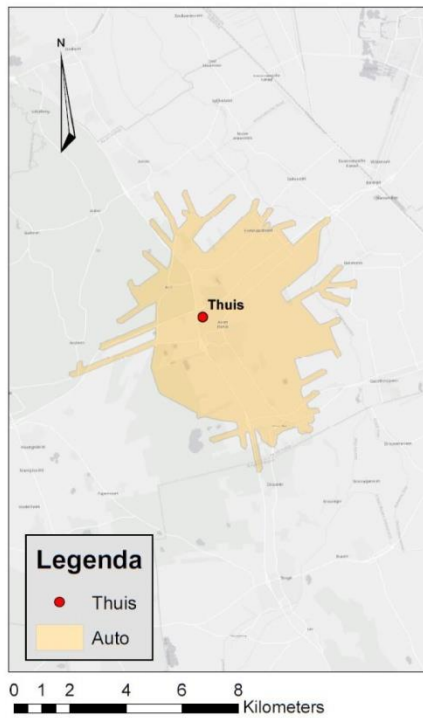


Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.1.4 Respondent 4

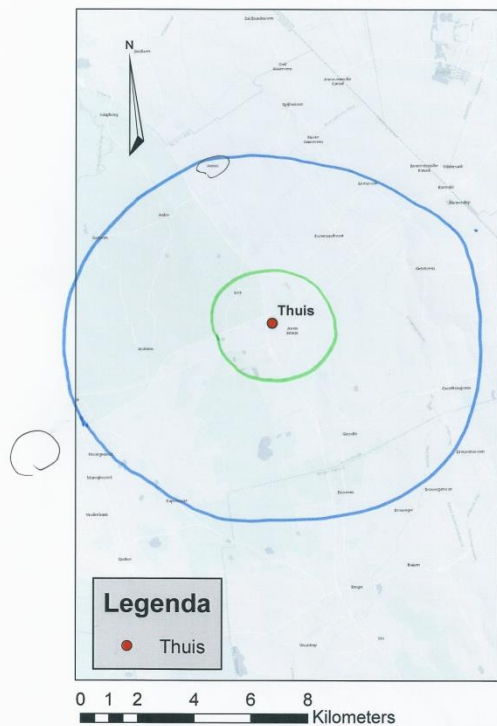
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning

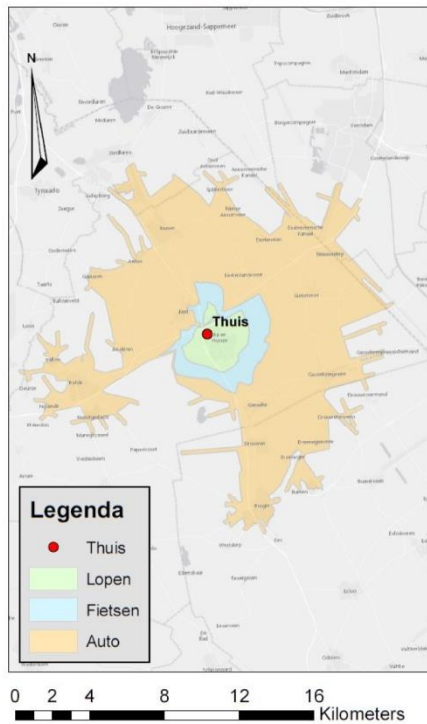


Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.1.5 Respondent 5

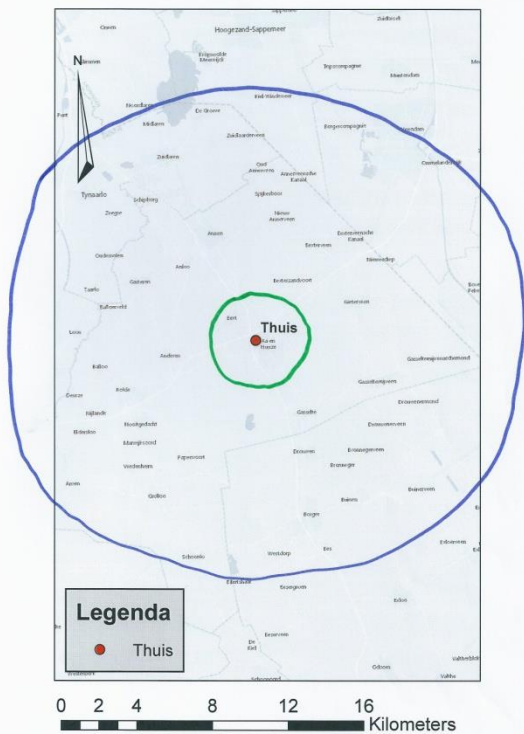
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning

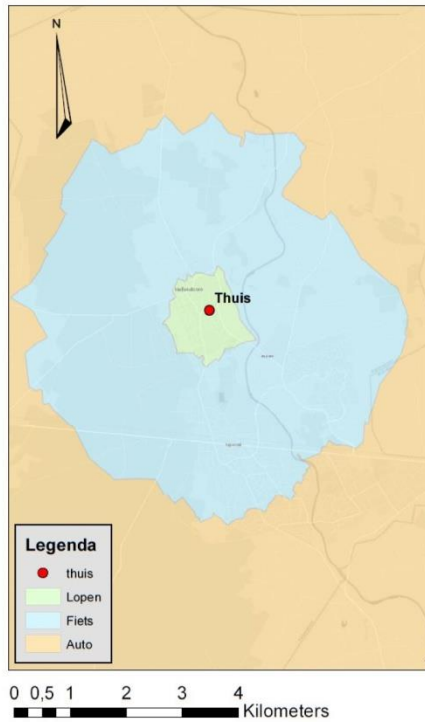


Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.1.6 Respondent 6

Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.1.7 Respondent 7

Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.1.8 Respondent 9

Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning

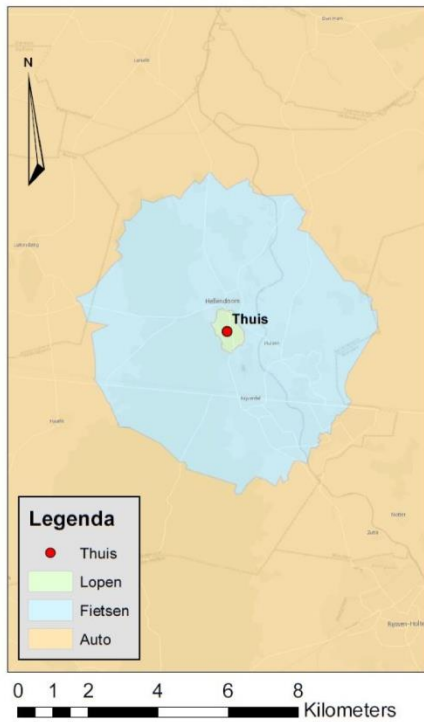


Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.1.9 Respondent 10

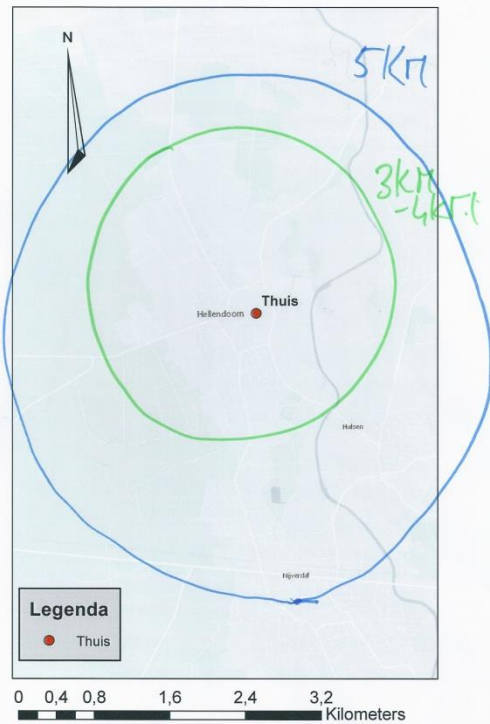
Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



Potentieel bereikbaar gebied, met gemiddelde inspanning



9.2 Interviewguide met toelichting

Introductie van het interview:

‘We gaan zo een interview doen, waarbij ik door middel van mijn vragenlijst inzicht probeer te krijgen in úw kijk op uw eigen mobiliteit. Aan het einde van het interview laat ik u de resultaten zien van de GPS-gegevens die u gedurende de meetweek verzameld heeft. Aan de hand daarvan zal ik u laten zien hoe mobiel ik dénk dat u bent. Vervolgens kunnen we samen kijken of de resultaten u nieuwe inzichten hebben gebracht.

Het interview zal worden opgenomen, maar de data zal uitsluitend voor onderzoeksdoeleinden gebruikt worden. De data wordt ook niet gedeeld met derden.

Mocht u zich onprettig voelen tijdens het interview, kunt u op welk moment dan ook het interview stoppen. Als u een bepaalde vraag liever niet beantwoordt, kunt u dit gerust aangeven.’

Bij het afnemen van de interviews, wordt de volgende vragenlijst gehanteerd:

1. Kunt u kort wat over uzelf vertellen?
2. Hoe lang woont u al waar u woont?
3. Hoe beviel het dragen van een GPS-tracker?
 - Waren er Problemen?
 - Hoe bewust was u zich dat u hem bij u had?
 - Gedroeg u zich wel eens anders, wetende dat je een GPS tracker meedroeg?
4. Zou u de week dat u de GPS-tracker mee had omschrijven als een doorsnee week?
 - Wat waren de uitschieters?
 - Heeft u bijvoorbeeld dingen gedaan die u normaal gesproken niet doet, of dingen niet gedaan die u normaal gesproken wél doet?
5. Als ik het heb over beperkingen in mobiliteit, waaraan denkt u dan?
6. Vindt u dat u een min of meer dagelijks patroon of ritme heeft?
 - Blijft u voor bepaalde dingen thuis?
 - Zijn dit wederkerende zaken?
7. Maakt u bewust afwegingen met betrekking tot wanneer u het huis uit gaat?
 - En maakt u bewuste keuzes betreft het vervoersmiddel?
8. Zijn er activiteiten waar u uitsluitend 1 soort vervoersmiddel voor gebruikt?
9. Tijdens de meetweek maakte u vooral gebruik van [vervoersmiddel], heeft dit een reden?
10. Zijn er activiteiten die u alleen met een bepaald persoon doet?
 - Zo ja, waarom doet u dit alleen met diegene?
11. Zijn er wel eens activiteiten waaraan u wel deel zou willen nemen, maar waar u niet deel aan kunt nemen omdat u geen vervoer heeft?
12. Hoe zou u mobiliteit omschrijven?
13. Op een schaal van 1 tot 10, waarbij een 1 slecht mobiel is, en een 10 heel erg mobiel, hoe mobiel vindt u dat u bent?
14. [Na het zien van de GPS gegevens, en data uit de logboeken, die vermeende beperkingen laten zien] Zijn er dingen die u opvallen?
 - (had de respondent bijvoorbeeld gedacht zoveel kilometers af te leggen, gebonden te zijn aan tijd, of vervoersmiddel)
15. Welk cijfer zou u uw mobiliteit nu geven?
16. Denkt u dat deze nieuwe inzichten invloed hebben op uw zelfbeeld (vertrouwen in eigen kunnen)?
17. Dit waren mijn vragen, heeft u nog iets toe te voegen?

Deze vragenlijst moet houvast bieden tijdens de gesprekken, maar is geen harde leidraad. Het vormt meer een soort checklist. Immers, als er door de loop van een gesprek automatisch al een vraag beantwoord is, behoeft die vraag niet meer gesteld te worden. Afwijken van de lijst is dan ook niet erg.

De vragen 1 t/m 5 vormen een soort introductie, die de onderzoeker inzicht geven in wie hij voor zich heeft. Deze informatie kan de onderzoeker in het verdere verloop van het gesprek ook gebruiken. Tegelijkertijd moeten de vragen de respondent betrekken bij en aan het denken zetten over het onderwerp. Dit moet voorkomen dat de onderzoeker in het vervolg minder voorbeelden hoeft te gebruiken bij het verduidelijken van vragen. Dit moet ervoor zorgen dat respondenten gericht naar (eigen) antwoorden gaan zoeken. Uit eigen ervaring sturen voorbeelden nogal, en blijven respondenten te veel in het voorbeeld hangen. Vraag 3 moet duidelijk maken of er negatieve aspecten zitten aan het dragen van een GPS tracker om eventueel mee te nemen in hoeverre het de resultaten beïnvloed kan hebben. Het is een ietwat vage vraag, maar dit is expres gedaan om de respondent zo min mogelijk te sturen. Vraag 5 lijkt op een raar punt gesteld, maar ik wil deze vraag stellen op dit moment, omdat verdere vragen hints kunnen geven over wat ik zoek bij deze vraag, maar bij deze vraag gaat het erom wat de respondent denkt, niet wat hij denkt dat ik wil weten. Vraag 6 is er om te kijken naar de dagindelingen van respondenten, en om hierin beperkingen te ontdekken.

De vragen 7, 8, en 9 gaan in op keuzes betreft vervoersmiddelen. Als een vervoersmiddel bepaalde voordelen heeft, kan het omgekeerde als beperking gelden.

Vraag 10 moet eventuele 'Coupling Constraints' aan het licht brengen.

Vragen 11 t/m 13 zijn ontworpen om de respondent actief na te laten denken over zijn of haar mobiliteit. Tijdens deze vragen moet de onderzoeker de respondent aan het werk zetten, en niet met een kort antwoord genoegen nemen. Vooral bij de laatste vraag kan er een soort discussie met de respondent gevormd worden. Namelijk: als het cijfer géén 10 is, ziet de respondent blijkbaar ruimte voor verbetering. Hoe denkt hij of zij dan dat zijn of haar mobiliteit verbeterd kan worden? Als de respondent wél een 10 geeft, is deze vraag een goede overgang naar het voorleggen van de GPS-data. De vermeende beperkingen die de GPS-gegevens opleverden kunnen nu voorgelegd worden. Vragen 14, 15 en 16 vormen de basis van de reflectie met de respondent op de resultaten van de GPS-gegevens en dagboeken, en moeten tevens uitwijzen of een respondent het idee heeft dat de nieuwe inzichten iets toevoegen (zoals beschreven in het conceptueel model: Perceived Mobility + Measured Mobility -> Bewustzijn van Mobiliteit).

9.3 Coderingsschema, leeg

| | |
|--|--|
| Respondent | |
| Intro: | |
| Normale Week? | |
| Problemen GPS? | |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | |
| Definitie Mobiliteit? | |
| Constraints: | |
| Coupling | |
| Authority | |
| Capability | |
| Factoren: | |
| Tijd | |
| Kosten | |
| Moeite | |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | |
| Auto | |
| Fietsen | |
| Lopen | |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | |
| Verassingen? | |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | |
| Cijfer na het zien van de kaarten | |
| Voegt het iets toe? | |

9.4 Coderingsschema's ingevuld, per respondent

| Respondent 01 | |
|---------------------------------|---|
| Intro: | |
| Normale Week? | <p>A: helemaal niet, ik heb gewoon gedaan wat ik anders ook deed. En wat ik zou doen, laat ik het zo stellen.</p> <p>A: nou ja kijk normale week, ik ga niet iedere week naar amersfoort toe. Ofzo</p> |
| Problemen GPS? | <p>A: nou je moet er even aan wennen dat je 's ochtends dat ding aanzet, en voor de rest heb ik daar geen moeite mee. Want ik doe geen rare dingen of iets wat niet door de beugel kan. Dus ik heb daar geen moeite mee.</p> <p>E: nooit problemen ervaren dat u eh. Dat u er last van had.</p> <p>A: dat ze dachten waar dat ik kon wezen, nee.</p> <p>E: en hoe bewust was u zich dat u ehm bij zich had?</p> <p>A: helemaal niet, ik heb gewoon gedaan wat ik anders ook deed. En wat ik zou doen, laat ik het zo stellen.</p> |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | <p>A: nou ja ik kan me voor mezelf geen beperkingen bedenken voor mobiliteit. Want ik vind zelf dat ik vrij mobiel ben dus eh. Als ik weg wil met de auto ga ik met de auto weg wil ik fietsen dan ga ik fietsen en ik kan lopen, dus. Ja dus.</p> <p>E: Maar in algemene zin, niet specifiek voor uzelf maar over het algemeen. Zou u dan dingen kunnen verzinnen?</p> <p>A: Ja.. misschien voor oudere mensen die met het openbaar vervoer moeten. Die hier wonen dat die dus naar het OV punt toe moeten. Maar voor de rest denk ik dus dat tegenwoordig iedereen vrij mobiel kan zijn.</p> |
| Definitie Mobiliteit? | n/a |
| Constraints: | |
| Coupling | <p>E: [...]zijn er activiteiten die u alleen met een persoon doet?</p> <p>A: Nee, ja, ik winkel meestal alleen met m'n vrouw. En als we gaan fietsen doen we ook vaak samen. Of ik alleen, vind ik ook wel fijn. Ik ga ook vaak genoeg alleen hoor. Want zij aaltje heeft dan geen zin om te fietsen. Of nou wandelen dat doet ze heel moeilijk. Dus dat doe ik dan vaak alleen maargoed maar niet met een ander of met een bepaald iemand of persoon. [...] Want dan kan ik rustig mijn gedachten laten gaan.</p> |

| | |
|-------------------------|---|
| | <p>E: ja dat is dus ook wel iets waar we over..</p> <p>K: u doet dat juist niet met iemand anders.</p> <p>A: [...] En dan fiets ik liever alleen dan met iemand anders. En dat is lopend net zo. Ik zeg altijd: je kunt beter alleen lopen dan met iemand anders want of ik moet mijn tempo aanpassen, of hij moet zijn tempo aanpassen. Maar je loopt nooit alle twee gelijk. Ik heb vaak als ik met aaltje loop, dan loop ik een klein rondje, en dan ga ik daarna een groot rondje met mn eigen tempo. Want ik moet me dan altijd inhouden, in tempo.</p> |
| Authority | <p>A: nou ja dan denk ik als je op een gegeven moment hulpbehoevend wordt dan is dat wat anders. Maar zodra je zelf nog goed gezond bent dan vraag je niet iemand anders als je je auto wegdoet wil je me even daar naartoe brengen. (sociale regels)</p> |
| Capability | <p>E: zijn er wel eens activiteiten waar u aan deel zou willen nemen, maar waar u niet deel aan kunt nemen, omdat u geen vervoer heeft?</p> <p>A: nee kan ik me niet indenken nee.</p> <p>E: want nou ja hier staat dan 1 auto op de oprit misschien dat aaltje dan wel is.</p> <p>A: nee maar wij coördineren dat meestal wel als iemand weg wil dat dat dat geregeld wordt. En dat zal heel dat zal hele apparte gevallen zijn, dat dat voorkomt.</p> <p>E: en dat levert eigenlijk nooit..</p> <p>A: levert nooit problemen op. (Beschikbaarheid vervoerswijzen)</p> |
| Factoren: | |
| Tijd | <p>A: [...] Ik heb niet een dag waarvan ik zeg nou móet ik dit doen en nou moet ik dat doen. Dat is net hoe het past en wat naar voren komt, zeg maar.</p> <p>E: dus daar zit wel speelruimte in.</p> <p>A: Ja. Maar dat heb je ook heh, als je 24 uur vrij bent per dag, dan heb je speelruimte.</p> |
| Kosten | n/a |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | <p>A: ja maar dan ben ik ten eerste ben ik afhankelijk van de tijd, en de andere keer ben ik eh, dan heb ik nog een keertje eh ja dan zit ik niet meteen bij de plek waar ik zijn wil, moet ik een eind lopen, als ik bijvoorbeeld naar de Gamma toe wil. [...] als jij iets groots wilt kopen dan kun je niet met de bus terug. Als ik</p> |

| | |
|---------|--|
| | <p>bijvoorbeeld een grote trap wil kopen kom ik niet in de bus. Dus ik moet wel met de auto. (Discomfort)</p> <p>A: [...] D'r zijn twee redenen waarom ik dat niet zou gaan veranderen: ik heb die auto, en punt twee ik ben met de bus aan tijd gebonden. [...] ik ben een, laatst ben ik een keer een keer met de trein geweest vanaf amsterdam, konden wij tot zwolle staan, en toen zeiden ze in zwolle een trein, eh seinstoring overstappen in bussen moesten we, dus anderhalf uur dus ik ga niet zo snel met openbaar vervoer. (Betrouwbaarheid)</p> |
| Auto | <p>A: dat vindt ik, gemiddeld doen wij altijd een eeh honderdvijftig, zoals lelystad rijden we gewoon in een keer door. Als wij verder gaan stoppen we een keer onderweg voor koffie. (inspanning)</p> |
| Fietsen | <p>A: Als ik in Gieten, in de regio, in de buurt ben, dan fiets ik altijd. Alleen of het moet al dat ik boodschappen moet doen dat je iets hebt wat je niet op de fiets kunt houden, dan ga ik met de auto. Maar anders fiets ik het meestal. Of lopen. (Discomfort/Fysieke inspanning)</p> <p>A: als het regent, en ik moet echt iets nodig hebben, dan ga ik echt niet op de fiets. Dan stap ik toch echt in de auto. Want ik heb een hekel aan.. ik ga ook niet op de.. als t regent ga ik ook niet uit fietsen hoor. Als ik op buienradar kijk en ik zie het gaat om 3 uur gaat het regenen, dan ga ik niet om kwart voor drie op de fiets stappen. Dus ik ik heb een hekel aan om nat te worden. Want het wordt vast wel weer een keer droog dat ik kan fietsen. (kans op slecht weer)</p> <p>A: [...] Ben nou toevallig van de week weer door het bos gekomen toen waren toevallig waren die fietspaden weer schoongeveegd. Met zo'n sneeuwveger. Maar als je vorige week in het bos fietste, dan zag je geen fietspad, was allemaal blad. Dus dan denk je nou als dat zo blijft dan ga ik hier niet weer, dan fiets ik hier wel een rondje. [...] dat is net als bij winterdag is dat net zo, ze maken dat fietspad ook niet schoon van sneeuw, je kunt bij winterdag als er sneeuw ligt hoeft je ook niet door het staatsbos te gaan fietsen.. (Ongevalrisico)</p> |
| Lopen | <p>A: nee dat speelt geen weer.. nee kijk als t regent dan neem ik de auto, dat is t enigste wan dat het weer speelt maar dat andere is puur willekeurig. (kans op slecht weer)</p> |

| | |
|--|--|
| Milieu: | |
| Belangrijk? | <p>A: Ik denk niet aan het milieu, op het moment dat ik in de auto stap denk ik niet, Ho, want ik heb daar dus, laat ik het zo stellen, wel een menig over, en nou die milieutop is er ook weer, heh, dat je zegt milieu dit en dat maar dat kunnen wij alleen, hier in nederland niet regelen. En dan kunnen wij wel denken hier dat de burgers hier allerlei beperkingen krijgen of ergens voor moeten betalen maar als je dan in polen kolencentrales stookt en je laat ze hier dichtdoen dan is dat toch onzin. Dan moet je het overal doen. Dat moet je niet in Nederland alleen willen regelen. En als ik dan als gisteravond in Peking zie, die smog, dat kunnen wij niet regelen hier.. dus als die zelf daar niks aan doen, dan zeg ik, wat helpt dat als wij dat doen? Zoals met de rijen met dat schoonmaken, ze gooien er in Frankrijk, eeh, Duitsland allerlei rotzooi in en dan, dat helpt toch niks? Dus, er staan geen schuttings om nederland toe zo, dat wij het hier schoon kunnen maken. [...]</p> <p>A: nee, nee dat is net zoals ik daarover denk erik, dat kun je hier in nederland niet regelen. En waarom moeten wij hier alles wel, <i>beperkingen</i> doen, en die mensen in andere landen doen ze net of ze gek zijn. Ja, nee dat heeft geen nut. Kost ons alleen maar geld en die andere landen om ons maar lachen.</p> |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | A: nee, neuh vrij goed wel eeh.(over de kaarten) |
| Verassingen? | A: nee, neuh vrij goed wel eeh. Maar kijk ik vind dat hele moeilijke dingen wat dat betreft als je zegt hoe ver zou je kunnen rijden, met je auto, zonder veel voorbereiding, potentieel maximaal bereikbaar, met maximale inspanning. Dat vind ik heel wijd natuurlijk. Ik bedoel nou als ik als nu iemand mij zou bellen: ik sta onderin luxemburg, kun je direct komen want er is haast bij, dan stap ik nou in de auto en ga ik naar Luxemburg. Is maximale inspanning. Dat, dat zegt me niet zoveel. |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | <p>E: ja en op een schaal van 1 tot 10 waarbij 1 dan heel slecht mobiel is en..</p> <p>A: geef maar een 8.</p> <p>E: een acht</p> |

| | |
|-----------------------------------|--|
| | <p>A: ja vind ik hoog genoeg, een 10 is heel moeilijk heh?</p> <p>E: ja goed met een acht zit er dan misschien nog ergens ruimte voor verbetering..</p> <p>A: jaa, nee, nou ja vooruit doe maar een 9. Nee ik zou niet weten wat ik er aan moet veranderen.</p> |
| Cijfer na het zien van de kaarten | <p>E: ziet u nu uw mobiliteit anders? Wat voor cijfer geeft u zich nu?</p> <p>A: nee, nee dat zie ik niet anders.</p> <p>E: nog steeds een negen?</p> <p>A: Ja, ja...</p> |
| Voegt het iets toe? | <p>E: nu u die kaartjes heeft gezien, bent u uzelf misschien bewuster geworden? Van uw mobiliteit?</p> <p>A: nee, nee, nee dat had ik wel vrij goed in de gaten. Ja ik voel zelf geen belemmeringen wat mobiliteit..</p> <p>E: dus als u wel belemmeringen zou hebben gehad. En ik had die kaartjes laten zien.</p> <p>A: nou dan had ik kunnen zeggen van het valt me mee of t valt me tegen. Ik had niet verwacht dat ik zover nog kwam. Maar dat is eigenlijk niet dat ik zeg.. nee..</p> <p>E: dus juist omdat je mobiliteits nog zo goed is..</p> <p>A: nouja maar omdat je, kijk het is net als lopen met zo'n runkeeper, dan weet ik al wat ik zo'n beetje loop. Hoever ik loop. En fietsen weet ik meestal ook wel, want ik heb zo'n tellertje op de fiets en die vertelt mij precies, hoe ver als ik fiets.</p> |

| Respondent 02 | |
|---------------------------------|---|
| Intro: | |
| Normale Week? | <p>J: eeh, Joah. Alleen met die verstande dat dat eh laten we zeggen toen naar eindhoven dat eeh.. dat gebeurt niet iedere week maar voor de verderest. Ja dat is dat is tot zeg maar 's morgens 11 uur is het iedere morgen is het hetzelfde stramien.</p> |
| Problemen GPS? | <p>J: Daar merk je niet, dat merk je niet als ze dat.. het enige waar je 's morgens aan moet denken is dat je dat ding moet aanzetten en in je zak steken. Dat is het. Dus.</p> <p>[...]</p> <p>E: en gedroeg u zich wel eens anders?</p> <p>J: *lacht* Omdat ik dat ding in m'n zak heb? nee, nee nee..</p> |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | <p>J: Nou ik denk net als dat ze hier hebben ze heeft</p> |

| | |
|-----------------------|--|
| | <p>er lange tijd een buurtbusje gelopen. Ja ik ben niet zo goed op de hoogte met het openbaar vervoer, maar een buurtbusje lopen. Maar dat is weer, wegbezuinigd. En nou hebben ze hier een eeh. Nah, een taxivereniging opgericht.[...]En als die zeggen van voor drie uur komen we je ophalen, dan kan het best zijn dat je pas om 4 uur thuis bent terwijl dat maar 5 kilometer verderop is. En dat soort dingen, die beperking zit er hier wel op, omdat er voor de verderest geen openbaar vervoer is. En je zit toch een kilometer of, ja zeg maar een kilometer of 6, 5-6 van Horst af en van het station.</p> |
| Definitie Mobiliteit? | <p>J: Dat is dat je jezelf ten allen tijde kunt begeven op plekken waar je naartoe wilt.</p> <p>J: [...] maar ik bedoel, zolang je nog geen handicap hebt, ieder mens die nog geen handicap heeft die is toch ook voor 90-100% mobiel?</p> |
| Constraints: | |
| Coupling | <p>J: [...] Maar niettemin ik mis het niet, en maar nogmaals we doen dingen gewoon samen(met z'n vrouw, red). En eeh ja zij doet ook wel eens dingen alleen en ik alleen. En ja ik vind het toch fijner als je met twee man aan het fietsen bent dan in een. Maar dat neemt niet weg ik kan best alleen fietsen.</p> <p>J: [...] we hebben 35 jaar vastgezet en toen heb ik gezegd van, toen zijn we ook wel gevraagd voor vrijwilligerswerk en ik heb gezegd ik ik doe niks. Ik heb 35 jaar vastgezet. Ik wil alleen nou dat doen, wat ik graag wil doen en ik wil me nergens aan binden. En als ze me eens komen vragen of ik ergens wil helpen, wil ik met alle plezier doen, maar ik ga me níét vastleggen. En als ik morgen geen zin dan heb ik geen zin. En zeg ik 's middags ik heb wel zin, heb ik zin. [...]Ik wil gewoon als ik zeg van de middag, verrek, vandaag was het mooi weer van de middag, van 'ja ik kan niet want ik moet..' ja dat wil ik gewoon niet. Daar geef ik er ook te weinig voor.</p> <p>J: maar specifiek er voor thuisblijven, nee. Maar dat kan alleen eigenlijk hoofdzakelijk in de zomer. In de winter is het wat moeilijker. Want net als nou is er geen gras meer dus die moeten gewoon iedere dag bijgevoerd worden. (respondent is gekoppeld aan z'n vee)</p> |

| | |
|-------------------------|---|
| Authority | J: nee maar ja het is natuurlijk zo de fiets.. in Horst daar zijn ook straten daar mag je niet fietsen en dat is in Venray ook [...] |
| Capability | <p>J: Nou ik denk net als dat ze hier hebben ze heeft er lange tijd een buurtbusje gelopen. Ja ik ben niet zo goed op de hoogte met het openbaar vervoer, maar een buurtbusje lopen. Maar dat is weer, wegbezuinigd. En nou hebben ze hier een eeh. Nah, een taxivereniging opgericht.[...]En als die zeggen van voor drie uur komen we je ophalen, dan kan het best zijn dat je pas om 4 uur thuis bent terwijl dat maar 5 kilometer verderop is. En dat soort dingen, die beperking zit er hier wel op, omdat er voor de verderest geen openbaar vervoer is. En je zit toch een kilometer of, ja zeg maar een kilometer of 6, 5-6 van Horst af en van het station. (kwaliteit van vervoerswijzen)</p> <p>J: nou op dit moment nog een negen of een tien. Ik kan, ik kan nog, gelukkig nog eh, als het moet goed uit de voeten, ik kan nog fietsen, ik kan nog autorijden. En ik wéét nog, en dat vind ik nog wel het belangrijkste waar ik naartoe wil, en hoe ik terug moet. En dat is nog eigenlijk denk ik nog, ook wel net zo belangrijk als mobiel zijn. [...] Als je geestelijk geen mobiliteit meer hebt dan is het ook afgelopen heh.</p> |
| Factoren: | |
| Tijd | <p>J: [...]Ja dat is dat is tot zeg maar 's morgens 11 uur is het iedere morgen is het hetzelfde stramien. Dieren voeren en eeh dus en daarna is het als het goed weer is laten we zeggen is het een ronde lopen of dat zij moet gaan winkelen dus of dat ik mee moet.</p> <p>J: maar specifiek er voor thuisblijven, nee. Maar dat kan alleen eigenlijk hoofdzakelijk in de zomer. In de winter is het wat moeilijker. Want net als nou is er geen gras meer dus die moeten gewoon iedere dag bijgevoerd worden.</p> |
| Kosten | n/a |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | J: Nou ik denk net als dat ze hier hebben ze heeft er lange tijd een buurtbusje gelopen. Ja ik ben niet zo goed op de hoogte met het openbaar vervoer, maar een buurtbusje lopen. Maar dat is weer, wegbezuinigd. En nou hebben ze hier een |

| | |
|--|--|
| | <p>eeh. Nah, een taxivereniging opgericht.[...]En als die zeggen van voor drie uur komen we je ophalen, dan kan het best zijn dat je pas om 4 uur thuis bent terwijl dat maar 5 kilometer verderop is. En dat soort dingen, die beperking zit er hier wel op, omdat er voor de verderest geen openbaar vervoer is. En je zit toch een kilometer of, ja zeg maar een kilometer of 6, 5-6 van Horst af en van het station. (Discomfort/betrouwbaarheid/informatie)</p> |
| Auto | <p>J: joah, meestal, meestal als het grote boodschappen zijn, eens in de 14 dagen ofzo, of in de week. Ja dan gaan we met de auto. Dan hebben we vaak een hele kist met spulletjes, levensmiddelen. Nou die zet je achter in de kist. Of je hebt bij wijze van spreke iets wat ingevroren is en wat zo snel mogelijk weer in de diepvries moet dan gaan we met de auto. (comfort)</p> <p>J: Nee, vervoer is er altijd (betrouwbaarheid)</p> |
| Fietsen | <p>J: [...] Kijk met de auto je weet zo'n beetje daar op de parkeerplaats ik zet m daar neer. Met de fietsen is het ook zeker in Venray daar is een bewaakte fietsenstalling want als je m ergens anders neerzet dan, het zal wel niet gebeuren maar je hoort vaak genoeg, komen ze bij de fiets is de fiets weg. (sociale veiligheid)</p> <p>J: hier in het dorp boodschappen doen, doen we niet (fysieke inspanning)</p> |
| Lopen | <p>J: nee nee toch niet, want in de Peel hebben we ook wel eens vaak gewandeld maar eh. Ja dat is meer iets voor de zomer want je loopt daar, je kunt nergens schuilen.. (kans op slecht weer)</p> |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | n/a |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | <p>J: nou het is ook zo, en dat is.. ze geven een best goed beeld (de kaartjes), maar het is maar een momentopname heh.</p> <p>J: ja maar het is gewoon zo, kijk als het hier goed weer was geweest [...](dan had hij meer gedaan)</p> |
| Verassingen? | <p>J: Valt me een ding op, dat ik behoorlijk aan huis gekluisterd ben.</p> |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Cijfer voor het zien van de kaarten | J: nou op dit moment nog een negen of een tien. Ik kan, ik kan nog, gelukkig nog eh, als het moet goed uit de voeten, ik kan nog fietsen, ik kan nog autorijden. |
| Cijfer na het zien van de kaarten | n/a |
| Voegt het iets toe? | <p>J: Nou eigenlijk eh, niet zoveel omdat gewoon het feit eh ja als het moet dan rij ik naartoe daar waar ik naartoe moet, dat geldt ook met de fiets. [...] En dat is met lopen ook. Maar het is zo ik moet er een beetje een doel bij hebben. En het moet me dienen.</p> <p>E: maar bieden dit soort inzichten dan nog ehm, versterkt dat uw zelfbeeld van wat u kunt.</p> <p>J: Nee het versterkt het niet want ik wist dat ik gewoon, wat dat aan gaat, gelukkig nog geen handicap heb.</p> |

| Respondent 3 | |
|---------------------------------|---|
| Intro: | |
| Normale Week? | <p>T: Jawel. Ik heb namelijk mijn eigen bepaalde gewoontes toegeeeigend om de dag te beginnen met een wandeling of met een tennisuur of met een fietsronde, ja, en dat probeer ik dus gewoneweg constant in de gaten te houden, dat dat ook gebeurt.</p> |
| Problemen GPS? | <p>T: ik had er geen last van, ik had ook de gewoonte m 's ochtends bij mij te steken en 's avonds weg te leggen aan het stopcontact. Ik moest m alleen tijdens de dag wat aantekeningen maken. Dat ik dus niks vergat. [...]</p> <p>E: Waren er ook problemen, of?</p> <p>T: geen problemen gekend.</p> <p>E: U was zich dus wel echt bewust dat u m bij zich had? En dat u die aantekeningen moest maken?</p> <p>T: Nou eh, ik wil het jullie onderzoek zo compleet mogelijk maken en de belangrijkste dingen staan dus op het papiertje. [...]En voor de rest ben ik me, heb ik me niet gestoord aan het apparaatje.</p> |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | <p>T: ja ikzelf heb geen beperkingen maar het zal op gegeven moment kunnen zijn als je dus een blessure hebt of bepaalde klachten dat je dan gebonden bent aan het huis. Toen ik met pensioen ging heb ik na een jaar werd ik geconfronteerd met een blessure, toen kon ik eigenlijk drie weken niet lopen maar dan besef je pas wat het is als je de tijd aan je eigen hebt</p> |

| | |
|-----------------------|---|
| | en je kunt niet wandelen. Daar zit je dan met de tijd aan je eigen. En dat is vervelend. |
| Definitie Mobiliteit? | T: Mobiliteit is het kunnen verplaatsen van A naar B van zowel oude als jonge mensen, zonder dat je daar echt investeringen op los hoeft te laten. |
| Constraints: | |
| Coupling | <p>T: Kijk van 8.45 tot 10 das een uur en een kwartier. Dat is met de hond dat is ongeveer het maximale wat die hond, omdat het een jonge hond is, mag lopen. Want als ik zelf loop, alleen loop, dus zonder die hond [...],loop ik verder [...] Maar dit was dan een week met die hond, die dus beperkt in mobiliteit. [...]</p> <p>T: Die hond, dat was voor mij die week een beperking. Of die 14 dagen, dat die hier was, een beperking.</p> <p>E: Dus dan bent u ook niet echt afhankelijk van personen voor vervoer ergens naartoe.</p> <p>T: Nee.</p> |
| Authority | n/a |
| Capability | T: [...] Ik heb verder geen beperkingen in mijn lopen, fietsen, autorijden. Ik ken eigenlijk geen beperkingen. |
| Factoren: | |
| Tijd | <p>T: Nee, ik kan m'n programma aanpassen. [...] ik heb eigenlijk geen omgelijnd plan, ik bepaal elke dag wel zo'n beetje hoe die eruit ziet. Begin de dag of week eigenlijk door eerst in het boek te kijken van wat voor afspraken zijn er gemaakt, wat loopt er? En daar kan ik m'n week op aanpassen.</p> <p>T: Nee, nee.. dat.. ik probeer altijd 's middags thuis te zijn om te eten.</p> <p>E: en 's ochtends te bewegen, gaf u eerder aan.</p> <p>T: Ja.</p> <p>E: en dat moet echt voor de middag?</p> <p>T: ja en t liefst nog voor 11 uur.</p> <p>E: Heeft dit een reden?</p> <p>T: [...] ik wil in ieder geval een halve dag overhouden om tuinactiviteiten te doen en om dus een fietstochtje van verder dan, meer dan 10km te kunnen maken. Dat ik in ieder geval nog genoeg tijd heb overhoudt en om andere dingen, en eventueel als er een beroep op mij gedaan wordt met vrijwilligershulp, dan kan dat,</p> |

| | |
|-------------------------------------|--|
| | dan kan ik dat gewoon inplannen. Voor de rest heb ik weinig verplichtingen. |
| Kosten | T: Mobiliteit is het kunnen verplaatsen van A naar B van zowel oude als jonge mensen, zonder dat je daar echt investeringen op los hoeft te laten. Dus vervoeren per bus, per taxi, is natuurlijk altijd mogelijk mits de portemonnee het toelaat. |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | n/a |
| Auto | T: [...] (met de auto) je kunt snel weer verplaatsen of een combinatie met een ander bezoek, dan is afstand geen probleem. [...] Met de fiets is dat lastiger. Met de auto ben je ontzettend flexibel. (comfort) |
| Fietsen | T: Nou, met de fiets, die moet je dan weer op een openbare parkeerplaats neerzetten en als het weer niet zo vast is dan pak je de auto en rijd je ergens naartoe (sociale veiligheid/ kans op slecht weer) |
| Lopen | E: zijn er ook bepaalde dingen waarvoor u thuisblijft? T: Ja, voor de regen. (kans op slecht weer) |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | E: [...] waarom gaat u zo vaak met de fiets? T: Het is een combinatie van ergens naartoe gaan, bewegen en frisse lucht snuiven. [...] En daarbij, het is dan ook nog eens een keer, ja je bent milieuvriendelijk bezig. E: En dat vindt u wel belangrijk? T: dat vind ik heel erg belangrijk [...] T: ik vind het belangrijk voor de toekomst, voor onze nazaten, voor de vogels, voor de natuur. Want die hebben ook recht op schone lucht. E: en toch geeft u uzelf toch geen 10. U zegt ik heb geen beperkingen, maar toch geen 10. Waar zit dan nog de ruimte voor verbetering. T: ja als ik nou een helikopter had kon ik van A naar B linea recta. De kortste weg, dus er zit altijd nog wel ergens tijdsverlies of milieuvervuiling tussen. |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | T: Ja dat ze sterke overeenkomst hebben, een goede afspiegeling van jouw basis. [...] |

| | |
|--|---|
| | <p>E: komt het een beetje overeen met het beeld wat u van uzelf had?</p> <p>T: dat denk ik wel ja.</p> |
| Verassingen? | <p>T: Alhoewel, wat ik dus al zei, zo wandel je dus elke dag 's morgens (met de hond, red.) en nou doe ik daar drie dage tennissen. Dus dat is dus een vertekenend beeld. Maar er zal altijd iets voor in de plaats komen.</p> |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | <p>T: Een, een negen. Ik heb verder geen beperkingen in mijn lopen, fietsen, autorijden. Ik ken eigenlijk geen beperkingen.</p> |
| Cijfer na het zien van de kaarten | n/a |
| Voegt het iets toe? | <p>T: Nee, nee, je zou me dat kastje iedere week mee kunnen geven. Ik denk dat er weinig verschil in zou zitten.</p> |

| Respondent 04 | |
|---------------------------------|--|
| Intro: | |
| Normale Week? | <p>G: nou niet helemaal doorsnee, want ik was natuurlijk heel beperkt heh. In mijn doen en laten. [...] (heupoperatie)</p> |
| Problemen GPS? | <p>G: helemaal niet. Ik eh had m overdag hier in mn borstzakje en daar bleef ie dan ook zitten, tot we 's avonds naar bed gaan, en dan zet ik m even aan de lader. [...] ik heb daar helemaal niet aan gedacht al, dat ie daar zat.</p> <p>E: dus u was zich ook niet bewust dat ie daar zat.</p> <p>G: nee daar heb ik ook bewust niet aan gedacht hoor, want anders ga je ja weet ik veel, bepaalde dingen doen of laten, nee..</p> <p>E: dus geen gekke dingen gedaan, die week. Geen dingen extra, omdat u dat ding bij zich had?</p> <p>G: nee, nee.</p> |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | <p>G: ja, dat is hierin al gezegd. (het niet kunnen doen en laten door de heupoperatie, fysieke beperkingen)</p> |
| Definitie Mobiliteit? | <p>G: [...] Dat je mobiel bent. Dat je je kunt verplaatsen. Enzovoort.</p> <p>E: dat je kunt doen, wat je wilt doen?</p> <p>G: juist, niet direct afhankelijk bent. Dat vind ik dus, heel belangrijk.</p> |
| Constraints: | |
| Coupling | <p>G: Nog wel.. ja. Ik ben iemand die, [...] als ik me een beetje kan verplaatsen, dan doe ik dat graag. Ik moet niet te afhankelijk zijn van. Eh.</p> |

| | |
|-------------------------|---|
| | <p>Een of andere, ja zelf kunnen rijden.</p> <p>G: meeste activiteiten die doen we samen.. E: met, uw vrouw. G: ja, ja. Ik heb niet het idee dat ik activiteiten heb dat ik denk daar ga ik alleen heen, of.. wel eens andersom hoor. [...]nou, ja het gebeurt wel dat ik zeg van oh, wil ik wel eens heen. Dan wil m'n vrouw niet. Dan heb ik niet zoveel belang, dan blijf ik ook thuis. Ik ga dan niet zeggen van dan, nou dan ga ik alleen, nee. waar dat aan ligt, dat weet ik niet. Ik vind t zo gezellig niet, heh.</p> |
| <p>Authority</p> | <p>G: [...] Net als ik, de eerste keer tegen die arts zei van mag ik wel weer autorijden? U mag van nu af , ja mag je weer autorijden. Nou ik zeg: ik had gisteren er al even ingezeten hoor. Had ik al een klein eindje reden. Zei ik later heh. Niet eerder heh.[...] Als de arts zegt dat je niet met de auto mag rijden dan ben je niet verzekerd hoor, als je dan iets overkomt dan eh, ben je zelf. Ja dan krijg je een probleem. Dus dan doe ik t ook niet.</p> <p>G: nee dat zie ik niet als een beperking, nee, nee hoor. Nee hoe vaak ik wel niet hoor van: oh uw vrouw kan niet auto rijden, dat is nou ook wat, heh, wat een beperkingen geeft dat. Dat heb ik nooit zo gezien.</p> |
| <p>Capability</p> | <p>G: [...] de periode waarin ik zit is het niet zo'n probleem. Heh. Als het langer gaat duren (herstel heupoperatie) dan zeg je dan wil ik toch wel eens even.. heh. Maar dan zoek je weer andere dingen op, waar ik wel kan.</p> <p>E: het is dus eigenlijk een soort.. de fysieke conditie waarin u nu verkeert, heeft u zoiets van: nou ik neem dat soort dingen nú voor lief.</p> <p>G: precies.</p> <p>E: van dat hoort er nu eenmaal bij.</p> <p>G: precies, dat hoort er nu eenmaal bij. En als ik merk jong, dat kan ik weer doen, dan doe ik dat gewoon.</p> |
| <p>Factoren:</p> | |
| <p>Tijd</p> | <p>G: nou niet direct. Niet direct hoor, nu denk ik wel, denk ik wel eens van waarom ga ik niet op de fiets naar het dorp. Net als m'n zoon die woont op kostvliet, heh, gasselte. Waarom denk ik gaan we niet op de fiets even heen. Dat soort dingen wel. Maar vroeger, of ja jaren geleden dan, dan moest alles snel, heh. En dat is er wel, bij mij wel een beetje uit.</p> |

| | |
|-------------------------|--|
| | G: (over OV:) je moet zo laat erheen en eh wezen en je bent ergens je moet er om denken hoor: die trein gaat zo laat of dat weet ik veel. |
| Kosten | n/a |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | <p>G: waar dat aan ligt... dat gebonden zijn denk ik heh, je moet zo laat erheen en eh wezen en je bent ergens je moet er om denken hoor: die trein gaat zo laat of dat weet ik veel. Dat niet gebonden zijn. Aan iets, dat is bij mij belangrijk. (Discomfort)</p> <p>E: en hoe zit het met de bereikbaarheid, van het openbaar vervoer hier, is het makkelijk aan..</p> <p>G: als ik heel eerlijk ben, dan weet ik het niet eens zo, maar ik denk het wel! Wat ik zo wel eens lees in de kranten, dan is dat hier wel eh redelijk goed geregeld alles hoor. Als ehm.. maar je moet me niet vragen.. als 's avonds, of 's avonds laat, dat weet ik niet.</p> <p>E: [...] u zou makkelijk gebruik kunnen maken van het ov? Of is dat lastig hier?</p> <p>G: [...]we hebben hier het busstation hier vlak achter ons heh, dus wat dat betreft, is dat leuk omdat dat hier nu is. Daar hebben we niet voor gekozen, nee het is gekomen, en dan zeggen we wat wonen we hier mooi. Als we op een tijd komen, we kunnen niet meer autorijden, dan gaan we ons daar meer in verdiepen (informatie)</p> |
| Auto | <p>E: dus u beleeft dan echt plezier aan het autorijden ook?</p> <p>G: ja, ja, ja en welk end is dat maakt mij dan niet zo veel uit. (comfort)</p> <p>G: bijvoorbeeld naar groningen, niet meer eh, met de auto. Want die kun je dan moeilijk kwijt.(discomfort)</p> <p>G: [...] we hebben dus een zoon in Eindhoven, maar daar waren we vast een keer naartoe gegaan, we hebben zelfs een, ja een uitnodiging gehad maar eh dat durfde ik nog niet aan, en ook nu nog niet hoor.[...]dan zit je te lang in de auto dan krijg je echt last van de heupen, en het wordt warm en ja dan moet je er, om de drie kwartier [...] even uit, even een eindje lopen, anders wordt je te stijf(discomfort/ inspanning)</p> |
| Fietsen | G: nee, dat niet. Nee als ik hier in het dorp een |

| | |
|--|--|
| | boodschapje moet doen of ik moet ergens even heen dan doe ik dat op de fiets, ja. Zodra we even verder moeten, hetzij naar de stad, of even naar.., dan neem ik de auto. (fysieke inspanning) |
| Lopen | n/a |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | G: ja ja, ja ik ben me wel van bewust, heh. Dat we de auto eigenlijk wat meer moesten laten staan. Maar eh dat gaat bij mij niet altijd op. Want weet je ja ik weet t wel dat t moet, E: maar u bent er niet heel druk mee bezig. G: ik ben er niet heel druk mee bezig, zeer beslist niet. Nee. G: nee en dat hebben wij wel, en dat doet t m heh. De auto staat er heh. Moest vroeger, naar het postkantoor hier, weet je wel, dan eh, in de auto, heh. Maar dat soort dingen heh. Daar ben ik wel bewuster gaan denken, dan kun je toch ook de fiets gewoon nemen. Ja. |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | n/a |
| Verassingen? | G: ja dan valt me vooral op dat ik natuurlijk niet zo mobiel ben. Heh dat is het m. anders was ie wel groter geweest hoor! |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | E: maar u zegt met die heup, wat zou u uzelf nu geven? G: dan zou ik misschien eeh, nog een zesje hoor. |
| Cijfer na het zien van de kaarten | E: goed, ja. Na het zien van die kaartjes zou u uzelf nou een ander cijfer geven? [...] G: ja ik geloof het niet hoor, direct. |
| Voegt het iets toe? | G: nou niet direct, nee niet direct nee. Want ik ben, ben altijd wel iemand die, als ik het kan, dan doe ik het. Ja als ik voel dit kan ik nog niet, dan is dan voor mij ook geen punt. K: nee dan past u zich daar gewoon op aan. G: daar past ik mij gewoon bij aan. Een ander zou misschien zeggen: nou waarom kan ik dat toch niet meer? Of.. nee maar daar heb ik geen problemen mee. [...] G: het is zoals het is. |

Respondent 05

| | |
|---------------------------------|--|
| Intro: | |
| Normale Week? | F: ja iets, eigenlijk minder beweging heb laten we het zo zeggen, want het weer dat was heel slecht. Weinig tuin, weinig wandelen, ja eigenlijk. Iets minder dan normaal eigenlijk. Ja.. |
| Problemen GPS? | F: och, heb ik geen moeite mee gehad. Ik heb m wel een keer vergeten maar niet zo'n moeite mee gehad. Dat maakt me niks uit.. E: was u zich erg bewust dat u dat ding.. F: nee nee nee, ik had alleen dat ding soms in de zak en dan, nee, nee.. E: en heeft u zich misschien anders gedragen, omdat u dat ding bij zich had? F: nee, nee.. |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | F: [...] als je geen auto hebt en je kunt niet meer fietsen, je kunt niet meer lopen ja dan zitten we hier een beetje gevangen. Klaar. |
| Definitie Mobiliteit? | F: [...]Je kunnen verplaatsen |
| Constraints: | |
| Coupling | F: nou we doen eigenlijk alles.. behalve sporten niet met, eh nou jij gaat nog.. J: wandelen en fietsen dat doen we altijd samen. F: ja en met de auto meestal.. niet altijd. E: maar assen is dus wel zo'n dingetje. Dat u zegt: F: dat doen we samen, ja.. niet altijd. Als ik nou naar de kapper moet dan ga ik alleen. J: Maar dat is heel zeldzaam. [...] E: maar u kunt dus in principe ook alleen, dat is dus.. F: nou nee maakt niet uit, nee.. |
| Authority | F: [...]maar als het niet hoeft dan gaan we ook niet, dan gaan we met de fiets, dat kleine stukje, dat ga je niet met de auto.. nee. (sociale regel) |
| Capability | F: [...]als je dat(autorijden, fietsen, lopen) allemaal nog kunt dan denk je niet van als ik dit niet had als ik dat niet had want dan kun je nooit meer leven. Ik bedoel je moet nou in de tijd leven wat je nu hebt. Niet dat je denkt dat zou wel eens kunnen komen. |
| Factoren: | |
| Tijd | F: ja, ja jawel een beetje wel, ja ja. Niet altijd maar donderdags dat is onze werkdag, en vrijdagmorgen schoonmaak in huis ja dat moet ook onderhouden worden. E: dus u bent niet zo tijdsgebonden? F: nee, gelukkig niet.. |

| | |
|-------------------------|---|
| | <p>F: ja kijk je hebt natuurlijk wel een soort vaste patronen. Dat heb je sowieso wel. Als je dat niet hebt, dan heb je helemaal niks meer te doen, lijkt me zo. Maar ik bedoel 's maandags morgen sporten, [...] de vaste EHBO dagen, [...] jij hebt donderdag pottenbakken[...]</p> <p>E: maar dat zijn dus wel wederkerende zaken.</p> <p>F: ja, ja je kunt niet zeggen van ik doe dat deze week maar niet. Maar eh</p> |
| Kosten | n/a |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | <p>F: nou de bus daar hebben we een vreselijke hekel aan. Ja met boodschappen in de bus vind ik ook niet zo leuk.</p> <p>[...] ik vind dat niet zo vrij, je kunt niet gaan en staan wat je wilt. Als we dus klaar zijn in assen kunnen we zeggen nou we gaan weg. Maar met een bus moet je wachten of dan is ie net weg, nee dat vind ik zo beperkt. (discomfort)</p> <p>J: of, ja, met die OV kaart moesten we vorig jaar echt leren.</p> <p>F: maar dat is eigenlijk wel handig.</p> <p>J: nee het aanschaffen. Wij wisten van niks. Dus dat moet je dan allemaal leren. En hoe krijg je dat geld er op? En dat hadden we er wel op, maar nog niet geactiveerd nou en toen stonden we daar in zwolle, zulk soort dingen. En met het in en uitchecken. (informatie)</p> <p>E: en stel dat u de auto nou niet zou hebben, want het busstation is hier wel dichtbij. Dan is het wel echt een optie?</p> <p>F: ja best dichtbij. Ja dan is het wel echt een optie, dan is het toch wel makkelijk hoor. Best wel handig, maar zolang het niet nodig is dan doen we dat niet. (comfort/betrouwbaarheid)</p> |
| Auto | <p>F: Vroeger gingen we ook veel naar Groningen toe maar nou ook niet zo veel meer, dat parkeren gaat ook wel steeds een beetje moeilijker allemaal.(discomfort)</p> <p>F: als ik naar bijvoorbeeld naar EHBO moet, die reanimatiepop die moet ik dan ook in de auto mee anders kan ik niet.. (comfort)</p> <p>F: waarom zou je niet met de auto gaan als hij er toch.. (comfort)</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>F: ja iets, eigenlijk minder beweging heh laten we het zo zeggen, want het weer dat was heel slecht. Weinig tuin, weinig wandelen, ja eigenlijk. Iets minder dan normaal eigenlijk. Ja..[...] ja want regen, regen, regen. (kans op slecht weer)</p> |
| Fietsen | <p>F: anders ga ik met de fiets ja. Dus dat is natuurlijk een overweging. Ik zie me nog niet met die zware pop lopen. (discomfort/fysieke inspanning)</p> <p>F: ja iets, eigenlijk minder beweging heh laten we het zo zeggen, want het weer dat was heel slecht. Weinig tuin, weinig wandelen, ja eigenlijk. Iets minder dan normaal eigenlijk. Ja..[...] ja want regen, regen, regen. (kans op slecht weer)</p> |
| Lopen | <p>F: ja, ja t is maar een kleine afstand dat kun je lopend doen maar dat kan dus niet omdat je je lesmateriaal en dan je andere.. dat kun je niet lopend doen. Tenminste. Lijkt me niet. (fysieke inspanning/ discomfort)</p> <p>F: ja iets, eigenlijk minder beweging heh laten we het zo zeggen, want het weer dat was heel slecht. Weinig tuin, weinig wandelen, ja eigenlijk. Iets minder dan normaal eigenlijk. Ja..[...] ja want regen, regen, regen. (kans op slecht weer)</p> |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | n/a |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | <p>F: als het een andere week was geweest was het anders geweest. [...] ja ik bedoel het is een momentopname, van een week, dus daar kun je niet zo veel over zeggen denk ik. Nee vind ik niet het is een week uit iemands leven. Het is geen jaar. Het is eigenlijk een beetje beperkt.</p> <p>E: ja, nee klopt maar daarom vroeg ik natuurlijk ook die vraag aan het begin of het een beetje een gemiddelde week was, dus ja zo proberen we dat er een beetje uit te halen.</p> <p>F: ja snap ik wel, maar ja, ja, jaaa gemiddeld, wat is echt gemiddeld.</p> |
| Verassingen? | <p>F: nee, nee, nee ik weet precies wat er gebeurde, dus ja..</p> <p>E: u was er zelf bij</p> |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Cijfer voor het zien van de kaarten | F: [...] ik vind t een 8, klaar. |
| Cijfer na het zien van de kaarten | F: Nee, ik zou niet weten waarom dat zou moeten veranderen. Voor een zo'n week. (8) |
| Voegt het iets toe? | F: neuh,[...]nee het is die week zo gebeurt, klaar. Ja, als het een andere week was geweest was het anders geweest. Als we een keer naar enschede waren geweest, naar onze zoon, was het anders gebeurt, ja ik bedoel het is een momentopname, van een week, dus daar kun je niet zo veel over zeggen denk ik. Nee vind ik niet het is een week uit iemands leven. Het is geen jaar. Het is eigenlijk een beetje beperkt. |

| Respondent 6 (eerste helft interview mist) | |
|--|---|
| Intro: | |
| Normale Week? | Ja |
| Problemen GPS? | Nee |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | n/a |
| Definitie Mobiliteit? | B: mobiliteit is de mogelijkheid hebben om plekken te bereiken die je wil bereiken. |
| Constraints: | |
| Coupling | <p>B: [...]ik zou nog niet zo snel in mijn eentje gaan wandelen op zondag uhh doordeweek. Dat doe ik dan met mijn echtgenote.</p> <p>E: Waarom niet?</p> <p>B: Nou daar heb ik niet zoveel behoefte aan om in mijn eentje te wande... wel is, wel is. Maar weet ik veel als mijn vrouw vijf dagen weg is met haar zussen ofzoiets dan uh.. en het is aardig weer dan maar ik wel is een wandelingetje.</p> <p>E: Heeft dit met gezelschap te maken of hoe moet ik me dit voorstellen?</p> <p>B: ja ik zou niet zo gauw bedenken om in mijn eentje te gaan wandelen. Of in mijn eentje zomaar een stuk te gaan fietsen om het fietsen. Die neiging heb ik niet zo sterk.</p> <p>E: ja uhm, misschien wel een beetje een lugubere vraag. Maar mocht u vrouw nou niet meer mee kunnen gaan om wat voor reden dan ook dan zou u,</p> <p>B: ja doet er een andere situatie voor dan zou het nog best wel kunnen dat ik denk ik ga toch een stukje wandelen. Want het is mooi weer ja dat zou kunnen maar het doet zich nu niet voor.</p> <p>E: maar u zou dan niet bijvoorbeeld zeggen dan zou ik uberhaupt niet gaan?</p> |

| | |
|-------------------------|---|
| | <p>B: nee, nee, nee.</p> <p>K: het klinkt nu alsof het meer voor uw vrouw doet dan met uw vrouw.</p> <p>B: ja, nouja, ja. Ik bedoel toen jullie net binnenkwamen ging zij een stuk fietsen. [...] Die neiging heb ik wat minder. Maar goed wandelen en fietsen ik vind dat wel leuk. Maar ik vind met z'n 2en veel leuker dan uh. Dan zomaar een stuk fietsen om een stuk te fietsen. Dat zal ik nog niet zo gauw doen.[...] de eerste 6 jaar van mijn pensioen was mijn vrouw nog aan het werk. Dan ging ik niet gauw een wandeling maken als zij naar haar werk was. Maar misschien komt dat nog wel.</p> |
| Authority | B: als andere mensen denken komt hij nou met de auto terwijl het zo dichtbij is? Nee daar trek ik mij geen reet van aan. (sociale regel) |
| Capability | n/a |
| Factoren: | |
| Tijd | <p>B: [...] in mijn agenda staan een paar vaste punten. Tennis en een cursus italiaans en [...] vergaderingen voor de politiek.</p> <p>E: En heeft u dan ook bepaalde tijden dat u bijvoorbeeld van huis gaat? [...]</p> <p>B: ja de vergaderingen voor de politiek zijn meestal 's avonds om half 8. [...] Ja nouja als ik naar m'n moeder ga dat is altijd [...] 12:00 uur vertrekken, dan ben ik er ongeveer half 2. Nee wat dat betreft heb ik niet zo'n vaste routine.</p> |
| Kosten | n/a |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | n/a |
| Auto | <p>B: [...] Als ik meer of grotere hoeveelheden koop(bij de winkel, red.) ja dan neem ik de auto.(comfort)</p> <p>E: dus de drempel om de auto te pakken is dan niet zo hoog?</p> <p>B: nul. (comfort)</p> |
| Fietsen | <p>B: [...] als ik een boodschap moet doen in Nijverdal en het is aardig weer dan ga ik op de fiets, en als het niet aardig weer is ga ik met de auto. (kans op slecht weer)</p> <p>B: Ja naar m'n moeder. Daar ga ik niet op de fiets heen dat is mij te veel gedoe.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>E: en dat heeft dus echt met de afstand te maken?</p> <p>B: ja. (fysieke inspanning)</p> <p>B: Nouja het weer heeft invloed op mijn beweeglijkheid. Dat is mijn beperkende factor. (kans op slecht weer)</p> |
| Lopen | B: Nouja het weer heeft invloed op mijn beweeglijkheid. Dat is mijn beperkende factor. (kans op slecht weer) |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | B: Het weer speelt meer een rol bij mijn afweging dan, als andere mensen denken komt hij nou met de auto terwijl het zo dichtbij is? Nee daar trek ik mij geen reet van aan. Of het milieu ofzo [...]ja daar ben ik wel net zo bewogen bij als andere mensen maar nee het weer is voor mij meer een (factor, red)[...] |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | Zie onderstaand. |
| Verassingen? | B: Nee hoor. Ik laat met niet zo heel gauw verrassen maar. Het blijft natuurlijk over gem... kijk. Een begrip als gemiddelde inspanning dat is voor jou duidelijker hoop ik dan voor mij. En als ik een stuk fiets heb ik helemaal niet het idee dat ik me inspan. Of als ik wandel. Ik weet zo langzamerhand wel eigenlijk al op het moment dat ik begin te wandelen hoeveel kilometers ik me nog lekker bij voel. Dus dan verrast het je eigenlijk niet. Tjah was is gemiddelde inspanning of maximale inspanning, of ervaar je het als inspanning. Ja in de auto zitten ervaar ik niet als inspanning. En op de fiets heb ik eigenlijk ook geen inspanning. |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | B: Ja dat komt in de buurt van 10 denk ik. |
| Cijfer na het zien van de kaarten | B: Nee ik had mezelf nog geen cijfer gegeven[...] |
| Voegt het iets toe? | B: nee. |

Respondent 07

Intro:

Normale Week?

K: was dit een normale week? Heb je bewust dat ding bij je gedragen en daarnaar gehandeld?
 C: nee het zit bij me en ik ga. Dus het is volstrekt willekeurig beeld. Wel een druk willekeurig beeld omdat het van Amsterdam tot Winterswijk

| | |
|---------------------------------|---|
| | <p>afspeelde. Maar dat was een samenkomst van omstandigheden. Als je hem deze week had gegeven had je maar één plek gezien. Ik kwam bijna het erf niet af door mijn camper.</p> <p>K: dus dit waren wel echt uitschieters?</p> <p>C: het kan morgen weer gebeuren.</p> <p>K: daar houdt u zich niet aan vast?</p> <p>C: nee volgende week moet ik naar Apeldoorn en Nieuwekerk aan de IJssel. Amsterdam. Dan krijg je weer zon weerk. Ups en downs.</p> <p>E: wel representatief?</p> <p>C: voor ons leven wel ja. Omdat we kinderen in Amsterdam hebben zitten gaan we daar ook regelmatig naartoe.</p> |
| Problemen GPS? | C: daar heb ik geen problemen mee. Ik moet zeggen dat ik het nauwelijk vergeten ben. Ik heb veel plichtsbef. Dus altijd keurig dat ding aangezet. |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | C: [...]het wegvallen van de behoefte om steeds verder te gaan[...] |
| Definitie Mobiliteit? | C: de mogelijkheid om je van punt A naar B te verplaatsen via diverse ter beschikking staande middelen. |
| Constraints: | |
| Coupling | <p>C: ja je kan een heleboel opnoemen die je niet in je eentje zou doen. Ik zou niet in mn eentje in de caravan op vakantie gaan. Camper weer wel.</p> <p>E: dus er is wel afhankelijkheid van de ander?</p> <p>C: ja dat kun je wel stellen ja. Zondermeer.</p> <p>C: [...] mijn vrouw had 3 jaar terug een herseninfarct gekregen toen was ze redelijk immobiel. Toen was ons tempo heel vlug afgezaakt. Naar een niveau. Je gaat je aanpassen aan je omgeving. Aan je partner in dat geval dus, je gaat andere dingen doen. En dat komt niet meer echt op gang dus dat is eigenlijk je belemmering in je mobiliteit geworden. En ja is dat afhankelijkheid? Meelevendheid kun je ook zeggen. Ik hou niet van het woord afhankelijkheid. Je gedrag wordt beïnvloed met degene waarmee je samenleeft maar dat is altijd zo.</p> <p>C: Mijn vrouw is wat minder mobiel dus dat kan je als belemmering zien. De middelen ontbreken niet maar de wens ontbreekt om daar gebruik van te maken. Je bent in je eigen mobiliteit beperkt door.. [...]</p> |
| Authority | n/a |

| | |
|-------------------------|--|
| Capability | <p>C: nee dat heb ik niet. Alleen lichamelijk ongemak kan ons thuis houden. Alleen de behoefte om van huis te gaan wordt iets minder.</p> <p>C: dat kan ziekte zijn van één van ons twee. Dat is eigenlijk de... maar er dringt zich er een bepaalde behagelijkheid en tevredenheid en tevreden met je omgeving op. Waardoor je vlugger geneigt ben om thuis te blijven naarmate je ouder wordt dan weer ergens verderop het geluk te gaan zoeken. Zoek allemaal het geluk en vind het om de hoek van de deur. Daar moet je ouder voor worden.</p> |
| Factoren: | |
| Tijd | <p>C: ja, routine kom je het verste mee.. nee, ik ben erg tegen routine maar er komt wel nadrukkelijk een dagelijks patroon in. In het verleden wilde ik dat altijd doorbreken door het elke dag op een andere manier te doen. Maar dat lukt je zowiezo niet omdat je naar je werk moet dus er zit zowiezo een dagelijks patroon in. En nu zit er ook een dagelijks patroon in. Opstaan, yoghurt eten. Altijd buiten. De krant lezen tot ik verkleumd ben en dan stook ik hier weer lekker. Eerst lijden voor je kunt genieten.</p> <p>C:[...]En ten tweede is de, die enorme beweeglijkheid die je vroeger vertoonde die vlakt af. Dus die neiging om even in die auto te stappen en hup te zeggen nou ik ga even kijken in uithuizen. Die neiging is gewoon weg.</p> <p>E: meer een mentaal aspect eigenlijk.</p> <p>C: zondermeer.</p> <p>E: fysiek lukt het nog.</p> <p>C: nee geen enkel probleem. Ik heb helemaal nergens last van. Ik vind het heel ontspannend zelfs maar ook heel erg verspillend.[...]</p> |
| Kosten | <p>C: dat gesuf achter het stuur. Ik vind het doodzonde. Verspilling van de energie. Een centenkwestie. Je rijdt toch twee uur lang, twee uur terug. Bij elkaar toch 300 kilometer. Ten eerste is dat duur. Met je auto. [...]</p> |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | <p>E: u gaf eerder aan het OV is wel een mogelijkheid.</p> <p>C: ja het is een mogelijkheid maar je moet er de tijd voor nemen. Maar als je met koffers ofzo op</p> |

| | |
|----------------|--|
| | <p>reis moet worden het een hele onderneming, wat dat betreft niet echt makkelijk. We zijn er ook niet echt goed in om het onderster uit de kan te halen. Er zijn mensen die doen klik en er staat een taxi klaar. Wat dat betreft zijn er veel hele domme hele slimme mensen die gebruiken alles wat ze aangeboden worden.</p> <p>E: het is de informatie die u eigenlijk ontbreekt? C: ja. Door de gemeente wordt geen fluit gedaan aan voorlichting voor oude mensen. (informatie/ discomfort)</p> <p>C: ja de fiets binnen het dorp. E: en boodschappen doet u ook hier in het dorp ofzo. C: ja, dan ga je ook niet met de auto.[...] ik vind het verrekte makkelijk. Met het OV moet je een paar uur extra rekenen. (discomfort)</p> |
| Auto | <p>C: Eindeloze rijen auto's van mensen die de zondagmiddag moeten vullen daar wil ik niet bijhoren. Dat vind ik een belemmering om weg te gaan. De massaliteit. Alles massaal. (discomfort)</p> <p>C: Auto, prachtig mooi privegebied. Niemand zegt wil je andere zender hebben. Je kan doen wat je wil. Eigenlijk het laatste privegebied voor mens. (comfort)</p> |
| Fietsen | <p>C: ja de fiets binnen het dorp. [...] ik vind het verrekte makkelijk. (comfort)</p> |
| Lopen | n/a |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | <p>C: nou bewust kijk. Ook dat zijn dingen. Vroeger kon ik me er erg kwaad over maken. [...] 40 jaar terug [...]toen waren we veel met het milieu bezig. Veel groen planten overal. Je ziet zo langzaam maar zeker. De overheid is dermate traag dat ze je pas na jaren pas gaat achterhalen. Dus het hele idee van onze in nu in feite allang ingehaald door zeg maar ... en vat nu grond op wat wij zeggen weetje wat wij doen kan geen kwaad. Ik stook een houtkachel dat is zo slecht als de pest. Ze kunnen wel zeggen co2 neutraal maar er komt een heleboel rotzooi de pijp uit. Ik heb ook een oude dieselcamper. Al dat gedoe tegenwoordig, Ik ben daar nu dwars in geworden. Ze zijn er veel te laat mee.</p> <p>C: jawel, heel nadrukkelijk. Maar die hele co2</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>heisa, kijk wij zorgen voor het milieu door zo groen mogelijk te zijn en zoveel mogelijk bomen te planten. Ik vind het milieu heel belangrijk. Alleen als ik zie wat er links en rechts en de handel de belachelijke handel in co2 emissies die er bestaat in de wereld. Waar ben je nou in godsnaam mee bezig. Ik bedoel, als je op het ogenblik ziet de windmolens die geplaatst worden die worden alleen maar geplaatst met enorm veel subsidie omdat ze in 2020 zoveel schone energie willen leveren. Dat kost nu zoveel energievervuiling maar dat mag nu nog binnen de grenzen, dat je straks kan zeggen het is schoon. De hele politieke benadering van dat spul word ik doodziek van, iedereen moet gewoon een beetje opletten.</p> <p>E: u laat de auto niet staan?</p> <p>C: ik rijd er niet zoveel meer mee. Vroeger 60.000 niet 15.000. in het leven is het wel zo, de tijd regelt heel veel hoor. Heel automatisch geleidende schaal. Je hebt een periode dat iedereen als een gek rond rijd en dan neemt het weer af. En dan komt er weer een ander clubje die weer als een gek rond maar het evenwicht blijft.</p> |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | <p>E: het gemiddelde gebied is groter dan dat uzelf denkt.</p> <p>C: oja? Oh..</p> <p>E: want dit is wat u zelf aangaf.</p> <p>C: ja 30 km zo'n beetje ja.</p> |
| Verassingen? | <p>E: en dit is toch bijna twee keer zo groot. Verrast dit u?</p> <p>C: ja eigenlijk wel, ik zit te denken wanneer ben ik in Zwolle geweest.</p> |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | C: in principe heb ik een 8 denk ik gewoon qua mobiliteit. |
| Cijfer na het zien van de kaarten | <p>E: en het cijfer is nog steeds hetzelfde?</p> <p>C: ja.</p> |
| Voegt het iets toe? | C: nee want ik ben mij er zeer bewust van dat het steeds meer in en om het huis gaat bewegen. Dus dat is voor mij niet veranderd. |

Respondent 08

Intro:

Normale Week?

H: Nou eigenlijk wel een doorsnee week. We zijn

| | |
|---------------------------------|---|
| | geloof ik een keer naar Utrecht geweest maar dat gebeurt wel vaker. Eigenlijk gewoon. |
| Problemen GPS? | H: Ik heb geen problemen ondervonden. Het enige wat ik mij afvroeg als ik nou naar balletles ga; moet je hem dan terwijl je ballet omhouden of niet? Dat heb ik niet gedaan. Dat is het enige wat ik mij afvroeg. Dus met tennissen heb ik ook niet gedragen. Dit is mij niet duidelijk gemaakt. Ik gedroeg mij niet anders terwijl ik de tracker droeg. |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | H: Ik zou niet weten. |
| Definitie Mobiliteit? | H: het heen kunnen met auto, fiets, en alles [...]dat ik mij van hier kan bewegen naar Almelo, Amsterdam, Den Haag[...] |
| Constraints: | |
| Coupling | H:[...] ik ga iedere donderdagavond naar balletles met mijn balletvriendin. [...] E: En als uw balletvriendin nou niet meer naar ballet zou gaan, zou u dan nog steeds gaan? H: Nou, dat vindt ik heel leuk dat je dit vraagt, want onlangs was mijn beste vriendin een weekje op vakantie en toen zei mijn man: "heb je nou wel zin om alleen te gaan?" ik zei: "wat dacht je?! Ik blijf niet thuis!" Dus ik ga wél. E: dus dat vormt geen beperking? H: nee, Ja ballet donderdagavond, dat is onze passie. H: Nee gewoon de weg ernaartoe, dat is een stille weg. Ja hebt een auto dus ja, je gaat dat niet in je eentje, niet in je eentje op de fiets |
| Authority | n/a |
| Capability | n/a |
| Factoren: | |
| Tijd | H: Jazeker. En dat vind ik ook belangrijk om een ritme te hebben. Een etensritme, bewegingsritme, leefritme. Daar voel je je het beste bij. E: soort van gezondheid? Respondent: Ja, ja. E: Misschien is dat wel "the key" tot het oud worden. Respondent: Ja dat denk ik wel. K: Blijft u voor bepaalde dingen thuis? R:[...] Nee nou dat hebben we niet, we hebben dat geen belangrijke.. en tegenwoordig heb je ook nog uitzending gemist op televisie dus, wil ik |

| | |
|-------------------------|--|
| | <p>perse iets zien dan.. We blijven nergens echt voor thuis.</p> <p>[...]</p> <p>H: Nou ja precies, dat is precies hetzelfde. Als dat ik hier zo heel makkelijk m'n fiets kan pakken.</p> <p>E:Ja, dus dan kunnen we echt denken aan tijdsvoordelen?</p> <p>H: Ja, ja.</p> |
| Kosten | <p>H: Niet altijd de trein. Nou ja we zijn nadat ik 60 geworden ben, dan kan je zo'n treinkaart krijgen dat je met 40% korting kunt reizen. [...]en dan kun je bij dat abonnement een aantal dagen in het jaar vrij reizen krijgen. Nou en dan die dagen gaan we iets leuks doen met die mogelijkheid om een dag vrij te reizen. Want ja als pensionado's moet je ook op je centjes letten.</p> |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | n/a |
| Auto | <p>H: Moet ik nou héél veel boodschappen doen; een zak aardappels en ik weet niet hoeveel meelk, dán ga ik met de auto naar de super. (comfort)</p> <p>H: Ja als we langer reizen dan gaan we met de auto en soms met de trein, als het kan. (comfort)</p> <p>H: [...] Ik zou wel met de auto kunnen gaan, maar dan moet ik omrijden. En met de fiets schiet ik hier zo tussendoor. Dat is dan toch veel makkelijker? (discomfort)</p> |
| Fietsen | <p>H: Nee gewoon de weg ernaartoe, dat is een stille weg. Ja hebt een auto dus ja, je gaat dat niet in je eentje, niet in je eentje op de fiets (sociale veiligheid)</p> <p>K/E: u had één dag een ongeplande activiteit zagen we haha.</p> <p>H: Oh ja haha dat kan. Ja ik stap zo op de fiets en ben weer weg hoor. (comfort)</p> <p>H: Een fijne straat dicht bij het centrum dus ik kan heel makkelijk met de fiets boodschappen en dergelijke doen. (comfort)</p> <p>K: Ja, heeft dit een regen dat u gewoon voornamelijk de fiets pakt?</p> <p>H: Omdat het het makkelijkste is. (comfort)</p> |

| | |
|--|---|
| | |
| Lopen | n/a |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | H: [...]ik ben geen type die voor ieder akkefietje de auto pakt, dat vind ik niet milieubewust en niet zo gezond. |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | E: het komt overeen met uw beeld van uw eigen mobiliteit? H: ja.. ja[...] |
| Verassingen? | H: Ik ben hier niet verrast door. |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | H: Ja, ik ben super mobiel. 10. K: dikke tien? H: Ja ik denk het wel. |
| Cijfer na het zien van de kaarten | E: nog steeds een dikke 10? H: Ja, daar ben ik heel blij om, kan snel veranderen, nietwaar? |
| Voegt het iets toe? | H: [denkt na] Nee. |

| | |
|---|--|
| Respondent 09 (2^e helft mist) | |
| Intro: | |
| Normale Week? | K: Was het een normale week? W: ja. Dat dacht ik. K: Geen rare uitschieters? W: nee, nee. Je mag wel zeggen dat dat ongeveer mijn leven is. Behalve de vakanties natuurlijk. Die waren er niet in die week. |
| Problemen GPS? | K: Hoe beviel het dragen van de GPS-tracker? W: Had ik geen last van. Dat ging wel goed. |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | W: dat je lichamelijke dingen niet kan doen die je eigenlijk wel zou willen doen. Ik kan me voorstellen dat iemand die graag wil reizen maar geen geld heeft, die heeft weer een andere beperking. |
| Definitie Mobiliteit? | n/a |
| Constraints: | |
| Coupling | n/a |
| Authority | n/a |
| Capability | n/a |
| Factoren: | |
| Tijd | n/a |
| Kosten | W: Ik kan me voorstellen dat iemand die graag |

| | |
|--|---|
| | wil reizen maar geen geld heeft, die heeft weer een andere beperking. |
| Moeite | n/a |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | n/a |
| Auto | n/a |
| Fietsen | n/a |
| Lopen | n/a |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | n/a |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | n/a |
| Verassingen? | n/a |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | n/a |
| Cijfer na het zien van de kaarten | n/a |
| Voegt het iets toe? | n/a, maar nee |

| Respondent 10 | |
|---------------------------------|---|
| Intro: | |
| Normale Week? | H: ja, ene keer doe je wat meer dan een andere keer maar dit was gewoon een rustige week. En dat ligt ook een beetje aan het weer natuurlijk he. Als het buiten droog is dan ben ik zelden binnen. Dan ben ik meestal wel buiten bezig. Maar die week was het niet denderend weer denk ik. |
| Problemen GPS? | H: dat deed me niks. Nee dat ding heb je bij je en dat leg je 's avonds weer aan de oplader. K: u heeft zich niet ander gedragen ofzo? H: nee, toevallig had ik die week niet veel te doen. Normaal dan doe je meer. Dat kun je ook wel zien trouwens maar door omstandigheden ben je wat meer thuis. |
| Beperkingen in Mobiliteit zijn? | H: slecht ter been zijn misschien? [...] |
| Definitie Mobiliteit? | H: de vrijheid van beweging eigenlijk [...] dat je overal kunt komen zonder dat je er in belemmerd wordt. En dat hebben wij gelukkig... wij zijn goed mobiel nog. |
| Constraints: | |
| Coupling | H: nou wij fietsen meestal gewoon met z'n tweeën ja. Als we gaan fietsen en ook met vrienden of wat dan ook. E: maar u zou in uw eentje ook kunnen gaan |

| | |
|------------------|---|
| | <p>fietsen?</p> <p>H: hmm... ja. Zou kunnen. Dat gebeurt nog wel is. Maar niet zoveel meer. Ik denk dat ik dat vroeger vaker had dan nu.</p> <p>E: en waar ligt dat dan aan?</p> <p>H: dat weet ik eigenlijk niet. Misschien interesse of wat anders. Ik heb nog wel veel dingen thuis te doen dus dan ga je ook minder weg.</p> |
| Authority | |
| Capability | <p>K: het(beperkingen in mobiliteit, red.) kan ook veel meer zijn dan alleen slecht ter been.</p> <p>H: nee we zijn gelukkig nog helemaal vrij.</p> <p>H: nou de ene keer heeft mijn vrouw de auto nodig en de andere keer heb ik de auto nodig. Als mijn vrouw de auto nodig heeft nou dan heb ik pech gehad. Dan houdt het op. En dat gebeurt nog wel eens [...] We hebben nou een boot en die ligt in Giethoon. Ja daar gaan we ook heen. Ja en af en toe dan heb ik geen vervoer. Meestal gaan we met z'n tweeën hoor maar soms ga ik ook alleen. Ja dan heb je de auto nodig. En dan moet je dus even overleggen met elkaar.</p> |
| Factoren: | |
| Tijd | <p>H: De hele week wordt eigenlijk al een beetje gestuurd he, dus eh.. 's maandags oppassen in Dalfsen met m'n vrouw. En ik heb 's maandags heb ik schilderen, de ene week thuis de andere week ergens anders. Dinsdag gaan we naar Groningen toe. Woensdag is eigenlijk m'n enige vrije dag. Donderdagavond volleyballen. Donderdag overdag ook allerlei dingen doen. Ik zit vaak thuis te knutselen en wat dan ook. Vrijdag Tennissen. Vrijdagmorgens als het weer een beetje gunstig is. In dit weer is het hopeloos. Omdat je dan richting de baan van de zon kijkt. Dan zie je ook geen bal. De hele week die vliegt om. Er is geen ogenblik dat je stilzit.</p> <p>H: Nee, het is wel zo tussen 12:00 en 13:00 dan neem ik altijd pauze. Eet ik, lees ik. Een uur lang. Het is eigenlijk een soort werkpatroon eigenlijk. Dus altijd 1 echte pauze.</p> <p>E: daar wijkt u eigenlijk niet vanaf?</p> <p>H: nee daar wijkt ik eigenlijk niet van af. Eén uur begin ik altijd weer en eh. [...]</p> |
| Kosten | <p>E: spelen de kosten voor het OV of misschien tijdsafhankelijkheid..</p> <p>H: nee. Dat speelt geen rol. Ik vind het(de auto,</p> |

| | |
|-------------------------------------|--|
| | red.) gewoon makkelijker. |
| Moeite | Zie onderstaand |
| Factor 'Moeite': | |
| OV | <p>E: spelen de kosten voor het OV of misschien tijdsafhankelijkheid..</p> <p>H: nee. Dat speelt geen rol. Ik vind het(de auto, red.) gewoon makkelijker. (discomfort)</p> <p>H:[...] als ik ergens op tijd moet zijn heb ik altijd een hekel aan(reizen met het OV, red.). Met de trein moet je daar zijn op die tijd en met de auto kun je gaan wanneer je wilt. Of met de fiets.</p> <p>E: dan heb je het niet zelf in de hand natuurlijk</p> <p>H: als de trein te laat is. [...] Altijd overstappen. Soms hard rennen. En de terugweg ook. Dus dat soort dingen heb ik altijd een hekel aan. (fysieke inspanning)</p> |
| Auto | <p>E: U vind auto rijden leuk om te doen dus laat u het OV links liggen?</p> <p>H: ja. (comfort)</p> <p>H: [...] Tenzij je dus grote dingen moet halen. Platen hout of wat dan ook nou goed dan moet je de auto hebben. Anders niet. (comfort)</p> |
| Fietsen | <p>H: Ik vind het gewoon lekker. En laten we zeggen het parkeerprobleem in Nijverdal is ook hopeloos. He dust eh.. nee ik vind het gewoon een bepaalde vrijheid nog. (comfort)</p> <p>H: ja, en je bent ook wel qua tijd ook niet veel meer kwijt dan dat je met de auto gaat.[...] (comfort)</p> <p>H: dit was gewoon een rustige week. En dat ligt ook een beetje aan het weer natuurlijk he (kans op slecht weer)</p> |
| Lopen | H: dit was gewoon een rustige week. En dat ligt ook een beetje aan het weer natuurlijk he (kans op slecht weer) |
| Milieu: | |
| Belangrijk? | H: nee, nee, niet zo van bewust. Nee dat speelt niet bij mij een rol. Het is natuurlijk wel belangrijk maar het is niet zo van dat ik zeg nou gebruik ik de auto niet. |
| Reflectie: | |
| Schetsen de kaarten een goed beeld? | H: ik geloof dat dat wel zo'n beetje klopt. |

| | |
|--|--|
| Verassingen? | nee |
| Bijdrage aan bewustzijn van Mobiliteit: | |
| Cijfer voor het zien van de kaarten | H: ja... misschien geen 10 waarom eigenlijk geen 10. Kijk als je de mensen daar aan de overkant ziet lopen die lopen een heel stuk moeilijk. Nou wij kunnen eigenlijk overal komen. Als we gaan vliegen ofzo dan kunnen we daar ook wel komen. |
| Cijfer na het zien van de kaarten | hetzelfde |
| Voegt het iets toe? | nee |