

Bachelorproject

Scootmobielen: impact op mobiliteit, autonomie en welzijn van ouderen.



Rienk Kuipers - s1785370

Begeleider: Dr. Louise Meijering

FRW – RUG

Juni 2012

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	3
2	Inleiding	4
2.1	Aanleiding	4
2.2	Probleemstelling	4
2.3	Opbouw	5
2.4	Begrippen	5
3	Theoretisch kader	6
3.1	Conceptueel model	8
4	Methodologie	9
5	Resultaten	11
5.1	Scootmobielgebruik	12
5.2	Invloed op dagelijkse gedragspatronen	13
5.3	Context vervoermiddelen	15
5.4	Beleving en waardering	16
6	Conclusie	18
6.1	Aanbeveling beleid	18
	Literatuurlijst	20
	Bijlage 1: brief	23
	Bijlage 2: enquête	24

1. Samenvatting

Scootmobielen worden steeds populairder als vervoermiddel onder mensen met een mobiliteitsbeperking. Als ziekte of ouderdom het loopvermogen aantast heeft dat grote gevolgen: fysiek, maar ook mentaal en sociaal. Het leidt tot afhankelijkheid. Scootmobielen voorzien in een sterke behoefte aan mobiliteit en autonomie. Beide zijn belangrijke factoren voor een goede kwaliteit van leven. In dit onderzoek wordt gekeken naar de rol van de scootmobiel en de invloed die hij heeft op het welzijn van ouderen.

Er is een enquête verspreid onder scootmobielbezitters in de gemeente Smallingerland (Drachten e.o.), Fryslân. Nederlandse gemeenten zijn wettelijk verplicht de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) uit te voeren, die personen met een mobiliteitsbeperking recht geeft op een scootmobiel. Er is een steekproef van 75 personen getrokken uit de populatie van 128 scootmobielbezitters in het bestand van de gemeente. 51 personen (68%) hebben gereageerd.

De resultaten geven aan dat scootmobielen veel worden gebruikt en erg worden gewaardeerd. De scootmobielen worden voor allerlei doeleinden gebruikt, maar met name voor korte afstanden en dagelijks gebruik. Het stelt mensen in staat voor zichzelf te zorgen ondanks hun beperking, en daarmee onafhankelijk te zijn van anderen.

2. Inleiding

2.1 Aanleiding

Scootmobielen zijn de laatste jaren steeds populairder geworden onder mensen met een mobiliteitsbeperking (vooral ouderen). De eerste generatie begin jaren tachtig, in de volksmond ‘invalidenkarretjes’ genoemd, was om verschillende redenen niet populair. De voertuigen waren wankel en oncomfortabel en hadden door een beperkte actieradius en snelheid weinig te bieden. Naast de kwaliteit was ook de oubollige uitstraling debet aan het slechte imago van de scootmobiel. Met verbeterde techniek en moderne ontwerpen wordt de huidige generatie steeds meer geaccepteerd als volwaardig vervoermiddel. De mogelijkheid om ze via de gemeente in bruikleen te krijgen heeft de vraag doen exploderen, waardoor ze niet meer weg te denken zijn uit het straatbeeld (Stevens 2008). Echter, wetenschappelijke literatuur naar aanleiding van de opkomst van de scootmobiel is schaars. Dit komt doordat het fenomeen scootmobiel recent is en nog niet echt ingeburgerd. Voor veel onderzoekers is de scootmobiel nog een blinde vlek. Er bestaan echter grote vragen over de invloed op de gebruikers en de gevolgen voor de omgeving. Vandaar dit onderzoek.

2.2 Probleemstelling

Doel van dit onderzoek is inzicht krijgen in de betekenis die de scootmobiel heeft voor het welzijn van de (oudere) gebruikers. De hoofdvraag luidt dan ook: “Wat is de invloed van de scootmobiel op het welzijn van oudere scootmobielgebruikers?” Een aantal vragen dient zich aan.

- In welke mate wordt er gebruik gemaakt van de scootmobiel?
- Hoe beïnvloedt de scootmobiel de dagelijkse gedragspatronen van de gebruikers?
- Hoe valt de scootmobiel te plaatsen in de context van andere (autonome) vervoermiddelen?
- Hoe beleven en waarderen de gebruikers het gebruik van hun scootmobiel?

2.3 Opbouw

In subparagraaf 2.4 worden enkele begrippen die een belangrijke rol spelen in dit onderzoek bediscussieerd. Het is aan te raden dit eerst te lezen. In het theoretisch kader wordt nogmaals verwezen naar deze begrippenparagraaf zodra de relevante termen aan de orde komen.

In het vervolg komen achtereenvolgens aan de orde het theoretisch kader en conceptueel model (3), de methodologie (4), de resultaten en discussie (5) en de conclusie (6). Na de literatuurlijst volgen er nog twee bijlagen, de brief (bijlage 1) en vragenlijst (2) die voor dit onderzoek zijn gebruikt.

2.4 Begrippen

Autonomie & onafhankelijkheid:

Beide termen liggen erg dicht bij elkaar en worden in de literatuur min of meer door elkaar gebruikt. Ik heb een voorkeur voor de term autonomie. Het verschil tussen deze twee termen is te vergelijken met het verschil tussen positieve en negatieve vrijheid. Negatieve vrijheid is vrijheid van invloed van anderen, oftewel onafhankelijkheid. Positieve vrijheid is de vrijheid zelf je eigen leven in te richten en keuzes te maken, oftewel autonomie. Het zijn twee kanten van dezelfde medaille, maar ik benadruk de vrijheid om eigen keuzes te maken. Onderzoek van Ball (2004) laat zien dat ouderen onafhankelijk zijn niet alleen zien als het vermijden van afhankelijkheid (negatief), maar vooral ook de mogelijkheid om autonoom een betekenisvol leven te leiden (positief).

Mobiliteit:

In het transportonderzoek wordt mobiliteit gedefinieerd als “potentiële mobiliteit” (Spinney, Scott & Newbold 2009). Mobiliteit in de betekenis van mobiliteitspotentieel is belangrijk in mijn analyse. Mobiliteit gaat ook over toegang tot plekken, psychologische voordelen (sociale interactie en onafhankelijkheid), fysieke voordelen, het onderhouden van een sociaal netwerk en het gevoel van veiligheid door potentiële mobiliteit (Burns 1999, Metz 2000). Om verwarring te voorkomen zal ik voor de betekenis “potentiële mobiliteit” het woord “mobiliteitspotentieel” gebruiken, voor de waarneembare mobiliteit het woord “mobiliteit”.

Welzijn:

‘Wellbeing’ is een complexe term, zoals onder andere blijkt uit een inventarisatie van Schwanen en Ziegler (2011). Uiteindelijk draait het om het ‘goede leven’ en hoe tevreden mensen zelf zijn. Dat is geen theorie, maar een ‘lekenbegrip’.

3. Theoretisch kader

De Nederlandse samenleving vergrijsst in hoog tempo door een combinatie van lage geboortecijfers, een ouder wordende babyboomgeneratie en stijgende levensverwachting. Het aandeel 65-plussers in de bevolking zal toenemen van 14,5 procent in 2007 tot 21,4 procent in 2025 (de Jong & van Agtmaal-Wobma 2008). Stijgende zorgkosten en de onvermijdelijke bezuinigingen zetten de kwaliteit van de ouderenzorg onder grote druk. Daarom verdient het welzijn van ouderen meer aandacht (Van den Berg 2011).

De voorziening die gemeenten bieden met het uitlenen van scootmobielen is slechts één binnen een heel scala aan maatregelen binnen de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport schrijft over de uitgangspunten van de Wmo: “Meedoen staat centraal in de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Burgers kunnen beperkingen ondervinden in hun zelfredzaamheid en bij hun maatschappelijke participatie. Gemeenten compenseren deze beperkingen op verschillende manieren en hebben beleidsruimte om te komen tot lokaal en individueel maatwerk” (Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport g.d.). Omdat deze wet een hoge kostenpost is voor gemeenten, staat deze, zeker in deze tijden waarin bezuinigd moet worden, onder druk. De beleidsruimte die gemeenten hebben bestaat onder andere uit het wel of niet instellen van een eigen bijdrage. Uit onderzoek van de Consumentenbond blijkt dat 70% van de gemeenten om een eigen bijdrage vraagt (Consumentenbond 2012).

Er bestaat in de literatuur een brede consensus over het belang van vervoer en mobiliteit om te functioneren in de moderne samenleving. Empirische studies wijzen op het belang van het op peil houden van mobiliteit voor de kwaliteit van leven van ouderen (zie bijvoorbeeld Ziegler 2011, Owsley 1997). Verminderde mobiliteit heeft negatieve effecten op het welzijn en de onafhankelijkheid van ouderen en leidt tot een achteruitgang in de fysieke en mentale gezondheid (Marottoli e.a. 2000).

Ouderen willen zo lang mogelijk zelfstandig zijn. Tegelijkertijd is hun zelfstandigheid van groot belang voor de houdbaarheid van ons sociale stelsel: het mes snijdt dus aan twee kanten. In 2004 is door de Stichting voor Economisch Onderzoek (SEO) van de UvA en het Sociaal en

Cultureel Planbureau (SCP) een grote studie gedaan naar de kosten en baten van extramuralisering. De conclusie: een thuiswonende oudere bespaart de schatkist 6.000 tot 16.000 euro per persoon per jaar aan zorgkosten. Daarbij komt dat de thuiswonende oudere gelukkiger is dan de oudere in het verzorgingshuis (Kok e.a. 2004). Het belang van thuis blijven wonen wordt ook bevestigd in de uitgebreide literatuur over “ageing in place” (zie bijvoorbeeld Wiles e.a. 2011). Onafhankelijk zijn betekent dat ouderen voor hun dagelijkse behoeften de deur uit kunnen gaan en vrienden en familie kunnen opzoeken (Tacken 1998).

Ouder worden blijkt samen te hangen met verminderde mobiliteit: ouderen reizen minder en minder ver dan jongeren (Tacken 1998). Ouderen worden wel steeds actiever (Alsnih & Henscher 2003): gebruik én afhankelijkheid van de auto nemen toe, evenals de afstanden en frequentie van het reizen (Rosenbloom 2001, Van den Berg 2011). Ouderen die een auto hebben reizen meer dan ouderen die dat niet hebben (Banister & Bowling 2004). Schwanen, Dijst en Dieleman (2000) voorspellen een steeds verdere groei van autogebruik en een grotere, zeer diverse reisbehoefte onder ouderen.

Wat nu als er echt gebreken optreden en ouderen niet meer in staat zijn een auto te besturen? Uit Amerikaans onderzoek¹ blijkt hoe pijnlijk het proces van acceptatie dat autorijden geen optie meer is kan zijn: *life depends on driving*, in het bijzonder voor mannen (Burkhardt e.a. 1996). Burkhardt (1999a) beschrijft treffend wat er op het spel staat: “The older person who reduces or ceases driving bears the brunt of the changes that occur in terms of monetary, social, psychological, and emotional costs. When it is not possible to maintain previous connections established by our elderly citizens, society suffers from the lack of access to the expertise of these older adults as well as from the loss of their productivity as workers and volunteers. Thus there are many reasons to take steps to reduce the potential mobility losses associated with the reduction or cessation of driving.” (p. 11). Het gaat in dit citaat niet om stoppen met autorijden, maar om de effecten van verminderde mobiliteit. Het gaat erom hoe veelomvattend de gevolgen van verlies aan mobiliteit zijn voor zowel de persoon zelf als voor de samenleving.

Burkhardt (1999b) wijst erop dat ouderen die geen of niet meer een auto hebben de voorkeur hebben gebracht en gehaald te worden door familie, vrienden of burens. Dit heeft echter als nadeel dat het ze afhankelijk maakt, de nodige planning nodig is en de sociale verplichting iets terug te doen (Schwanen e.a. 2000). Openbaar vervoer is niet populair, vooral niet onder voormalige autobezitters (Burkhardt 1999a, Carp 1988). Ze voelen zich onveilig in de buurt van medereizigers, ze zijn afhankelijk van roosters en hebben moeite op stations of haltes te geraken. Ook de drukte en

¹ De Amerikaanse context verschilt van de Europese. Zeker de helft van ouderen in Europa heeft geen toegang tot een auto. Amerikaanse ouderen zitten relatief vaak achter het stuur in vergelijking met hun Europese generatiegenoten (Schwanen e.a. 2000).

het manoeuvreren in bussen en treinen schrikt ze af (Schwanen e.a. 2000).

Ouderen willen autonoom zijn: reizen als het hen uitkomt en niet afhankelijk zijn van anderen. Autonomie (zie discussie begrip paragraaf 2.4) is een zeer belangrijke Westerse waarde, gerelateerd aan andere (Westerse) waarden als individuele vrijheid, privacy, verantwoordelijkheid, zelfcontrole en morele onafhankelijkheid (Becker 1994). De auto en de fiets (in de Nederlandse context) zijn de belangrijkste vervoermiddelen die autonoom zijn te noemen. Ouderen die hier geen gebruik meer van kunnen maken lijken veroordeeld tot afhankelijkheid van anderen voor hun behoefte aan mobiliteit. Een nieuw vervoermiddel in de vorm van de scootmobiel lijkt hier verandering in te brengen. Aanwijzingen hiervoor zijn te vinden in May (2010): “For them, the scooters are fundamental tools in enabling their freedom and independence, the ability to maintain friendships, carry out daily tasks and remain connected with wider communities.” (p. 1233).

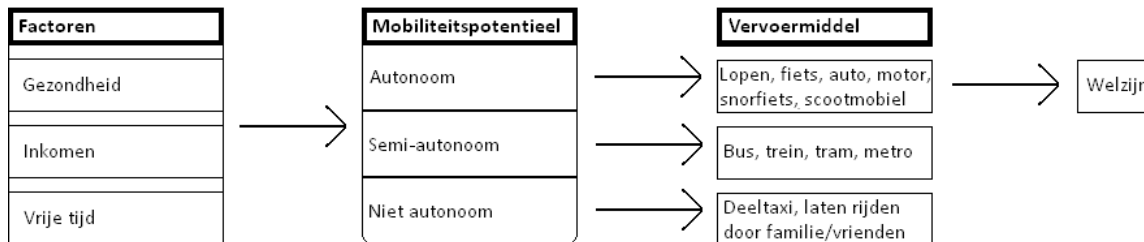
Het lijkt erop dat de scootmobiel steeds minder functioneert als een hulpmiddel bij het lopen en steeds meer als vervanger van andere autonome vervoermiddelen. De vraag in hoeverre de scootmobiel de plek van de auto en fiets inneemt is een belangrijk doel van dit onderzoek. De Nederlandse context, met het belang van de fiets als autonoom vervoermiddel, is extra interessant in de beantwoording van deze vraag. Het uiteindelijke doel van deze studie is meer duidelijkheid te scheppen over de betekenis die de scootmobiel heeft voor het welzijn (zie discussie begrip paragraaf 2.4) van de (oudere) gebruikers. In het onderstaande model (Figuur 1) en de bijbehorende tekst worden de veronderstellingen waarop deze theorie gebaseerd is nader toegelicht.

3.1 Conceptueel model:

De eerste en belangrijkste factor in het model is gezondheid. Gezondheidsproblemen kunnen het vermogen van een persoon om zich lopend, met de fiets of met de auto te verplaatsen verminderen (Jette & Branch 1992). In de literatuur wordt ook inkomen als belangrijke factor genoemd: de daling van het inkomen door pensionering zou de mobiliteit negatief beïnvloeden vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn (Leinbach, Watkins & Stamatiadis 1992). Als derde factor is tijd belangrijk: gepensioneerden beschikken hier over het algemeen in ruime mate over (Schwanen e.a. 2000). Deze drie factoren bepalen het mobiliteitspotentieel, het vermogen van ouderen om zich te verplaatsen (zie discussie begrip paragraaf 2.4).

Een deel van het mobiliteitspotentieel is niet autonoom (denk aan de deeltaxi/treintaxi of gereden worden door vrienden, familie of burens), een deel autonoom (bijvoorbeeld lopen, fietsen, auto, motor, snorfiets en scootmobiel). Openbaar vervoer in de vorm van bussen en treinen en

dergelijke is semi-autonoom: de reiziger is afhankelijk omdat hij niet altijd en overal kan reizen, maar alleen vanaf bepaalde plekken op bepaalde tijden. Mijn veronderstelling is dat enkel autonoom mobiliteitspotentieel leidt tot welzijn. De doelgroep is door de factoren gezondheid, inkomen en tijd zo beperkt in haar mobiliteitspotentieel dat enkel de scootmobiel hen nog de kans biedt zich autonoom te verplaatsen. Daarmee schept de scootmobiel een noodzakelijke voorwaarde voor het welzijn van deze ouderen.



Figuur 1: Conceptueel model

4. Methodologie

Als onderzoeksmethode heb ik gekozen voor het doen van een enquête. Dat is een kwantitatieve onderzoeksmethode, maar de respondenten krijgen ook ruimte voor eigen inbreng om opmerkingen te kunnen plaatsen. Dit doe ik om een goed beeld te krijgen van de ouderen in mijn steekproef en om zo veel mogelijk inzicht te krijgen in het gebruik van de invloed van de scootmobiel op het welzijn van de ouderen. In deze enquête maak ik grotendeels gebruik maken van gesloten vragen. Via de gemeente Smallingerland heb ik een vragenlijst laten verspreiden onder mensen die in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) een scootmobiel in bruikleen hebben gekregen van de gemeente. Deze zijn afkomstig van leverancier Harting-Bank te Drachten. Anderen hebben een Persoonsgebonden Budget (PGB) aangevraagd en zelf een scootmobiel aangeschaft. Via de gemeente ben ik in het bezit gekomen van een lijst met namen van 128 personen die dankzij de Wmo aan een scootmobiel is gekomen.

Aanvankelijk richtte mijn onderzoek en dat van mijn groepsgenoten zich enkel op ouderen in de wijken De Bouwen/ De Singels. Naar aanleiding van de keuze voor scootmobielgebruikers als doelgroep in mijn onderzoek ben ik wat afgeweken van die eerdere focus. Niet alle scootmobielgebruikers zijn oud, zoals uit de resultaten zal blijken is 8% onder de vijftig. Maar een gedeelte komt daadwerkelijk uit De Bouwen (27 personen) of De Singels (9), 75 mensen komen uit andere wijken van Drachten en 17 komen uit andere plaatsen in de gemeente Smallingerland. In de enquête zit geen vraag naar de plaats en wijk of postcode waarin men woont. Het is mogelijk dat

mensen die dichtbij voorzieningen wonen vaker hun scootmobiel gebruiken, of dat mensen die veraf wonen grotere afstanden afleggen. Daar kan ik dus geen uitspraken over doen. In mijn onderzoek is leeftijd wel van belang, omdat leeftijd deels de grootte van het sociale netwerk en de mate en type gebruik van de scootmobiel verklaart.

De kwaliteit van de data is van belang voor de zekerheid waarmee je uitspraken over de populatie kunt doen. In totaal zijn 75 enquêtes verstuurd naar willekeurig geselecteerde personen uit de groep mensen (n=128) die een scootmobiel in bruikleen heeft van de gemeente Smallingerland. Van deze enquêtes zijn 51 geretourneerd; een respons van 68%. Dat is een tamelijk hoge respons, aangezien 48% gemiddeld is voor wetenschappelijke publicaties (Baruch 1999).

Hoe lager de respons, hoe groter de onzekerheid over de representativiteit. Een respons van 68% betekent een nonrespons van 32%. Nonrespons is problematisch als deze selectief is. Dit laatste lastig te achterhalen. Een oplossing is de steekproef te vergelijken met de populatie, voor zover daar gegevens over bekend zijn. In de populatie is 54% man, in de steekproef 51%. Er lijkt dus wat geslacht betreft geen (belangrijke) vertekening te zijn. Meer gegevens om mee te vergelijken zijn niet beschikbaar. Uit onderzoek van CBS blijkt dat lager opgeleiden, mensen met een uitkering, allochtonen, mensen met een laag inkomen en bewoners van huurhuizen minder geneigd zijn te reageren op enquêtes (te Riele 2002). Slechts drie mensen hebben een niet-Nederlandse achternaam in de populatie, allochtonen zijn waarschijnlijk geen grote groep. Hoger opgeleiden, die vaker een hoog inkomen hebben, een koopwoning bezitten en minder vaak een uitkering krijgen, komen waarschijnlijk meer voor in de steekproef. Misschien wel het belangrijkste is dat mensen die enthousiast zijn over hun scootmobiel en die hem meer gebruiken sneller geneigd zijn om te reageren. Ook dat is speculatie, maar goed om rekening mee te houden.

De steekproef van 75 personen is groot in verhouding tot de populatie van 128 personen. Dat betekent dat 59% van de populatie aangeschreven is, en in totaal 40% van de populatie vertegenwoordigd is in de resultaten die in deze scriptie worden gepresenteerd.

In het volgende hoofdstuk worden de relevante resultaten gelijk in de context van de deelvragen behandeld. Vermoedens op basis van de literatuur worden getest. Ook wordt een statistische analyse gedaan. Voor de vraag of de leeftijd van mannen of vrouwen significant verschilt is een t-toets voor ongepaarde waarnemingen gedaan. Voor de vraag naar de tevredenheid met de scootmobiel is gebruik gemaakt van de verdelingsvrije chi-kwadraattoets.

Voor dit onderzoek is privacy en vertrouwelijkheid van belang, zoals voor alle onderzoeken waarbij met mensen wordt gewerkt. De anonimiteit van de respondenten blijft gewaarborgd. De gemeente verstuurt de vragenlijsten d.m.v. een digitaal proces. Ik heb geen namen en adressen van de personen die een vragenlijst hebben ontvangen. Daarmee is de vertrouwelijkheid goed genoeg gewaarborgd. De resultaten van het onderzoek worden worden gebruikt in deze scriptie en

gepresenteerd op een congres en aan de gemeente.

In bijlage 1 staat de brief aan alle geënquêteerden, zoals die in samenwerking met de afdeling samenlevingszaken tot stand is gekomen. In bijlage 2 staat de vragenlijst. Beide zijn op 18 april 2012 op de post zijn gedaan en verspreid onder 75 scootmobielgebruikers. Respondenten met vragen over de enquête konden zich tot mij richten, maar daar is geen gebruik van gemaakt. Ook konden ze zich tot het Wmo-loket richten in het geval ze hun scootmobiel niet gebruikten en wilden laten ophalen, maar niemand gaf aan dit te willen.

5. Resultaten

Een kleine meerderheid van 51% van de personen uit de steekproef is man (26), terwijl 47% vrouw is (24) en 2% (één geval) van onbekend geslacht is (missing value). Dit komt redelijk overeen met de populatie, waarin een meerderheid van 54% (69 mannen) bestaat t.o.v. 46% (59 vrouwen).

Zoals verwacht is de grote meerderheid van de scootmobielgebruikers van gevorderde leeftijd (zie tabel 1): slechts 4 van de 51 (8%) zijn jonger dan vijftig jaar. Twee respondenten hebben hun leeftijd niet opgegeven. De ouderen zijn te verdelen in drie leeftijdsgroepen: 50 t/m 64, 65 t/m 79 en 80 jaar en ouder. Deze verdeling is in zekere zin willekeurig: iemand van 79 is niet wezenlijk anders dan iemand van 80 jaar. Het gaat om graduele verschillen. Maar er zit wel een gedachte achter. 50 tot 64-jarigen zijn de jongste ouderen, die het actiefst zijn en vaak nog werken. 65 tot 79-jarigen zijn de middengroep die veel tijd hebben omdat ze AOW krijgen en meestal niet meer werken, terwijl ze nog veel contacten hebben. 80-plussers, de oudste ouderen, hebben minder sociale contacten en blijven vaker thuis, gewild of ongewild (Schwanen, Dijkstra & Dieleman 2001).

18-49	50-64	65-79	80+	Totaal	?
4 (8%)	16 (33%)	17 (35%)	12 (24%)	49 (100%)	2

Tabel 1: Leeftijden van respondenten

Het gegeven dat scootmobielgebruikers gemiddeld niet heel oud zijn komt overeen met mijn verwachting op basis van de literatuur. Met de leeftijd neemt ook de behoefte aan mobiliteit af (Tacken 1998). Opvallend is dat mannen die een scootmobiel rijden ouder zijn dan vrouwen: zij zijn gemiddeld 71.68 en de vrouwen gemiddeld 65.96 jaar. Een ongepaarde t-toets levert echter een p-waarde van 0,18019239 op, meer dan 0,05. Er is dus geen sprake van een statistisch significant verschil in leeftijd tussen de geslachten.

In het onderzoek van May (2011) staan de resultaten van een enquête onder scootmobielbezitters in Zuid-Australië, die via een grote leverancier waren opgespoord. Erg opvallend was dat de Australische scootmobielgebruikers veel ouder zijn dan de Nederlandse: 62% is ouder dan 80 jaar, terwijl dat in de Nederlandse steekproef ‘slechts’ 24% is. Dit heeft mogelijk te maken met de zeer beperkte mogelijkheden de scootmobiel vergoed te krijgen in Australië, waardoor mensen aankoop moeten uitstellen om te sparen of pas kopen als echt alle andere opties zijn uitgeput.

5.1 Scootmobielgebruik

Uit de enquête blijkt dat de scootmobielbezitters zeer veel gebruik maken van hun scootmobiel. Meer dan de helft (55%) doet dat zelfs dagelijks (zie tabel 2).

<i>Hoe vaak maakt u gebruik van uw scootmobiel?</i>	<i>N, %</i>
Dagelijks	28, 55%
Meerdere dagen in de week	21, 41%
Ongeveer één dag in de week	2, 4%
Ongeveer één dag in de maand	0, 0%
Nooit	0, 0%

Tabel 2: Mate van gebruik scootmobiel

Dit is in tegenspraak met het onderzoek ‘Stop de verspilling van belastinggeld’ van weekblad Elsevier sprak (Duk 2011). Mensen zouden in grote getale hun scootmobielen inleveren na het invoeren van de eigen bijdrage. Wethouder van Breda Cees Meeuwis wordt als volgt geciteerd: “We hebben er al zestig terug, met een dikke laag stof erop. Toen het niks kostte hadden veel mensen een scootmobiel, waarvan ze kennelijk geen gebruik maakten.”

Om die reden was er plek ingeruimd in de vragenlijst om te vragen naar de reden van mogelijk on(der)gebruik van de scootmobiel (vraag 10 en 11). Daar is niet één keer gebruik van gemaakt, omdat alle respondenten er vaak gebruik van maken. Meerdere mensen gaven aan hun scootmobiel het liefst nog vaker te gebruiken, maar gaven aan soms tegen hun zin binnen te moeten blijven.

Een mannelijke respondent van 96 schrijft: “Ik kan geen gebruik maken van de scootmobiel bij regen, harde wind en gladde wegen, i.v.m. mijn leeftijd.” Een vrouwelijke respondent van 85 komt ook niet buiten als het “te koud of te nat is”. Behalve het weer worden ook gezondheidsklachten veel genoemd. De gezondheidsklachten van de scootmobielgebruikers zijn divers, en de ene dag is de andere niet. Men blijft sommige dagen noodgedwongen binnen.

Deze bevinding komt overeen met een onderzoek over mogelijk ondergebruik van scootmobielen in de gemeente Amsterdam. In dit rapport van gemeenteambtenaar Stevens (2008) wordt gesteld dat ongeveer 9% van de 3.350 Amsterdamse scootmobielgebruikers de scootmobiel minimaal of niet gebruikt. Minimaal definieert hij als minder dan drie keer per week. Volgens die definitie is het ondergebruik in mijn steekproef 4%. Stevens schrijft: “In dit verband willen wij het begrip ‘ondergebruik’ nuanceren, omdat de betreffende cliënten vanuit hun situatie gezien ‘optimaal’ gebruik maken van de scootmobiel, ook al is dat niet zo frequent. (p. 20)”.

5.2 Invloed op dagelijkse gedragspatronen

In de bovenstaande paragraaf is vastgesteld dat de scootmobielen van de personen in de steekproef intensief worden gebruikt. Het spreekt dan ook voor zich dat de invloed op de dagelijkse gedragspatronen groot is. De gebruiker kunnen niet zonder, ze hebben weinig tot geen alternatieven om zich te verplaatsen. Op de vraag hoe de gebruiker zich buiten te deur zou verplaatsen als hij of zij geen toegang zou hebben tot een scootmobiel antwoordt maar liefst 55% ‘Niet’ (zie tabel 3).

<i>Hoe zou u zich verplaatsen buiten de deur als u geen scootmobiel zou hebben?</i>	<i>N, %</i>
Niet	28, 56%
Met hulp van familie, vrienden of vrijwilligers	18, 36%
Door een deeltaxi te bellen	10, 20%
Auto	2, 4%
Brommobiel, rollator, rolstoel, fiets	Ieder 1, 2%

Tabel 3: Verplaatsen zonder scootmobiel

Bij deze vraag bestond de mogelijkheid meerdere antwoorden aan te kruisen. Eén persoon heeft deze vraag niet beantwoord. Acht personen (16%) hebben zowel ‘Niet’ als ‘Met hulp van familie, vrienden of vrijwilligers’ aangegeven. Dit geeft aan dat de mogelijke hulp incidenteel is en lang niet zo vaak beschikbaar als de respondent zou wensen. Daarbij komt dat mensen graag autonoom willen zijn en hulp invoeren als ongemakkelijk ervaren (Becker 1994).

Een ieder die zelfstandig woont heeft een vervoersbehoefte. Deze behoefte valt in de ogen van scootmobielgebruikers niet te vervangen door tafeltje-dek-je of een boodschappendienst. Mensen willen op een zelfgekozen tijdstip naar een zelfgekozen bestemming kunnen gaan. Opvallend is dat de overgrote meerderheid van de respondenten zelfstandig woont, 84% (zie tabel 4). Dit is in contrast met de ouderen uit het onderzoek van May (2011), die slechts in 60,6% van de gevallen nog zelfstandig wonen. Dit laat zien dat het gros van de ouderen ondanks hun beperking erin slaagt thuis te blijven wonen. Voor meer dan de helft (56%, tabel 3) geldt dat ze dankzij de scootmobiel nog buiten komen en voor zichzelf kunnen zorgen. Een deel zou wellicht thuis kunnen blijven wonen dankzij de hulp van familie of professionals, maar tegen een hoge prijs: het opgeven van zelfstandigheid.

<i>Hoe is uw woonsituatie?</i>	<i>N,%</i>
Zelfstandig, alleen	23, 45%
Zelfstandig, met partner	20, 39%
Onzelfstandig	8, 16%

Tabel 4: Woonsituatie

De deeltaxi werd tien keer genoemd als alternatief (tabel 3), maar die is geschikt om incidenteel een grotere afstand af te leggen, niet om dagelijks naar het winkelcentrum te gaan. De scootmobiel is er vooral voor dagelijks gebruik, zo blijkt uit de resultaten (zie tabel 5).

Waarvoor gebruikt u uw scootmobiel?	N, %
Boodschappen, winkelen	44, 86%
Bezoek vrienden en familie	35, 69%
Ommetje maken	44, 86%
Naar afspraken (bijv. huisarts, pedicure)	35, 69%

Tabel 5: Type gebruik scootmobiel

Zoals bij veel vragen was er ook bij deze vraag de mogelijkheid een ander antwoord op te geven. Kerk, bazaar & rommelmarkt, volkstuin, hond uitlaten, scootmobieltocht en enkel binnenshuis gebruik in het verzorgingshuis werden elk één keer genoemd. Veel van deze trips zijn de karakteriseren als dagelijkse trips voor de korte tot middellange afstand. Voor deze mensen betekent de scootmobiel het verschil tussen zelf in je dagelijkse behoeften kunnen voorzien en afhankelijk zijn van anderen.

5.3 Context vervoermiddelen

In tabel 3 in de vorige paragraaf is de vraag behandeld hoe de scootmobielgebruikers zich zouden verplaatsen als ze geen scootmobiel hadden. De resultaten van de vraag welk vervoermiddel ze het meest gebruikten vóór ze hun scootmobiel kregen is te zien in tabel 6. Drie mensen hebben deze vraag niet beantwoord.

<i>Welk vervoermiddel gebruikte u voor u uw scootmobiel kreeg het meest?</i>	<i>N,%</i>
Auto, motorfiets	19, 40%
Fiets, snorfiets	25, 52%
Openbaar vervoer	4, 8%

Tabel 6: Verplaatsen voor verkrijgen scootmobiel

Uit de bovenstaande resultaten blijkt dat de fiets het populairste vervoermiddel is. De scootmobiel is voor 52% vervanger voor de fiets. Scootmobielen zijn nergens in Europa zo populair als in Nederland, waar fietsgebruik heel hoog is en de scootmobiel gezien wordt als vervanger voor de fiets voor oudere fietsers (Gentleman 2012). Duidelijk is dat de scootmobiel ook voor veel mensen als vervanger dient voor de auto. Het openbaar vervoer is niet populair onder ouderen, minder populair dan onder jongeren, die flexibeler zijn (Schwanen e.a. 2001).

In diverse publicaties, onder andere Becker (1994), Burkhardt e.a. (1996, 1999a, 1999b), Carp (1988), Marottoli e.a. (2000) en May e.a. (2011), Spinney e.a. (2009) komt het stoppen met autorijden en de gevolgen daarvan aan de orde. In de landen waar deze onderzoekers vandaan komen (Verenigde Staten, Canada, Australië) speelt de auto een grotere rol en de fiets een marginale rol. Dat is een belangrijk verschil en maakt de Nederlandse situatie vrij uniek. Het lijkt

erop dat de scootmobiel de gebruikers qua mobiliteit hetzelfde biedt als de fiets, maar niet het bereik en het comfort van de auto. Een mannelijke respondent van 49: “Ik heb een voorkeur voor de auto, het is zo koud op dat ding (scootmobiel), maar ja zonder kom ik de deur niet uit”.

Zoals weergegeven in het conceptueel model (figuur 1), de factoren gezondheid, inkomen en vrije tijd spelen een rol in de potentiële mobiliteit. Gezondheid als factor is in paragraaf 5.1 aan de orde gekomen. Een fysieke beperking is een noodzakelijke voorwaarde om voor een scootmobiel in aanmerking te komen. Ouderen hebben vaak weinig te besteden. Bewijs van het belang van inkomen als beperking op de mobiliteit is te vinden in de woorden van een mannelijke respondent van 75: “Als de opgelegde eigen bijdrage te hoog wordt, zal ik genoodzaakt zijn hem in te leveren.”. Ook vrije tijd speelt een rol. Een vrouwelijke respondent van 63: “Ik heb te weinig tijd, door mijn handicap duurt alles nu eenmaal langer”.

Deze drie factoren bepalen de grenzen van het mobiliteitspotentieel van de ouderen. Iedere persoon heeft in meer of mindere mate de mogelijkheid zich niet autonoom, semiautonoom en autonoom te verplaatsen. Behalve de genoemde factoren is ook de grootte van het sociale netwerk – vrienden, familie, burens – van belang voor zowel de vraag als het aanbod aan (niet autonome) mobiliteit. Immers, wie veel contacten heeft wil ze bezoeken en daarvoor graag de deur uit. Diegene kent ook veel mensen die hem of haar daar wel heen zouden kunnen brengen. Maar het allerliefste wil de oudere zelfstandig op pad, autonoom, precies wanneer het hem of haar uitkomt. Op de scootmobiel dat wel, want andere autonome vervoermiddelen zijn niet voorhanden.

5.4 Beleving en waardering

Scootmobielgebruikers blijken hun vervoermiddel zeer te waarderen. Een mannelijke respondent van 73 zegt: “Niet in woorden uit te drukken hoeveel vrijheid ik van de scootmobiel heb gekregen, geweldig”. Zijn mening lijkt vrij representatief voor de groep: 52% (26 personen) is ‘zeer tevreden’, 44% (22 personen) is ‘tevreden’, 4% (2 personen) is ‘neutraal’. Eén antwoord ontbreekt. Niemand in de steekproef laat zich negatief uit over de scootmobiel. Om vast te stellen dat het hier om een statistisch significant resultaat gaat is een statistische analyse gedaan. In het geval van ordinale data ligt het voor de hand een chi-kwadraattoets uit te voeren. De chi-kwadraattoets test of de waargenomen en verwachte waarden significant van elkaar verschillen. De test is uitgevoerd in SPSS en de resultaten staan vermeld in de onderstaande tabellen 7 en 8: de kans dat de gevonden verdeling op toeval berust is kleiner dan 0,0005. Hierbij kan het best gekeken worden naar het de exacte overschrijdingskans, omdat die zeker bij relatief kleine steekproeven krachtiger is dan de

asymptotische overschrijdingskans. Beide geven hoe dan ook het hetzelfde resultaat: 0,000. Met andere woorden: de gevonden p-waarde is bewijs dat de steekproef niet getrokken is uit een verdeling waarin mensen even vaak (zeer) tevreden, ontevreden of neutraal zijn over hun scootmobiel.

Hoe tevreden bent u over uw scootmobiel?						
	Categorie	Waargenomen N	Waargenomen %	Verwacht N	Verwacht %	Residu
1	Zeer ontevreden	0	0%	10	20%	-10
2	Ontevreden	0	0%	10	20%	-10
3	Neutraal	2	4%	10	20%	-8
4	Tevreden	22	44%	10	20%	12
5	Zeer tevreden	26	52%	10	20%	16
Totaal		50	100%	50	100%	

Tabel 7: Frequentietabel bij vraag tevredenheid scootmobiel

	Hoe tevreden bent u over uw scootmobiel?
Chi-Square	66.400(a)
df	4
Asymp. Sig.	,000
Exact Sig.	,000
Point probability	,000

(a) 0 cellen (,0%) hebben een verwachte waarde van minder dan vijf. De laagste verwachte celwaarde is 10,0.

Tabel 8: Testresultaten chi-kwadraattoets bij vraag tevredenheid scootmobiel

Dit resultaat van een grote mate van tevredenheid is in lijn met eerdere bevindingen van May e.a. (2011). Verschil is dat zij haar onderzoek heeft gedaan in Australië, waar niet zoiets als een Wmo bestaat en scootmobielen dus volledig voor de rekening van de gebruiker zijn. Het is niet onredelijk

te denken dat het uitmaakt of je 4.000 euro hebt uitgegeven (zoals in Australië) of je scootmobiel gratis of tegen een kleine vergoeding hebt verkregen (zoals in Nederland). Maar van enig verschil in waardering lijkt geen sprake te zijn.

6. Conclusie

Het doel van dit onderzoek was erachter te komen wat de invloed van de scootmobiel is op het welzijn van ouderen. Dit heb ik geprobeerd te beantwoorden aan de hand van vier deelvragen. Om te beginnen werd de vraag gesteld naar hoe vaak de scootmobiel gebruikt wordt. Voor alle respondenten geldt dat ze hun scootmobielen gebruiken, 96% doet dan dagelijks of meerdere dagen in de week. Bovendien blijkt dat ze 'optimaal' worden gebruikt, niet noodzakelijkerwijs iedere dag, maar wel zo vaak mogelijk, mits weer en gezondheid dat toestaan. De logische vervolgvraag was hoe groot de invloed op de dagelijkse gedragspatronen was. Aan de hand van vragen over het type gebruik, de woonsituatie en de verplaatsingsmogelijkheden buiten de scootmobiel om is gebleken hoe groot de afhankelijkheid van de scootmobiel is. Het is een laatste strohalm voor mensen die anders afhankelijk van anderen thuis zouden zitten of naar een onzelfstandige woonruimte zouden moeten.

De belangrijke termen mobiliteit en autonome worden verbonden en komen concreet tot uiting in de wens van ouderen zich autonoom te verplaatsen. Voor deze ouderen geldt dat er geen andere manieren zijn om zich autonoom te verplaatsen dan de scootmobiel. Ze beleven plezier aan het rijden op hun scootmobiel: liefst 86% gebruikt de scootmobiel niet alleen om ergens te komen, maar ook simpelweg om een ommetje te maken. Die vrijheid die de scootmobiel ze gunt is terug zien in het tevredenheidsonderzoek: geen van de 51 respondenten is negatief over de scootmobiel. Volgens conventionele criteria is de uitkomst van de statistische analyse extreem significant, en daarmee een sterk bewijs voor het belang van de scootmobiel voor de tevredenheid van de gebruikers. Samen met de andere gepresenteerde resultaten denk ik hiermee te kunnen zeggen dat scootmobielen van levensgroot belang zijn voor het welzijn van oudere scootmobielgebruikers.

6.1 Aanbeveling

Van fora tot opiniestukken tot adviesrapporten: het idee dat scootmobielen weinig gebruikt worden en een grote verspilling van belastinggeld zijn leeft sterk. Niets blijkt minder waar: de

scootmobielen worden juist goed gebruikt en zijn van groot belang voor het welzijn van de gebruikers. Daarenboven levert een investering in scootmobielen juist geld op, doordat ze de gebruikers uit de verzorgingshuizen houdt. Extramuralisering zoals dat heet, scheiden van zorg en wonen, is een belangrijk doel van overheidsbeleid om de zorg betaalbaar te houden. Ook de ouderen profiteren, omdat ze thuis door hun zelfstandigheid behouden en gelukkiger zijn. De enige verliezer is de mantelzorger, zo blijkt uit onderzoek van Kok (2005): zij dragen de werkelijke kosten en besparen de maatschappij vele miljarden.

Terwijl ook gemeenten goed op de hoogte zijn van het nut van extramuralisering worden ze door de bezuinigingen vanuit het Rijk toch gedwongen het mes te zetten in de Wmo. Dit is dom bezuinigen, het zal een averechts effect hebben. De kosten verdwijnen uit de gemeentebegroting en komen terug in de vorm van veel zwaardere AWBZ-lasten, waardoor daar nog zwaarder bezuinigd zal moeten worden: penny wise, pound foolish. Mijn aanbeveling is slim te bezuinigen: breng zorg nog meer naar de mensen toe, laat ze via PGB's zelfs bepalen welke zorg ze nodig hebben. Geld voor zorg moet gaan naar handen aan het bed, niet naar managers en duur vastgoed. Uiteindelijk wil iedereen zelfstandig zijn zolang dat kan en geholpen worden als het moet. Zorg dan als overheid dat je mensen vrijheid gunt om voor zichzelf te zorgen en waar nodig zelf de zorg in te kopen die ze nodig hebben. Overheden, blijf van de Wmo en die PGB's af!

Literatuurlijst

- Alsnih, R. & Hensher, D.A. 2003, "The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 37, no. 10, pp. 903-916.
- Ball, M.M., Perkins, M.M., Whittington, F.J., Hollingsworth, C., King, S.V. & Combs, B.L. 2004. Independence in assisted living. *Journal of Aging Studies*, vol. 18, 4, 467-483
- Banister, D. & Bowling, A. 2004, "Quality of life for the elderly: The transport dimension", *Transport Policy*, vol. 11, no. 2, pp. 105-115.
- Baruch, Y. 1999, "Response rate in academic studies – a comparative analysis", *Human Relations*, vol. 52, no. 4, pp. 421-438.
- Becker, G. 1994, "The oldest old: Autonomy in the face of frailty", *Journal of Aging Studies*, vol. 8, no. 1, pp. 59-76.
- Van den Berg, P., Arentze, T. & Timmermans, H. 2011, "Estimating social travel demand of senior citizens in the Netherlands", *Journal of Transport Geography*, vol. 19, no. 2, pp. 323-331.
- Burkhardt, J. 1999a, "Mobility changes: their nature, effects and meaning for elders who reduce or cease driving", *Transportation Research Record*, vol. 1671, pp. 11-18.
- Burkhardt, J., Berger, A., Creedon, M.A. & McGavock, A.T. 1999b, Mobility changes for elderly who reduce or cease driving, Paper presented at the 78th Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, DC.
- Burkhardt, J., Berger, A. & McGavock, A. 1996, "The mobility consequences of the reduction or cessation of driving by older women", *Proceedings from the Second National Conference on Women's travel issues*, Baltimore, USA, U.S. Department of Transportation, Washington DC, October 23-26, pp. 441-453.
- Burns, P.C. 1999, "Navigation and the mobility of older drivers", *Journals of Gerontology - Series B Psychological Sciences and Social Sciences*, vol. 54, no. 1, pp. S49-S55.
- Carp, F.M. 1988, "Significance of mobility for the well-being of the elderly." in *Transportation in an Aging Society: Improving Mobility and Safety for Older Persons*, ed. Transportation Research Board, National Research Council, Washington, D.C., pp. 1-19.
- Consumentenbond 2012, "Grote verschillen tussen gemeenten in eigen bijdrage hulpmiddelen", Consumentenbond, geraadpleegd op 8 juni 2012, <<http://tinyurl.com/d36xbpk>>.

- Duk, W. 2011, "Gratis scootmobiel kost belastingbetaler 425 miljoen euro", Elsevier, geraadpleegd 8 juni 2012, <<http://tinyurl.com/4dlulfc>>.
- Eugster, A. 2012, Zorgvraag binnen de WMO: Hebben burgers te veel zorg gekregen?, AWPG Brabant, Tilburg.
- Gentleman, A. 2012, The trouble with mobility scooters. The Guardian, [online] 2 mei, geraadpleegd 25 juni 2012, <<http://www.guardian.co.uk/society/2012/may/02/trouble-with-mobility-scooters>>.
- Jette, A.M. & Branch, L.G. 1992, "A Ten-Year Follow-Up of Driving Patterns among the Community-Dwelling Elderly", Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society, vol. 34, no. 1, pp. 25-31.
- De Jong, A. & van Agtmaal-Wobma, E. 2008, "Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2007-2025: belangrijkste uitkomsten", Bevolkingstrends: Statistisch kwartaalblad over de demografie van Nederland, vol. 56, no. 3, pp. 45-54.
- Kok, J., Stevens, J., Brouwer, N., van Gameren, E., Sadiraj, K., Woittiez, I. 2004, Kosten en baten van extramuralisering. Den Haag/Amsterdam: SCP/SEO.
- Kok, J., Stevens, J., van Gameren, E., Sadiraj, K., Woittiez, I.B. 2005, "De baten van thuiswonen", Economisch Statistische Berichten, vol. 90, no. 4451, p. 36-39.
- Leinbach, T., Watkins, J. & Stamatiadis, N. 1994, Transportation services, utilization and the needs of the elderly in non-urban areas: patterns in two Kentucky communities, US Department of Transportation, Washington, DC.
- Marottoli, R.A., de Leon, C.F.M., Glass, T.A., Williams, C.S., Cooney, L.M.J. & Berkman, L.F. 2000, "Consequences of driving cessation: decreased out-of-home activity levels.", Journal of Gerontology Series B, Psychological Sciences and Social Sciences, vol. 55, no. 6, pp. 334-340.
- May, E., Garrett, R. & Ballantyne, A. 2010, "Being mobile: Electric mobility-scooters and their use by older people", Ageing and Society, vol. 30, no. 7, pp. 1219-1237.
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport g.d., "Over de Wmo", Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, geraadpleegd op 8 juni 2012, <<http://tinyurl.com/7j3a8yu>>.
- Metz, D.H. 2000, "Mobility of older people and their quality of life", Transport Policy, vol. 7, no. 2, pp. 149-152.
- Owsley, C. 1997, "Clinical and Research Issues on Older Drivers: Future Directions", Alzheimer Disease & Associated Disorders, vol. 11, no. Supplement 1, pp. 3-7.

- Rosenbloom, S. 2001, "Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment", *Transportation*, vol. 28, pp. 375-408.
- Te Riele, S. 2002, "Vertekening door non-respons: Hoe nauwkeurig zijn de uitkomsten van persoonsenquêtes?", *Sociaal-economische maandstatistiek*, no. 8, pp 20-25.
- Schwanen, T., Dijst, M. & Dieleman, F.M. 2001, "Leisure trips of senior citizens: Determinants of modal choice", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 92, no. 3, pp. 347-360.
- Schwanen, T. & Ziegler, F. 2011, "Wellbeing, independence and mobility: An introduction", *Ageing and Society*, vol. 31, no. 5, pp. 719-733.
- Spinney, J.E.L., Scott, D.M. & Newbold, K.B. 2009, "Transport mobility benefits and quality of life: A time-use perspective of elderly Canadians", *Transport Policy*, vol. 16, no. 1, pp. 1-11.
- Stevens, R.J.J. 2008, *Rapport onderzoek ondergebruik scootmobielen gemeente Amsterdam*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Tacken, M. 1998, "Mobility of the elderly in time and space in the Netherlands: An analysis of the Dutch National Travel Survey", *Transportation*, vol. 25, pp. 379-393.
- Wiles, J.L., Leibing, A., Guberman, N., Reeve, J. & Allen, R.E.S. 2011, "The Meaning of "Ageing in Place" to Older People", *The Gerontologist*, [Online], pp. October 7.
- Ziegler, F. & Schwanen, T. 2011, "I like to go out to be energised by different people': An exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life", *Ageing and Society*, vol. 31, no. 5, pp. 758-781.

Bijlage 1: brief

Geachte heer/mevrouw Jansen,

De Rijksuniversiteit Groningen verricht onderzoek naar de betekenis van de scootmobiel voor het welzijn van ouderen. Hieraan werken we graag mee. In de bijgevoegde enquête staan hierover een aantal vragen.

De gemeente verstuurt de brieven maar heeft verder geen invloed op het onderzoek. De gemeente is uiteraard wel geïnteresseerd in de uitkomsten, om te kijken of ze u beter van dienst kan zijn. Mocht u vragen hebben over dit onderzoek dan kunt u Rienk Kuipers van de Universiteit Groningen bellen (06 - xxx xx xxx).

Na het invullen van de enquête kunt u het formulier in de bijgevoegde antwoordenvolpette stoppen en op de post doen (postzegel niet nodig). De gemeente verzamelt de formulieren en zorgt ervoor dat ze bij de universiteit komen.

Geeft u a.u.b. de juiste antwoorden op deze wijze aan: □ → ■

Met hoogachting,

namens burgemeester en wethouders,

A. Scheffer

senior beleidsmedewerker

Bijlage 2: enquête

Schriftelijke enquête gebruik scootmobielen

Algemene vragen:

1 Wat is uw geslacht?

- Man
- Vrouw

2 Wat is uw geboortejaar?

19 □ □

3 Hoe is uw woonsituatie?

- Zelfstandig, alleen
- Zelfstandig, met partner
- In verzorgingshuis
- Anders, namelijk
... ..

Vragen met betrekking tot uw scootmobiel:

4 Sinds wanneer bent u in het bezit van uw scootmobiel? (1 antwoord mogelijk)

- Minder dan een jaar
- Een tot drie jaar
- Drie tot vijf jaar
- Meer dan vijf jaar

5 Welk vervoermiddel gebruikte u voor u uw scootmobiel kreeg het meest? (1 antwoord mogelijk)

- Openbaar vervoer
- Auto, motorfiets
- (Snor)fiets

6 Hoe vaak maakt u gebruik van uw scootmobiel? (1 antwoord mogelijk)

- Dagelijks
- Meerdere dagen in de week
- Een dag in de week
- Een dag in de maand (ga door naar vraag 10)
- Nooit (ga door naar vraag 10)

7 Hoe zou u zich verplaatsen buiten de deur als u geen scootmobiel zou hebben? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Niet
- Met hulp van familie, vrienden of vrijwilligers
- Door een deeltaxi te bellen
- Anders, namelijk
.....

8 Waarvoor gebruikt u uw scootmobiel? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Boodschappen, winkelen
- Bezoek vrienden en familie
- Ommetje maken
- Naar afspraken (bijvoorbeeld de pedicure of de huisarts)
- Anders, namelijk
.....

9 Hoe tevreden bent u over uw scootmobiel? (1 antwoord mogelijk)

- Zeer tevreden
- Tevreden
- Neutraal
- Ontevreden
- Zeer ontevreden

U bent klaar met de vragenlijst, als u bij vraag 6 “Dagelijks”, “Meerdere dagen in de week” of “Een dag in de week” heeft geantwoord.

10 U geeft aan niet over nauwelijks gebruik te maken van uw scootmobiel. Waarom is dat?
(meerdere antwoorden mogelijk)

- Gezondheidsklachten
- Angst
- Scootmobiel moet aangepast of vervangen worden
- Scootmobiel is overbodig door alternatief
- Anders, namelijk
.....

11 Zou u (meer) gebruik willen maken van uw scootmobiel? (1 antwoord mogelijk)

- Ja
- Nee

Indien u uw scootmobiel niet meer gebruikt en niet meer wilt gebruiken in de toekomst kunt u de gemeente vragen uw scootmobiel op te komen halen. Het nummer van het WMO-loket van de gemeente is 0512 – 58 1234. Zij kunnen u verder helpen.

Heel hartelijk dank voor uw medewerking aan dit onderzoek!

Rienk Kuipers, tel. 06- xx xx xx xx