

Een onderzoek naar de e-bike als alternatief verplaatsingsmiddel voor ouderen in Groningen.

E-bikes: een degelijk alternatief?

Rijksuniversiteit Groningen
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Jeroen de Regt – S2380692 – Januari 2016

Samenvatting

Dit onderzoek, dat is gehouden binnen het thema 'mobiliteit, ouderen en welzijn', richt zich op de vraag of en op welke wijze de elektrische fiets (kortweg e-bike) kan bijdragen aan het behoud en de bevordering van de life-space van ouderen. Het onderzoek is geconcretiseerd door middel van onderzoeksvragen die zich focussen op de fysieke beperkingen die ouderen ondervinden in hun mobiliteit, de voordelen en de nadelen van de e-bike ten opzichte van alternatieve verplaatsingsmiddelen en de voorwaarden waaronder een e-bike een zinvol alternatief is ten opzichte van die verplaatsingsmiddelen. Het onderzoek is gehouden onder tien ouderen in Aduard, Zuidhorn en Groningen, die ieder acht dagen een GPS-tracker meedroegen en een dagboek bijhielden om hun verplaatsingspatroon in kaart te kunnen brengen. De verkregen data vormden vervolgens de leidraad voor aansluitende diepte-interviews om zodoende overwegingen voor wat betreft het mobiliteitsgedrag en de keuze van verplaatsingsmiddelen aan het licht zijn gekomen.

De onderzoeksresultaten geven aan dat de participanten een e-bike aanschaffen wanneer hun fysieke gesteldheid daarom vraagt en ze met een fiets mobiel willen blijven. De e-bike blijkt een alternatief voor verplaatsingen naar nabijgelegen dorpen, de stad Groningen en voor het afleggen van grotere afstanden bij recreatief gebruik. Het gevoel van vrijheid en het kunnen genieten van het open landschap van het Groningse platteland worden genoemd als voordelen van de e-bike boven de auto en het openbaar vervoer. Het gebruik van de e-bike wordt, behalve door fysieke redenen en de af te (willen) leggen afstand, verder beïnvloed door weersomstandigheden; bij regen gebruiken de participanten bijvoorbeeld liever de auto. Doordat de auto voorziet in veel mobiliteitsmogelijkheden van ouderen, kan niet worden geconcludeerd dat de e-bike een uitbreidend effect heeft op de life-space van ouderen. Zonder e-bike blijven ouderen op vergelijkbare wijze mobiel, al leidt dat tot minder lichamelijke inspanning dan met een e-bike.

Inhoudsopgave

1	Aanleiding	3
	1.1 Doel- en probleemstelling	3
	1.2 Opbouw thesis	3
2	Theoretisch kader	4
	2.1 Fysieke gesteldheid en mobiliteit bij ouderen	4
	2.2 Life-space van ouderen in relatie tot mobiliteit	4
	2.3 E-bikes in relatie tot life-space en mobiliteit	4
	2.4 Conceptueel model	5
3	Methodologie	6
	3.1 Dataverzameling: het plan van aanpak	6
	3.2 Analyseschema	7
	3.3 Ethische vraagstukken	7
	3.4 Dataverzameling: de uitvoering	7
	3.5 Analyse GPS-data in GIS	10
4	Resultaten	11
	4.1 GPS-data en dagboeken	11
	4.2 Bezit van e-bikes	11
	4.3 Gebruik van e-bikes	12
	4.4 De e-bike als aanvullend en vervangend verplaatsingsmiddel	12
5	Conclusies en aanbevelingen	14
	5.1 Conclusies	14
	5.2 Aanbevelingen	15
6	Reflectie op het onderzoeksproces	16
7	Referenties	17
8	Bijlagen	19
	Bijlage 1: Interviewguide	19
	Bijlage 2: Coderingsschema	21
	Bijlage 3: Voorbeeld van gecodeerd interviewtranscript	22
	Bijlage 4: Dagboek + toelichting na gebruik deelnemer	35

Lijst van figuren

Figuur 1	Conceptueel model	5
Figuur 2	Deelnemerslijst	6
Figuur 3	Analyseschema	7
Figuur 4	GIS-kaart zoals toegepast bij interviews	9

1. Aanleiding

Wanneer mensen een hogere leeftijd bereiken, treden gaandeweg veelal fysieke ongemakken op die het gebruik van allerlei verplaatsingsmiddelen als de auto en de fiets bemoeilijken – het gebruik van de auto neemt om onder meer die reden af (Raitanen et al., 2003). Het zelf kunnen bereiken van voorzieningen, vrienden en familie wordt door die fysieke ongemakken bemoeilijkt. Sinds enkele jaren is de elektrische fiets, kortweg e-bike, in opkomst als goedkoop en flexibel verplaatsingsmiddel. Verschillende studies, waaronder van Engelmoer (2012) en Rose (2011), tonen aan dat de e-bike in diverse landen aan populariteit wint, in het bijzonder in Nederland en Duitsland. Het is echter nog niet goed onderzocht wat de overwegingen van verschillende doelgroepen zijn om al dan niet over te gaan tot de aanschaf van een e-bike. Tevens is onbekend wanneer de e-bike voor ouderen een goed alternatief kan zijn voor traditionele modaliteiten als de auto en de fiets en in hoeverre fysieke ongemakken het gebruik van de e-bike beperken.

1.1 Doel- en probleemstelling

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de rol die de e-bike kan spelen bij het mobiel blijven van ouderen. Meer specifiek gaat het erom in hoeverre de e-bike een alternatief verplaatsingsmiddel is voor bijvoorbeeld de auto, het openbaar vervoer en de traditionele fiets. Tevens wordt bekeken onder welke voorwaarden de e-bike daadwerkelijk een goed alternatief is. De hoofdvraag van dit onderzoek luidt: ***“In hoeverre kunnen e-bikes bijdragen aan het bevorderen van de life-space van ouderen?”*** Om deze hoofdvraag zo goed mogelijk te kunnen beantwoorden, zijn de volgende aansluitende deelvragen geformuleerd:

- Wat zijn de mobiliteitsbeperkingen die worden ondervonden door ouderen?
- Welke voor- en nadelen geeft de e-bike ten opzichte van de auto, het openbaar vervoer en de traditionele fiets?
- Onder welke voorwaarden is de e-bike een geschikte modaliteit om een bevorderende bijdrage te leveren aan de life-space van ouderen?

1.2 Opbouw thesis

De scriptie begint met de theoretische achtergrond van het onderzoek. Daar wordt achtereenvolgens ingegaan op de relatie tussen fysieke gesteldheid van ouderen en hun mobiliteit, het concept van ‘life-space’ en de rol die de e-bike kan spelen in het bevorderen van de life-space van ouderen volgens verscheidende eerdere studies. Vervolgens wordt de methodologie van het onderzoek beschreven: de verschillende onderzoekstappen en de voor- en nadelen van de gekozen methoden. Verder wordt hier ingegaan op de ervaringen van de onderzoekdeelnemers en komen ethische vraagstukken aan bod.

De resultatensectie presenteert de onderzoeksresultaten in drie onderdelen: het bezit en gebruik van e-bikes, de redenen die worden genoemd voor het gebruik van de e-bikes en hoe het gebruik van de e-bikes zich verhoudt ten opzichte van alternatieve verplaatsingsmiddelen. De thesis eindigt met de conclusies: de hoofd- en deelvragen worden hier beantwoord. Tevens worden aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek en wordt er gereflecteerd op het onderzoeksproces waarmee deze thesis tot stand is gekomen.

2. Theoretisch kader

2.1 Fysieke gesteldheid en mobiliteit bij ouderen

Naarmate personen ouder worden, neemt de diversiteit en hoeveelheid mobiliteit buitenshuis af (Sateriano, 1997). Er zijn vele potentiële oorzaken die hieraan relateren, maar een van de hoofdredenen voor de afnemende mobiliteit is een afname van de fysieke mogelijkheden van een persoon (Barnes et al., 2007). Volgens Wahl et al. (2012) en Lawton en Nahemow (1973) heeft ook de ruimtelijke omgeving invloed op de mobiliteit van de persoon buitenshuis: het in het dagelijks leven optimaal functioneren van het individu hangt volgens hen samen met zowel individuele mobiliteitsmogelijkheden (d.w.z. mobiliteit waarbij geen hulp van bijvoorbeeld familie nodig is) als eigenschappen van de leefomgeving. Zeitler et al. (2012) geven aan dat mobiliteit het voor ouderen mogelijk maakt om te kunnen blijven participeren in activiteiten buitenshuis; hierop bouwen Winters et al. (2014) voort door te melden dat de fysieke inspanning van het verplaatsen van en naar een activiteit positieve effecten heeft op de fysieke gesteldheid van een persoon. Andersom is de fysieke gesteldheid weer een factor die de individuele mobiliteitsmogelijkheden beïnvloedt (Mollenkopf et al., 2004). Hieruit volgt dat er een wisselwerking bestaat tussen fysieke gesteldheid en mobiliteit.

2.2 Life-space van ouderen in relatie tot mobiliteit

‘Optimale mobiliteit’ wordt door Satariano et al. (2012) gedefinieerd als de mogelijkheid hebben om veilig te kunnen verplaatsen naar een locatie, waar, wanneer en hoe een persoon ook wil. Vanwege fysieke beperkingen die ouderen ondervinden is er van optimale mobiliteit bij deze leeftijdsgroep in veel gevallen dus geen sprake. Hun gelimiteerde mobiliteit heeft, behalve voor de fysieke gesteldheid, ook negatieve gevolgen voor de sociale gesteldheid van de persoon: de hoeveelheid en intensiteit van sociale contacten neemt af wanneer de mobiliteit afneemt (Satariano et al., 2012). Dit houdt in dat de zogenoemde ‘life-space’ van de persoon in kwestie afneemt. Life-space wordt gedefinieerd als de capaciteit van een persoon om zich op eigen initiatief voort te bewegen binnen diens leefomgeving (Parker et al., 2001). Wanneer de fysieke gesteldheid van een persoon afneemt en de mobiliteitsmogelijkheden dus kleiner worden, wordt de life-space van deze persoon eveneens kleiner. Dat betekent dat de persoon minder locaties kan bereiken, iets wat mogelijk het voorzien in dagelijkse behoeften en het onderhouden van contacten negatief beïnvloedt. Om toch in de dagelijkse behoeften te kunnen voorzien en dezelfde contacten te kunnen blijven onderhouden, zal de life-space dus weer groter moeten worden. Om dit te bewerkstelligen zal moeten worden uitgekeken naar een nieuwe verplaatsingsmethode die het mogelijk maakt om grotere afstanden af te leggen, ondanks fysieke beperkingen.

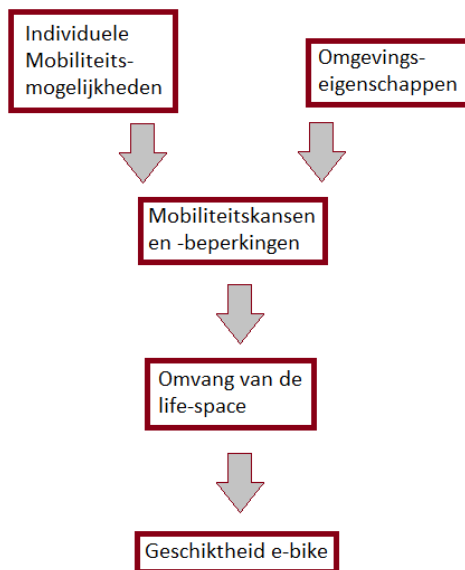
2.3 E-bikes in relatie tot life-space en mobiliteit

Een e-bike maakt het mogelijk om grotere afstanden af te leggen, met dezelfde fysieke inspanning waarmee je op een traditionele fiets een kortere afstand aflegt. Tevens kan op een e-bike dezelfde afstand worden afgelegd tegenover ofwel een kleinere reistijd, ofwel een kleinere fysieke inspanning (Engelmoer, 2012). Dit betekent, aan de hand van de eerder beschreven definitie van een ‘life-space’, dat een e-bike kan zorgen voor het vergroten van de life-space ten opzichte van het gebruik van een traditionele fiets. Raitanen et al. (2003) stellen verder dat het autogebruik afneemt wanneer mensen ouder worden, wat suggereert dat de mobiliteitskeuzen veranderen naarmate een persoon ouder wordt. Een van de redenen die Raitanen et al. (2003) geven is dat ook zonder auto in de dagelijkse behoeften kan worden voorzien. Alternatieve mobiliteitskeuzen en daarmee een veranderde

mobiliteit, hoeven dus geen beperkingen werking te hebben op het voorzien in behoeften en het onderhouden van contacten door ouderen. Een andere reden die [Raitanen et al. \(2003\)](#) noemen zijn de veelal verminderde financiële mogelijkheden van ouderen doordat ze niet meer actief zijn op de arbeidsmarkt. Dit maakt het bezit en onderhoud van een auto te duur, waardoor dient uitgeweken te worden naar alternatieve reismogelijkheden. Een e-bike zou daarom een alternatief kunnen zijn.

2.4 Conceptueel model

Hieronder is het conceptueel model te zien dat aansluit op het hiervoor beschreven theoretisch kader. De pijlen geven aan wat waarmee verband houdt en in welke richting dit verband zich uitdrukt. Het schema dient van boven naar beneden gelezen te worden.



Figuur 1: Conceptueel model

De verschillende onderdelen van het conceptueel model houden het volgende in:

- De individuele mobiliteitsmogelijkheden zijn de verplaatsingsmiddelen waarover iedere deelnemer aan het onderzoek beschikt. Dit betreft zowel verplaatsingsmiddelen die de deelnemer zelf bezit als verplaatsingsmiddelen die wel worden gebruikt, maar die in het bezit zijn van een ander (bijvoorbeeld de kinderen).
- De omgevingseigenschappen zijn de factoren in de leefomgeving van de deelnemer die het verplaatsingsgedrag beïnvloeden.
- De mobiliteitskansen en –beperkingen zijn de optelsom van de verplaatsingsmogelijkheden van de omgeving en de individuele situatie.
- De omvang van de life-space is het totaal aan het verplaatsingsmogelijkheden, gezien vanuit de op de vorige pagina behandelde theorie.
- De geschiktheid van de e-bike volgt uit de voorgaande stappen: kan de e-bike ervoor zorgen dat de omvang van de life-space wordt bevorderd?

3. Methodologie

3.1 Dataverzameling: het plan van aanpak

GPS-tracker

De GPS-trackers zijn uitgereikt aan tien deelnemers woonachtig in de provincie Groningen (zie voor een overzicht van deelnemers onderstaande tabel). Gedurende acht dagen, waarvan de eerste dag een 'testdag' was zodat de deelnemer kon wennen aan de apparatuur, droegen de deelnemers de tracker mee tijdens hun activiteiten buiten de deur. De GPS-tracker verzamelde de locatiegegevens van elke deelnemer. Nadat de periode van acht dagen was voltooid werd de tracker geretourneerd aan de universiteit, waar de verzamelde gegevens werden ingevoerd in het GPS-systeem. De data konden zo grafisch worden weergegeven: het verplaatsingspatroon van de deelnemer werd zichtbaar. De data is bewerkt (zie paragraaf 3.5) en er zijn twee à drie kaartjes gemaakt die later zijn gebruikt bij de interviews: één op dorpsniveau c.q. stadsniveau, één op regionaal niveau en, indien van toepassing, één op nationaal niveau. Een kaart op nationaal niveau was van toepassing indien een deelnemer gedurende de onderzoeksperiode buiten de noordelijke drie provincies is geweest. Er is gekozen voor het gebruik van GPS-trackers omdat ze een gedetailleerd beeld geven van verplaatsingspatronen en de data makkelijk te visualiseren is in GIS-software.

Nummer	Woonplaats	Leeftijd	Bezit fiets	Is de fiets een e-bike?
1	Zuidhorn	74	Ja	Ja
2	Aduard	74	Ja	Ja
3	Aduard	82	Ja	Ja
4	Aduard	64	Ja	Ja
5	Aduard	69	Ja	Nee
6	Aduard	67	Ja	Nee
7	Aduard	? ³	Ja	Ja
8	Aduard	70	Ja	Ja
9	Aduard	66	Ja	Nee
10	Groningen	80	Ja	Nee

Figuur 2: Overzicht deelnemers

Dagboek

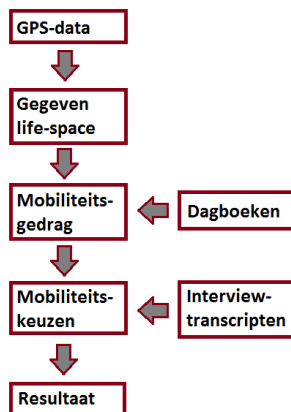
Het dagboek is gebruikt ter ondersteuning van de GPS-tracker: in het dagboek hield elke deelnemer diens activiteiten bij, zodat bij de analyse van de GPS-gegevens de verschillende verplaatsingen konden worden gerelateerd aan genoteerde activiteiten. Daardoor werden gerichte vragen gesteld over het verplaatsingspatroon van de onderzoekdeelnemer. Om diverse redenen is gekozen voor het gebruik van dagboeken: een dagboek kan volgens [Latham \(2010\)](#) helpen verklaren waarom zich een bepaald verplaatsingspatroon voordoet. Tevens is een dagboek geschikt in combinatie met een interview omdat een dagboek als voordeel heeft dat de activiteiten snel nadat ze plaatsvonden zijn genoteerd ([Latham, 2010](#)). Wanneer ervoor was gekozen om alleen een interview te houden, bestond het risico dat de deelnemer wanneer het interview werd gehouden niet meer wist waarom hij of zij bijvoorbeeld naar een nabijgelegen dorp is geweest. Er diende voor het dagboek rekening te worden gehouden met de mogelijk sterk uiteenlopende wijzen waarop de deelnemers hun activiteiten noteerden ([Latham, 2010](#)). Eventuele onduidelijkheden die daardoor werden veroorzaakt kunnen echter worden verklaard via het interview.

Interview

Op basis van de verzamelde GPS-gegevens en de korte beschrijvingen van activiteiten in het dagboek is op een later moment, afhankelijk van de mogelijkheden tussen een paar dagen tot twee weken na de onderzoeksperiode, een interview gehouden. Het interview diende ter verklaring van het verplaatsingspatroon en de verplaatsingsmiddelkeuzes. De gekozen interviewvorm was semi-gestructureerd. Deze interviewvorm heeft de voorkeur boven alternatieve vormen omdat hier een informele sfeer ontstond waarbij de deelnemer makkelijk zijn of haar verhaal kon doen binnen het onderwerp, waarbij de deelnemer kon aansturen op de onderwerpen die hij of zij het meest van belang vond om te vertellen (Longhurst, 2010). De vragen vormden de leidraad voor de conversatie, maar doordat een semi-gestructureerd interview ruimte laat voor flexibiliteit tussen de vragen, ontstonden mogelijkheden om dieper op de gesprekstof in te gaan. Voor de volledigheid van de uit het interview verkregen informatie was het echter nodig om aan het eind de interviewgide te doorlopen op onderwerpen waarover de interviewer eventueel meer wilde weten (Longhurst, 2010). Zo is meer relevante informatie verkregen dat anders wellicht niet aan bod was gekomen. De bij de interviews toegepaste interviewgide is te vinden in bijlage 1.

3.2 Analyseschema

Hieronder zijn de eerder beschreven verschillende onderzoekstappen nog eens schematisch uiteengezet. Zoals zichtbaar is startte het onderzoek bij de GPS-gegevens. Deze gegevens zijn in GIS gevisualiseerd, waardoor de life-space van de onderzoekdeelnemer gedurende de betreffende week zichtbaar werd. Vervolgens zijn de dagboeken toegepast ter ondersteuning van de GPS-gegevens, om zo begrijpelijk te maken wat de deelnemer voor activiteiten heeft ondernomen in zijn of haar life-space van de onderzochte week. De dagboeken en de life-space vormden het mobiliteitsgedrag van de deelnemer. Door middel van het analyseren van het interview werd duidelijk waarom de deelnemer het gegeven mobiliteitsgedrag vertoonde: de mobiliteitskeuzen worden zichtbaar. Die mobiliteitskeuzen vormden, toegespitst op het gebruik van de e-bike en diens alternatieven, het onderzoeksresultaat.



Figuur 3: Analyseschema.

3.3 Ethische vraagstukken

Het was in ieders belang om ethisch gedrag te vertonen bij het uitvoeren van het onderzoek: voor de deelnemer en voor de onderzoeker zelf (Hay, 2010). Deelnemers die hadden toegezegd om een bijdrage te leveren aan het onderzoek dienden met respect te worden behandeld. Ethisch verantwoord gedrag komt, zoals hierboven al is besproken, tevens de onderzoeksresultaten ten goede.

Behalve algemene ethische implicaties bestaan er ook specifieke gedragsregels voor elk van de verschillende onderzoekstappen. De gegevens die zijn verzameld uit het drietal onderzoeksmethoden zijn privacygevoelig. De onderzoekdeelnemers werden hier bij de introductie van het onderzoek, voor hun toezegging tot deelname, op de hoogte gesteld. Iedere deelnemer mocht verder op elk moment besluiten om te stoppen met de deelname aan het onderzoek, wat uiteindelijk niet is voorgekomen; alle deelnemers die aangaven mee te willen doen gaven toestemming voor alle individuele onderzoekstappen en zij hebben allen het volledige onderzoek meegedaan.

Voor de onderzoekstappen gold tevens dat de anonimiteit van de deelnemers is gegarandeerd (Longhurst, 2010). Om desondanks onderscheid te maken tussen de verschillende deelnemers, zijn in de scriptie alleen leeftijden en woonplaatsen genoemd. Tevens zijn enkele malen persoonlijke details die voortkomen uit de interviewtranscripten geanonimiseerd voordat ze zijn toegevoegd aan de scriptie.

Een volgend belangrijk punt is dat het onderzoek in diens totaliteit veel kon vragen van de onderzoekdeelnemers (Latham, 2010), zowel qua absolute tijd dat het onderzoek in beslag nam als de hoeveelheid zaken waar de deelnemers aan moesten denken voor een zo goed mogelijke uitvoering van het onderzoek. Ondanks dat aan alle deelnemers uitgelegd is wat de precieze werking en bedoeling waren van het onderzoek en aan elk verstrekt dagboek de onderzoekuitleg toegevoegd is, is er rekening mee gehouden dat de GPS-tracker sporadisch een dag(deel) kon worden vergeten. Dit is in de praktijk slechts sporadisch voorgekomen. Wel is het dagboek enkele malen pas op een later moment dan op de dag zelf ingevuld, waardoor die data minder precies was dan dagboeken die op de dag zelf werden bijgewerkt.

3.4 Dataverzameling: de uitvoering

Het vinden van deelnemers

Om te beginnen waren bijna alle mensen die werden benaderd voor het onderzoek meteen enthousiast over het onderzoek en vonden zij het geen probleem om met de GPS-tracker en het dagboek aan de slag te gaan. Tevens waren er geen bezwaren tegen het houden van het interview. Twee potentiële deelnemers zagen uiteindelijk toch af van deelname aan het onderzoek; de gegeven reden was het mogelijk als te belastend ervaren van het bijhouden van de activiteiten buitenshuis.

De deelnemers zijn gevonden door middel van het versturen van e-mails naar verschillende ouderen- en belangenorganisaties in dorpen rondom Groningen. Hierdoor zijn de eerste zeven deelnemers voor onderzoek gevonden; de resterende drie deelnemers werden op latere termijn gevonden door aan de eerste groep deelnemers te vragen of hij of zij nog meer mensen wisten die bereid waren om deel te nemen.

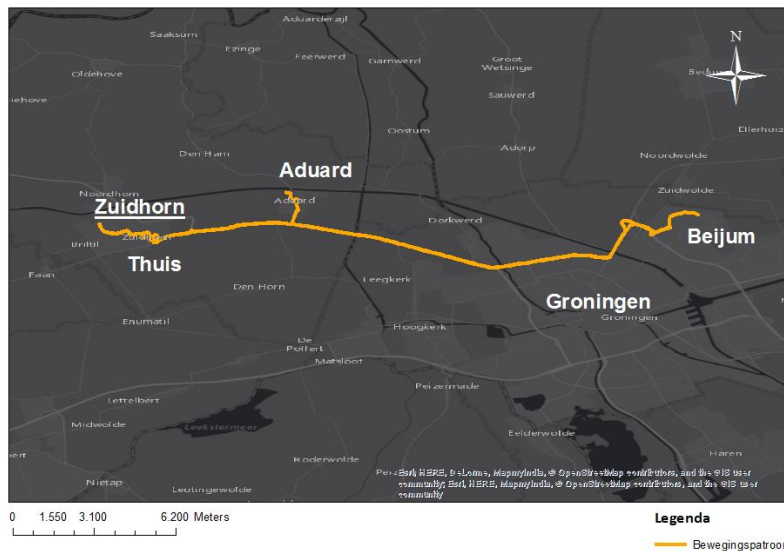
GPS-tracker en dagboek

Voordat de onderzoeksperiode begon, is aan elke deelnemer de werking van de GPS-tracker uitgelegd en wat er van de deelnemer verwacht werd om in het dagboek bij te houden. De GPS-tracker werd door geen van de onderzoekdeelnemers ervaren als hinderlijk; datzelfde gold voor het dagboek. Wel was de wijze waarop de activiteiten werden bijgehouden, zoals hierboven al is beschreven als factor om rekening mee te houden bij de onderzoeksmethode, sterk verschillend: van zeer gedetailleerd, inclusief activiteiten buitenshuis, tot enkel de wijze van verplaatsing wanneer buitenshuis iets werd ondernomen. Het leverde echter geen problemen op bij de analyse van de gegevens. Een voorbeeld van een ingevuld dagboek is te vinden in bijlage 4. De GPS-gegevens waren in slechts één geval niet helemaal compleet met ontbrekende data van activiteiten buitenshuis.

Interview

De interviews zijn allen gehouden tussen enkele dagen tot maximaal twee weken na afloop van de periode waarin de GPS-tracker is gebruikt en het dagboek is bijgehouden. De lengte van deze termijn was afhankelijk van de andere afspraken van de deelnemers, waardoor het soms voorkwam dat het interview wat later gedurende de dataverzameling plaatsvond. Doordat de dagboeken en de visualisaties van de GPS-gegevens echter telkens werden meegenomen naar het interview, leverde de soms lange periode tussen de verschillende onderzoekstappen geen problemen op: de

deelnemers herkenden al gauw hun verplaatsingsgedrag aan de hand van kaartjes en konden zich de ondernomen activiteiten goed herinneren (zie hieronder voor een voorbeeld van een toegepaste kaart met gevisualiseerde GPS-data). Alle deelnemers gaven aan dat de GPS-gegevens een representatieve week lieten zien, zij het bij enkelen beïnvloed door regenachtige weersomstandigheden waardoor minder werd gefietst (maar ook minder werd gelopen) dan gehoopt.



Figuur 4:: GIS-kaart zoals toegepast bij interviews.

Het interview is begonnen op een informele manier en met het laten bekijken van de gecreëerde kaartjes. Door op een dergelijke informele manier het interview te beginnen voelt een deelnemer zich volgens Longhurst (2010) meer op zijn of haar gemak. De locatie waarbij een interview wordt gehouden is van invloed op het verloop van het interview. Van belang is in elk geval om een locatie uit te kiezen waarbij de deelnemer zich op zijn of haar gemak voelt (Longhurst, 2010). Van de tien interviews zijn er acht gehouden op bezoek bij de deelnemers thuis en twee in een gereserveerd lokaal in een gebouw van de universiteit. Deze locatie werd gekozen op voorstel van de betreffende deelnemers.

Om zo min mogelijk van de tijdens het interview verkregen informatie verloren te laten gaan, is ervoor gekozen om het interview door middel van een mobiele telefoon op te nemen. Het voordeel van het maken van een opname ten opzichte van bijvoorbeeld het maken van notities is volgens Longhurst (2010) dat de interviewer zich volledig kan focussen op wat de deelnemer te vertellen heeft en daardoor beter kan doorvragen op wat er verteld wordt. Dit bleek in de praktijk goed uit te pakken en bij alle interviews werd voldoende relevante informatie verzameld voor het onderzoek; tevens waren de stemmen op de geluidsbestanden goed verstaanbaar.

Na het interview werd het audiobestand zo snel mogelijk getranscribeerd. Het getranscribeerde bestand is, na voltooiing van het transcribeerproces, gecodeerd. Coderen helpt volgens Cope (2010) bij het vinden van categorieën. In dit onderzoek kon zo bijvoorbeeld een onderscheid worden gemaakt in mobiliteitskeuzen op basis van fysieke, financiële of andere redenen. Er dient volgens Cope (2010) rekening mee te worden gehouden dat het kiezen van bepaalde codes en het coderen

zelf geen rechtlijnig proces is: tijdens het coderen kunnen nieuwe categorieën worden herkend, waardoor het coderingsschema kan worden aangepast. Tijdens het coderingsproces is dit enkele malen voorgekomen. Het uiteindelijke coderingsschema is te vinden in bijlage 2; een voorbeeld van een gecodeerd interview staat in bijlage 3. Sporadisch was een deelnemer kortstondig moeilijk verstaanbaar in de opname, maar dat heeft niet geleid tot verlies van data.

Doordat zes deelnemers samen drie echtparen vormden, is het een enkele keer voorgekomen dat de een de ander aanvulde bij het beantwoorden van vragen tijdens hun interviews. Hiervoor zijn geen strikte regels opgesteld voorafgaand aan het onderzoek, maar hierdoor is het mogelijk beter om de interviews waarbij dit voorkwam te zien als twee losse gesprekken die samen één groot interview vormen. Wel bleven de echtparen twee aparte deelnemers, omdat zij eerder ieder een eigen GPS-tracker hebben gebruikt en een eigen dagboek hebben ingevuld. De keren dat de interviews werden aangevuld is echter telkens sprake geweest van een echtpaar dat bijna alle activiteiten samen ondernam; de GPS-gegevens en dagboeken kwamen daardoor grotendeels overeen. De interviews werden allen positief ervaren en een enkele deelnemer omschreef het gesprek als 'gezellig'. In geen van de interviews is op een vraag aangegeven geen antwoord te willen geven en de deelnemers vonden het allen een prettig gesprek.

Interviewer: "Hoe vond u het interview gaan?"

Deelnemer: "Nou ik vergeet gewoon eigenlijk dat het een interview is."

3.5 Analyse GPS-data in GIS

De GPS-data van iedere onderzoekdeelnemer is, zoals hierboven beschreven, bewerkt in GIS zodat het bruikbaar is voor de analyse. Het CSV-bestand van de GPS-tracker is ingeladen in de GIS-software, waarna trajecten zijn gemaakt op basis van locatiepunten (X en Y) en tijdwaarden. Uitschieters, bijvoorbeeld als gevolg van slecht satellietontvangst, zijn handmatig verwijderd.

Wanneer een deelnemer minstens tien minuten verblijft in een vierkant gebied met een diagonaal van tachtig meter, is dit aangeduid als een 'plek'; hiervan zijn de locatie- en tijdwaarden samengenomen tot één locatie in een bepaalde tijdperiode. Verschillende plekken zijn gegroepeerd op basis van een maximale groepsradius van honderd meter; ongebalanceerde groepen zijn gesplitst met een minimale groepsradius van twintig meter. Van de plekken is vervolgens de gemiddelde verblijfsduur berekend, de totale duur van het verblijf op elke individuele plek is berekend en de startdatum en -uur van elk bezoek is per individuele plek in de attribuuttabel weergegeven.

De trajecten, ofwel de bewegingen tussen plekken, zijn gesplitst op basis van de in deze fase gevormde plekken. Trajecten die minder dan een minuut duurden of waarvan de verplaatsing korter is dan een halve kilometer zijn verwijderd, zodat de kaarten geen ingewikkelde 'spinnenwebben' van trajecten lieten zien – iets wat bijvoorbeeld nabij de woonlocatie van een deelnemer het geval kon zijn. Voor de trajecten zijn de snelheid, de tijdsduur en de afgelegde afstand berekend en toegevoegd aan de attribuuttabel; tevens bevatte elk traject in de attribuuttabel het ID van zowel de beginplek als de eindplek.

Als laatste stap zijn de trajecten en de plekken geëxporteerd en in een geodatabase gezet in ArcGIS. Hierdoor waren de trajecten lijnbestanden en de plekken puntbestanden. Door de map met de bewerkte bestanden te verbinden ('connect to folder') in ArcGIS, kon de data in het GIS-bestand worden gezet. Vervolgens zijn voor elke visualisatie nog enkele stappen doorlopen:

- Een donkere basiskaart ('dark grey canvas') is toegevoegd ter referentie.

- De lijnen zijn 3,40 millimeter breed ingesteld en lichtoranje gekleurd, zodat ze goed afstaken tegen de basiskaart.
- De plekken zijn uiteindelijk niet toegevoegd aan de kaart omdat het onderzoek zich niet focuste op de bestemmingen zelf maar op de wijze van verplaatsing naar die bestemmingen.
- Ter complettering van elke kaart zijn een noordpijl, een schaalbalk en een legenda toegevoegd.

4. Resultaten

4.1 GPS-data en dagboeken

Het verplaatsingsgedrag en de verplaatsingskeuzen die de onderzoekdeelnemers maakten lieten zowel onderlinge verschillen als overeenkomsten zien. Verschillen zaten vooral in de hoeveelheid activiteiten buitenshuis: slechts één van de tien deelnemers gaf in zijn dagboek aan dat hij gedurende de onderzoeksperiode meerdere aaneengesloten dagen binnenshuis bleef. Overeenkomsten waren vooral herkenbaar in de GPS-data: alle deelnemers verplaatsten zich veruit het vaakst binnen het eigen dorp of binnen de eigen stad, gevolgd door verplaatsingen naar naburige plaatsen. Alle deelnemers overbrugden tevens één of twee keer een grotere afstand, bijvoorbeeld naar Steenwijk of Delfzijl. De resultaten van elke individuele deelnemer vormden de basis van de interviews, waarover de rest van dit hoofdstuk gaat.

4.2 Bezit van e-bikes

Van de tien deelnemers aan het onderzoek bleek een zestal in het bezit te zijn van een e-bike. Van deze zes deelnemers waren er zes woonachtig in Aduard; één deelnemer met een e-bike woonde in Zuidhorn. De tijd dat de deelnemers met een e-bike deze e-bike in hun bezit hadden liep sterk uiteen: van meer dan tien jaar geleden tot sinds november 2015. Dit bleek niet direct gerelateerd aan de uiteenlopende leeftijden van de deelnemers: de deelnemer die als eerste een e-bike in het bezit kreeg, was jonger dan de deelnemer die de e-bike het kortst bezat.

De belangrijkste reden die werd genoemd voor het aanschaffen van een e-bike was fysieke problemen. De bezitters van e-bikes vonden veelal dat hun e-bike ervoor zorgt dat ze met minder inspanning dan met een gewone fiets een bepaalde afstand konden afleggen. De fysieke problemen hoefden niet van zodanige aard te zijn dat een e-bike geen andere mogelijkheid was om nog door te kunnen fietsen; de e-bike verlichtte het fietsen en daardoor konden de deelnemers naar hun bestemmingen blijven gaan waar ze voorheen met een traditionele fiets naartoe gingen.

Interviewer: "Weet u nog wat destijds de reden was om voor een e-bike te gaan?"

Deelnemer: "Jawel. (...) Wij gingen fietsen, een rondje fietsen, we gingen nou naar Appelscha toe. En we waren halverwege Appelscha en toen kon ik niet meer verder. Toen kon mijn lichaam het niet meer aan."

Naast fysieke redenen zijn ook andere redenen genoemd om over te gaan tot het aanschaffen van een e-bike. Een opvallend gegeven was dat soms een e-bike is aangeschaft als de echtgenoot van de deelnemer reeds een e-bike bezat. Deze beslissing is genomen omdat de persoon op de e-bike, ondanks eventuele fysieke problemen, makkelijker fietste dan de persoon op de traditionele fiets. Dit zorgde ervoor dat de persoon op de traditionele fiets moeite had om de persoon op de e-bike bij te houden. Tevens leidde het ertoe dat de maximaal te rijden afstand die de partners als prettig ervoeren verschilde.

Naast het praktische ongemak dat bij echtparen kon voorkomen was er ook sprake van aanschaf van een e-bike in de hoop daarmee met meer gemak naar verschillende beoogde bestemmingen te kunnen reizen. Doordat er vervolgens echter niet meer gebruik werd gemaakt van een traditionele fiets, hield deze switch uit gemaksoogpunt wel in dat een eventuele terugkeer naar een traditionele fiets als onwaarschijnlijk werd geacht.

Interviewer: “Maar als u dan bijvoorbeeld naar Zuidhorn op de fiets gaat, of een ander dorp in de buurt, zou u dat dan nu ook nog doen als u op een gewone fiets zou rijden?”

Deelnemer: “Nou, niet zo gauw. Nee, als er niet anders is, zeg maar, dan zal je daar weer aan moeten wennen natuurlijk. Maar nee, de voorkeur gaat uit naar de e-bike natuurlijk. Het gemak dient de mens.”

De enige redenen die werden genoemd voor het niet hebben aangeschaft van een e-bike zijn allen gebaseerd op de fysieke gesteldheid van de deelnemers. De vier deelnemers zonder e-bike gaven aan dat ze de e-bike niet nodig hadden omdat zij alle afstanden die ze op de fiets aflegden probleemloos overbrugden. Tevens werd door hen aangegeven dat de traditionele fiets ze voldoende lichaamsbeweging gaf; de e-bike zou naar eigen zeggen die lichaamsbeweging beperken. Wanneer een afstand te groot was om met de fiets af te leggen of de omstandigheden ongunstig zijn werd de auto als voornaamste alternatief genoemd (zie paragraaf 4.4).

4.3 Gebruik van e-bikes

Tijdens de interviews zijn wat betreft het gebruik van de e-bikes door de zes bezitters telkens enigszins vergelijkbare patronen naar boven gekomen. De e-bikes werden in het algemeen gebruikt voor het reizen naar nabijgelegen dorpen (voornamelijk Zuidhorn) en de stad Groningen, wat neerkomt op een enkele reisafstand van ongeveer vier kilometer. De intensiteit van het gebruik van de e-bike bleek hoog: op de genoemde afstanden was de e-bike het primaire verplaatsingsmiddel en de e-bike is bijna dagelijks gebruikt om een bestemming te kunnen bereiken.

Naast het dagelijks gebruik werd de e-bike ook gebruikt als recreatiemiddel. Het doel was dan om ‘een rondje’ te fietsen door het open landschap. Dat gebeurde zowel vanuit het dorp als vanaf een andere locatie, waarnaar eerst met de auto werd afgereisd. De afstanden die met recreatieve rondjes op de e-bike werden afgelegd liepen sterk uiteen, van enkele tot meerdere tientallen kilometers. Het recreatieve gebruik kwam, zowel volgens de dagboeken als de interviews, van incidenteel tot meermaals per week voor.

De hoofdreden voor het recreatief gebruiken van de e-bike, maar ook van de traditionele fiets, was de vrijheid die de deelnemers ervoeren wanneer ze ervan gebruik maken. Die vrijheid uitte zich volgens hen enerzijds in het kunnen genieten van het open landschap en anderzijds in het zelf kunnen bepalen wanneer er werd vertrokken, iets wat werd genoemd als het grote voordeel van de e-bike ten opzichte van het openbaar vervoer.

De belangrijkste factor die het gebruik van de e-bike beïnvloedde, behalve de ritafstand, was de weersomstandigheid. Wanneer het regende en/of te hard waaide lieten de deelnemers de e-bike staan en verkozen ze de auto om de rit alsnog af te leggen. Het openbaar vervoer is, vanwege de blijkbaar lastige bereikbaarheid vanuit Aduard met slechts twee busverbindingen (waarvan één de halte op een volgens de deelnemers te grote loopafstand heeft), weinig genoemd als alternatief – alleen in het geval dat de auto eveneens zou wegvallen als mogelijkheid.

4.4 De e-bike als aanvullend en vervangend verplaatsingsmiddel

De e-bike functioneerde zowel als aanvullend als vervangend verplaatsingsmiddel. Aanvullend werkte de e-bike vooral op recreatief gebied: de onderzoekdeelnemers gaven aan dat de recreatieve rondjes die met de e-bike werden gereden, met de traditionele fiets waarschijnlijk niet zouden zijn afgelegd – in ieder geval niet dezelfde afstanden. De e-bike zorgde dus voor extra lichaamsbeweging, iets wat een aantal deelnemers erg belangrijk vond. Dit lijkt de eerdere opmerking dat de traditionele fiets al voorziet in voldoende lichaamsbeweging tegen te spreken; er is blijkbaar sprake van twee groepen met verschillend fietsgebruik. Als vervangend verplaatsingsmiddel functioneerde de e-bike vooral naar buurdorpen of de stad. De e-bike verving in dat geval behalve de traditionele fiets soms ook de auto, zo gaven de deelnemers aan: de auto kon worden gebruikt voor die ritten, maar de e-bike kreeg de voorkeur. Redenen die daarvoor werden genoemd waren behalve de eerder genoemde lichaamsbeweging ook het gevoel van vrijheid en het genieten van het open landschap – behalve wanneer er sprake was van de in de vorige paragraaf genoemde weersomstandigheden als regen en te harde wind.

Vanuit het perspectief van reisafstanden is een patroon herkenbaar geworden wat betreft alternatieve verplaatsingsmiddelen. Wanneer afstanden binnen het eigen dorp werden afgelegd werd vaak ervoor gekozen om te gaan lopen. Voor afstanden die verder gingen dan de enkele kilometers naar het buurdorp of –stad werd de auto genoemd als belangrijkste alternatief. De deelnemers gaven aan de kleine afstanden af te leggen voor met name georganiseerde activiteiten en vriendenbezoek binnen het dorp; de grotere afstanden werden afgelegd voor bijvoorbeeld het doen van boodschappen of het bezoek aan verder weg wonende vrienden en familie.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Mobiliteitsbeperkingen van ouderen

Dat de mobiliteit afneemt naarmate mensen ouder worden wordt onderschreven door de deelnemers aan dit onderzoek. Daarbij komen fysieke oorzaken als hoofddrenen naar voren, iets wat het onderzoek van [Barnes et al. \(2007\)](#) bevestigt. De invloed van ruimtelijke eigenschappen is een minder grote factor, al wordt onderschreven dat voorzieningen die verder gelegen zijn mede dankzij de e-bike nog bereikt kunnen worden zonder daarbij de auto nodig te hebben. De e-bike biedt dus een alternatieve verplaatsingswijze ten opzichte van de auto, al vormt de e-bike geen significante verbetering van de mobiliteit van ouderen. De keuzemogelijkheden worden dus groter.

Voor- en nadelen van de e-bike in verhouding tot andere verplaatsingsmiddelen

De voordelen van de e-bike ten opzichte van diens alternatieven zijn divers. Het grote voordeel van de e-bike ten opzichte van de auto is de fysieke inspanning die de e-bike vereist. Anderzijds is de verminderde fysieke inspanning ten opzichte van de traditionele fiets, voor velen een belangrijke reden om een e-bike aan te schaffen en volgens [Engelmoer \(2012\)](#) een voordeel van de e-bike, tevens een nadeel. Wat dus naar voren komt is dat de e-bike wordt gebruikt als alternatief op de traditionele fiets om mobiel te blijven, waardoor ouderen kunnen blijven participeren in activiteiten buiten de deur – wat ook [Zeitler et al. \(2012\)](#) stellen in hun onderzoek. Tevens wordt de e-bike gebruikt als alternatief op de auto en het openbaar vervoer om voldoende lichaamsbeweging te houden.

Vanwege de korte periode waarin het onderzoek heeft plaatsgevonden is het afnemende autogebruik dat [Raitanen et al. \(2003\)](#) in hun onderzoek beschrijven in dit onderzoek niet bevestigd. De ouderen blijven zeer geregeld gebruik maken van de auto wanneer een afstand dient te worden overbrugd die wordt gezien als te groot voor het gebruik van de e-bike of traditionele fiets. De verminderde financiële mogelijkheden van gepensioneerden waarover [Raitanen et al. \(2003\)](#) eveneens schrijven komen in dit onderzoek eveneens niet naar voren als reden om de auto te vervangen door de e-bike of om een e-bike aan te schaffen naast een auto. De auto blijft nodig om mobiel te blijven. Financiële implicaties komen wel voor in de aanschaf van de e-bike zelf; bezitters van een e-bike gaan niet gauw over op een nieuwer model.

Voorwaarden van geschiktheid van de e-bike als alternatief

Een duidelijke set voorwaarden wanneer de e-bike geschikt is als alternatief verplaatsingsmiddel is in het onderzoek niet naar voren gekomen. De hoofdredenen die het gebruik van de e-bike beïnvloeden zijn situatie-specifiek: de af te leggen reisafstand en de weersomstandigheden bepalen de keuze voor de e-bike als verplaatsingsmiddel. Dit bevestigt de conclusie van zowel [Wahl et al. \(2012\)](#) als [Lawton en Nahemow \(1973\)](#) dat omgevingsfactoren de mobiliteit van ouderen beïnvloeden: de bestemmingen die ouderen willen bereiken liggen immers op een gegeven afstand

van de woonlocatie. Tevens bevestigt dit de keuze van recreatief afstanden afleggen op de e-bike nabij de woonlocatie, wat gebeurt omdat het ervaren van het open landschap rondom de dorpen Aduard en Zuidhorn wordt gewaardeerd.

Bevordering life-space

Zoals naar voren is gekomen in de onderzoeksresultaten, zorgt de e-bike er bij de gebruikers voor dat zij kunnen blijven voorzien in hun behoeften en daarbij een kleinere fysieke inspanning kunnen leveren. Ten opzichte van de fiets wordt dus, zoals ook [Engelmoer \(2012\)](#) bevestigt, een bevordering van de reismogelijkheden gerealiseerd: de e-bike maakt het mogelijk om fietsend bijvoorbeeld van Aduard naar Zuidhorn en omgekeerd te reizen, iets wat met een traditionele fiets minder vaak mogelijk vanwege fysieke beperkingen en de weersomstandigheden.

De e-bike heeft echter geen invloed op de omvang van de life-space van ouderen, zoals die in het theoretisch kader is omschreven, wat komt doordat alle onderzoekdeelnemers behalve een e-bike of traditionele fiets in het bezit zijn van en/of toegang hebben tot een auto. Ondanks genoemde fysieke beperkingen blijft de auto het verplaatsingsmiddel dat de omvang van de life-space van ouderen bepaalt; de afstanden die met de auto worden afgelegd zijn groter dan die met de e-bike. De e-bike wordt wel gekozen wanneer de omstandigheden (weer, afstand, fysiek) gunstig zijn, maar in andere situaties wordt telkens teruggevallen op de auto. De e-bike zorgt er dus niet voor dat de life-space van ouderen wordt bevorderd.

5.2 Aanbevelingen

Op basis van zowel het onderzoeksproces als de conclusies worden enkele aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek binnen het thema van ouderen en e-bikes. Om de conclusies die volgen uit dit onderzoek beter te kunnen verantwoorden, zou een onderzoek met meer deelnemers met diverse woonlocaties uitkomst kunnen bieden. Daarbij dient tevens meer te worden bekeken waar de verschillende onderzoekdeelnemers woonachtig zijn, om zo de effecten van de e-bike in verschillende ruimtelijke contexten in beeld te kunnen brengen. In dit onderzoek is de ruimtelijke diversiteit van bezitters van e-bikes beperkt gebleven tot twee dorpskernen op het platteland in de nabijheid van een grote stad en die stad zelf; vervolgonderzoek zou zich meer kunnen focussen op e-bikebezitters in meer urbane regio's, maar ook op plattelandsgebieden die verder weg zijn gelegen van steden. Tevens kan worden gekeken naar gebieden waar het openbaar vervoer nadrukkelijker aanwezig is dan op het Groningse platteland om te zien of in dat geval het openbaar vervoer wel een goed alternatief is op de traditionele fiets of de e-bike.

De resultaten en conclusies die volgen uit dit onderzoek zouden kunnen worden toegepast in beleidsmaatregelen voor verplaatsingsmiddelenkeuzes. Het gebruik van de e-bike zou kunnen worden gestimuleerd door middel van bijvoorbeeld subsidieregelingen, om daarmee te proberen autogebruikers te laten overstappen naar de e-bike voor de afstanden waarvoor het een geschikte keuze is. Dit zou kunnen bijdragen aan het verminderen van congestie op drukke verkeersroutes.

6. Reflectie op het onderzoeksproces

Hoewel het onderzoek goed liep zonder grote problemen als onvoldoende onderzoekdeelnemers en haperende opnameapparatuur, ging niet alles even soepel. Het vinden van onderzoekdeelnemers verliep in eerste instantie stroef doordat ik weinig persoonlijke connecties in de buurt van Groningen heb die leiden naar ouderen. Nadat in Aduard echter een contactpersoon werd gevonden ging de spreekwoordelijke bal rollen en was binnen afzienbare tijd een groep deelnemers verzameld.

Voor het houden van de interviews is telkens voldoende tijd ingepland en het maken van afspraken met de deelnemers verliep goed: alle deelnemers waren welwillend in hun medewerking en vonden het interessant om aan het onderzoek mee te doen. Dankzij het makkelijk maken van interviewafspraken bleef er voldoende tijd over voor het transcribeerproces en ontstonden er geen problemen met deadlines.

Doordat we voor de dataverzameling in een groep van drie studenten samenwerkten was het lastig om een interviewgide te maken die een brug sloeg tussen de verschillende onderzoeken. Tevens was het niet mogelijk om bij alle interviews zelf aanwezig te zijn, waardoor bij sommige interviews het onderzoek over e-bikes minder gericht kon worden doorgevraagd. Het had tot diepgaandere interviews kunnen leiden als de interviewgide door twee studenten was gedeeld. Om die reden heb ik er tevens voor gekozen om alleen de deelnemers in de resultaten mee te nemen waarvan ik bij het interview aanwezig was, waardoor er niet vijftien maar tien deelnemers zijn meegenomen in het onderzoek.

Het afnemen van interviews ging goed, maar doordat mijn ervaring in het afnemen van interviews beperkt is, is er wellicht minder informatie verzameld dan eventueel mogelijk was doordat het lastig bleek om door te vragen op wat de deelnemers zeiden: ik vond het lastig om het doorvragen goed te 'timen' en de focus te leggen op een specifiek deel van een antwoord. Doordat de student waarmee samen werd geïnterviewd dit beter deed, is de balans tussen de twee interviewers qua vragen stellen niet altijd gelijk. Dit had echter geen negatieve invloed op de onderzoeksresultaten; bij elk interview waarbij ik aanwezig was zijn de e-bikes voldoende aan bod gekomen. Doordat sommige interviews werden gehouden met beide partners van een echtpaar en doordat zij in twee van de drie situaties bij elkaars interview aanwezig waren, zijn de interviews mogelijk beïnvloed doordat de vragen bij de tweede deelnemer al voor diens interview bekend. Tevens vulden de echtparen elkaars antwoorden af en toe aan, waarmee rekening is gehouden door antwoorden in 'elkaars' interviews niet mee te nemen in het coderingsproces, maar hinderlijk was het niet.

7. Referenties

- Barnes, L., Wilson, R., Bienias, J., Mendes de Leon, C., Kim, H., Buchman, A. and Bennett, D. (2007). Correlates of Life Space in a Volunteer Cohort of Older Adults. *Experimental Aging Research*, 33(1), pp.77-93.
- Cope, M. (2010). Coding transcripts and diaries. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.) Key methods in geography (p. 440-452). Londen: SAGE Publications.
- Engelmoer, (2012). *The E-bike: opportunities for Commuter Traffic*. Master report, University of Groningen.
- Hay, I. (2010). Ethical practice in Geographical Research. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.) Key methods in geography (p. 35-48). Londen: SAGE Publications.
- Latham, A. (2010). Diaries as a research method. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.) Key methods in geography (p. 189-201). Londen: SAGE Publications.
- Lawton, M., en Nahemow, L. (1973). Ecology and the aging process. *The Psychology of Adult Development and Aging*, pp. 619–674. Washington: American Psychological Association.
- Longhurst, R. (2010). Semi-structured Interviews and Focus Groups. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.) Key methods in geography (p. 103-115). Londen: SAGE Publications.
- Mollenkopf, H., Marcellini, F., Ruoppila, I., Széman, Z., Tacke, M., en Wahl, H.-W. (2004). Social and behavioural science perspectives on out-of-home mobility in later life: findings from the European project MOBILATE. *European Journal of Ageing*, vol. 1, no. 1, pp. 45–53.
- Parker, M., Baker, P. and Allman, R. (2002). A Life-Space Approach to Functional Assessment of Mobility in the Elderly. *Journal of Gerontological Social Work*, 35(4), pp.35-55.
- Raitanen, T., Törmäkangas, T., Mollenkopf, H. and Marcellini, F. (2003). Why do older drivers reduce driving? Findings from three European countries. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(2), pp.81-95.
- Rose, G. (2011). E-bikes and urban transportation: emerging issues and unresolved questions. *Transportation*, 39(1), pp.81-96.

Satariano, W. A. (1997). The disabilities of aging—looking to the physical environment. *American Journal of Public Health*, 87, 331–332.

Satariano, W., Guralnik, J., Jackson, R., Marottoli, R., Phelan, E. and Prohaska, T. (2012). Mobility and Aging: New Directions for Public Health Action. *Am J Public Health*, 102(8), pp.1508-1515.

Wahl, H.-W., Iwarsson, S., en Oswald, F. (2012). Aging well and the environment: toward an integrative model and research agenda for the future. *The Gerontologist*, vol. 52, no. 3, pp. 306–316.

Winters, M., Sims-Gould, J., Franke, T. en McKay, H. (2014). “I grew up on a bike”: Cycling and older adults. *Journal of Transport & Health*, 2(1), pp.58-67.

Zeitler, E., Buys, L., Aird, R. en 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*, 2012, pp.1-10.

8. Bijlagen

Bijlage 1: Interviewguide

Deel I – Introductie

1. Voorstellen interviewer en onderwerp
 - Opbouw interview
 - Mogen we het interview opnemen?
 - Reden voor het onderzoek
 - Betrouwbaarheid, gegevens worden misschien voor andere projecten gebruikt, maar u blijft altijd anoniem
2. Voorstellen geïnterviewde:
 - Wat is uw naam?
 - Wat is uw leeftijd?
 - Wat is uw woonplaats?
 - Heeft u kinderen?
 - Maakt u gebruik van thuiszorg?
3. Laatste mededeling: “de gegevens worden eventueel gebruikt voor verdere onderwijs- en onderzoeksdoeleinden, u blijft anoniem” .

Deel II – Inleiding onderzoek

1. Wat waren verschillen tussen de week van het onderzoek en andere weken?
(*Dagboek er bij ter herinnering*)
2. Hoe was het om het GPS-apparaatje bij u te dragen?
(*heeft het u belemmerd, bent u hem wel eens vergeten, etc*)
3. Hoe ging het bijhouden van het dagboekje?
(*problemen, verbeteringen?*)
4. (*Kaartje bekijken, kort uitleggen*) Nu u het kaartje ziet, zijn er dingen die u opvallen?

Deel III – Onderzoek

1. Waar gaat u in een normale week allemaal voor de deur uit?
2. Hoe vrij voelt u zich als het gaat om het ondernemen van activiteiten buitenshuis?
3. Wat zijn activiteiten waar u lopend heen gaat?
4. Heeft u een fiets?
 - (Indien ja) maakt u daar veel gebruik van?
 - (Indien ja) Is deze fiets een E-bike?
 - (Indien nee) waarom heeft u geen fiets?

- (Indien nee) als u een fiets zou hebben en kunnen gebruiken, waarvoor zou u die fiets dan willen gebruiken? Waar zou u heen gaan? Zijn er dingen die u normaal met de auto/met het OV/anders doet die u dan op de fiets zou doen?
- (Indien gebruikmakend van fiets) Waar gaat u allemaal heen met de fiets?
- (Indien niet gebruikmakend van fiets) Waarom maakt u geen gebruik van een fiets?
- (Indien niet gebruikmakend van fiets) Als u wel gebruik zou maken van een fiets, waarvoor zou u die fiets dan gebruiken? Waar zou u heen gaan? Zijn er dingen die u normaal met de auto/met het OV/anders doet die u dan op de fiets zou doen?

5. Heeft u een auto?

- (Indien ja) maakt u daar veel gebruik van? Waarvoor gebruikt u de auto?
- (Indien nee) waarom heeft u geen auto? Als u wel een auto zou hebben / kunnen gebruiken, waarvoor zou u die dan willen gebruiken?

6. Maakt u gebruik van het openbaar vervoer?

- Welk vervoersmiddel maakt u gebruik van?
- Hoe komt u daar?
- Is er OV in de buurt van uw huis aanwezig?

De volgende vragen zijn afhankelijk van het antwoord op vraag 6:

- Hoe komt u er achter hoe laat de bus of trein vertrekt?
- Wat vindt u van de route naar de bushalte of treinstation?
- Voelt u zich veilig in de bus of trein?
- Wat vindt u van de kaartverkoop voor de bus/trein? (het systeem)
- Reist u alleen of samen met de bus/trein?
- Plant u uw reis van te voren?

7. Is er een verband tussen uw reisdoel en uw vervoersmiddel?

8. Hoeveel sociale activiteiten heeft u per week?

- Hoe vaak gaat u op bezoek? (Spontaan, geregeld, online)
- Hoe vaak komen mensen op bezoek? (Idem)
- Bent u lid van een vereniging?
- Bent u tevreden of uw sociale activiteiten?
- Met ongeveer hoeveel mensen onderhoud u wekelijks contact?
- Welke contacten hebben een speciale waarde voor u? Waarom?
- Op wat voor manier onderhoud u contact met uw dierbaren?
- Wat houdt voor u sociaal contact in?

9. Stel u heeft geen internet en telefonie, met hoeveel mensen zou u dan geen of veel minder contact hebben? Hoe erg zou u dat vinden?

10. Stel u zou het huis niet meer uit kunnen, zou u het dan belangrijk vinden om in contact te blijven met uw vrienden en dierbaren? Hou zou u dat doen?

Deel IV – Afsluitende vragen

1. In geval auto: wat zou u er van vinden als u geen privé auto meer heeft?
2. Of niet meer kon fietsen?
3. Wat zijn alternatieve manieren om alsnog activiteiten te ondernemen of contact met mensen te houden?
4. Hoe vond u het interview gaan?

5. Heeft u nog op of aanmerkingen op de door mij gebruikte methoden?

Bijlage 2: Coderingsschema

Hieronder staat een overzicht met de voor het analyseren van de interviews gebruikte coderingen.

Beschikking over een fiets

Gebruik van de fiets

Beschikking over een E-bike

Gebruik van de E-bike

Fysieke oorzaken die (elektrische) fietsgebruik beïnvloeden

Overige oorzaken die (elektrische) fietsgebruik beïnvloeden

Alternatieve verplaatsingsmiddelen op de (elektrische) fiets

Niet (goed) te verstaan in de geluidsopname

Vertrouwelijke informatie (geanonimiseerd)

Bijlage 3: Voorbeeld van gecodeerd interviewtranscript

Hieronder is een voorbeeld van een gecodeerd interviewtranscript zichtbaar.

Transcript Jeroen_9

J = interviewer; N = interviewer; R = deelnemer; P = echtgenoot

(Introductie op het interview: 0:00 tot 2:15)

J: wat ik er ook nog bij moet zeggen uiteraard is dat de gegevens volledig anoniem blijven, zoveel mogelijk. We gebruiken wellicht de voornamen om onderscheid te maken tussen verschillende deelnemers in de scriptie zelf. En de gegevens blijven binnen ons onderzoek / binnen onze scriptiegroep. Maar in ieder geval komt het niet bij derden terecht.

R: geen probleem.

J: dat is mooi. Nou goed, even kijken. U heeft de tracker en het dagboekje een week bijgehouden en gebruikt. Waren er verschillen tussen de week van het onderzoek en andere weken? Was het voor u een vrij normale week?

R: het was verder een normale week het was alleen jammer dat het die week ontzettend veel regende. Ik ben toch wel iemand die elke dag een vorm van beweging heeft, en als het niet via sport is of volksdansen, dan doe ik dat elke dag wel een eind wandelen. Maar dat was die in die week niet echt prettig in elk geval, nee.

N: dus u zou zeggen, u heeft minder beweging gehad dan –

R: minder beweging gehad dan normaal, ja.

J: hoe vond u het om het GPS-apparaatje mee te nemen?

R: oh geen probleem. Ik stop het in m'n zak en ik neem 'm mee. 's avonds zet ik 'm aan de lading en iedere keer als ik terugkwam vulde ik het eventjes in dus het was geen probleem.

J: oké, dus het was geen belemmering –

R: nee hoor, totaal niet.

J: en het dagboekje?

R: nou dat vond ik ook niet, heb gewoon kort weergegeven wat ik heb gedaan. Ik las dat als je de deur uit was gegaan dat je even wat moest opschrijven, nou dat heb ik gedaan. Beetje de tijd erbij gezet.

J: oké. Ja op die manier met de GPS-gegevens en het dagboekje, dan kunnen we inderdaad relateren, in grote lijnen in beeld krijgen om welke redenen u buitenshuis bent geweest. We hebben hier zo de kaartjes, dat zijn er ook weer vier. Deze is het meest ver uitgezoomd, deze komt iets dichterbij, en dan de andere twee meer ten westen van Groningen en het dorp Aduard zelf. Als u die kaartjes, het zijn er in een keer een heleboel, maar als u de kaartjes ziet, zijn er dingen die u opvallen?

R: nou, ja daar zijn we – maar dat zag ik net ook bij mijn man, ik denk dat we dat de dag is geweest dat we boodschappen hebben gedaan. Ja hier die hoofdstraat.

P: was een donderdag, dat is onze boodschappendag.

J: oké. Ja we zien hier ook 'boodschappen' op het kaartje staan.

R: ja, oja, dat is Vinkhuizen inderdaad. Hier hebben we boodschappen gedaan. Wat dat andere dan was dat weet ik niet meer.

N: nou het is van meerdere dagen samen –

R: oh we zijn ook nog naar het UMCG geweest.

P: ja toen konden we de auto niet kwijt.

R: ja dat is waar.

N: ja dat staat ook aangegeven.

R: ja dat is ook op die donderdag.

N: en u ziet hier dan ook zeg maar u de zijstraatjes in rijden.

P: normaal, we zijn hier geboren dus we kennen het behoorlijk goed, we komen hier allebei weg. Maar alles was vol. Ja denk nou ja, dan zetten we 'm maar in de parkeergarage.

R: ja maar dit was op een dinsdag, en dit was –

P: zijn we naar een lezing geweest.

R: ja zijn we naar een lezing geweest. En we zijn 's middags naar de tandarts geweest en naar die lezing geweest, dus toen hebben we nog een boodschap gedaan denk ik. Maar op de donderdag is eigenlijk wel echt de boodschappendag, eigenlijk. Gewoon kleine boodschapjes.

J: en ja, als ik heel snel eventjes bekijk wat de verschillen zijn met de kaartjes van uw man, u ziet hier nog een aantal rondjes door het dorp gaan.

R: ja nou dat zal de wandeling zijn.

J: oké.

P: dat zie je bij mij niet.

J: u maakt wel eens een wandeling –

R: ja, ja als het enigszins droog is dan probeer ik toch, en niet sport of niet naar het volksdansen ga op die dag, dat zijn de vormen van beweging die ik extra doe zeg maar, dan ga ik dus toch wel elke dag een eind lopen.

N: gewoon door het dorp –

R: ja, eerder om het dorp en ook nog wel eens het kanaal over en dat is een tocht van ruim het uur. Of langs het kanaal en over de Spanjaardsdijk richting Zuidhorn en via de Friesestraatweg terug, dat is ook een uur. En soms als ik niet zo heel veel tijd heb, nou dan gewoon een rondje dorp zeg ik altijd. Ga ik helemaal rondom het dorp en dat is een dik halfuur. Ja dan probeer ik toch elke dag een vorm van beweging te hebben. Vaak lopen, ja.

N: waar gaat u nog meer allemaal door de week de deur voor uit?

R: nou boodschappen doen, ja, ik heb ook wel contacten in het dorp dus ik ben voorzitter van ouderenplatform Aduard, nou dan heb je wel eens dingen waar je achteraan moet. Nou, even een keer naar de buurthuiskamer of ik moet naar bepaalde mensen toe, volksdansen, zwemmen doe ik dan, dat doe ik al heel lang. Dus, ja, daar ga ik – en dan bezoek, een keer samen naar vrienden of wat dan ook. Daar ga ik de deur voor uit.

N: ja.

J: oké. Als u, u maakt wel eens een wandeling, gebruikt u ook een fiets?

R: ik heb ook een fiets. Wij fietsen ook heel graag, het is wel zo dat ik wel in een fase ben dat als het heel hard waait, dan houd ik er niet meer van om te fietsen want ik kom niet zo goed meer tegen de wind in. Het lukt mij wel, ik kom er wel tegenin, maar ik heb heel veel tijd nodig. En P, als we samen zijn dan duwt P me nog wel eens eventjes. Maar daar krijg ik nog wel moeite mee, dus dat was wel

een overweging om eventueel een elektrische, of een fiets met ondersteuning te nemen. Maar daar ben ik toch nog niet aan toe.

P: geestelijk.

R: ja, geestelijk ben ik daar nog helemaal niet aan toe. Dus dat doen we nog niet. Dat geeft ook weer een ander probleem, want we zeilen dus he, we hebben een zeilboot, maar er liggen ook twee vouwfietsjes aan boort. Dus als we dan een keer ergens zijn dan gaan we wel fietsen. Nou, daar zit geen ondersteuning op dus dan moeten we ook dat weer allemaal gaan vervangen. Dus ik heb gezegd ik blijf eerst gewoon op de fiets. Maar ik mijd wel heel harde wind, dat dus wel.

J: dus uw gebruik wordt dus wel door de weersomstandigheden –

R: wordt door de weersomstandigheden bepaald, ja. Maar aan de andere kant, we hebben nog niet eens zo heel lang geleden weer eens 35km gefietst op een maandagmiddag. Was het heel rustig weer, en nou, toen hebben we de fiets gepakt en zijn we een heel eind gaan fietsen richting Leekstermeer, die kant op.

P: ja richting Leekstermeer –

R: Leekstermeer of een keer naar Roden, en zo in de zomer, hebben we bijvoorbeeld met vrienden wel eens een tocht van 75km gefietst. Dan gaan we zo 's morgens om tien uur weg en dan gaan we de hele dag weg, bijvoorbeeld. Dat kan ik allemaal, als het rustig weer is allemaal goed volhouden.

J: oké, en dat is een behoorlijke afstand, 75 km.

R: ja, ja.

J: u heeft dus geen e-bike begrijp ik. Als we de kaartjes weer een beetje erbij halen, waar gaat u dan vanuit huis uit, waar fietst u zoal naartoe? Naar dorpen in de omgeving, de stad –

R: we fietsen wel naar de stad heen en terug. En als het goed weer is gaan we altijd wel op de fiets naar de stad. En ja, ik ga naar Zuidhorn heen om ook wel wat boodschapjes te gaan doen, daar ga ik ook wel op de fiets naartoe. En in het dorp zelf. Maar wat ik zeg ik loop ook heel graag, dus soms denk ik van nou ik laat de fiets staan en loop gauw eventjes. En zo af en toe gaan we een tochtje fietsen als het goed weer is. Daar gebruiken we de fietsen echt voor.

J: ah, dus meer –

P: recreatief.

R: recreatief, ja.

J: oké, ja.

N: dus u fietst ook naar Groningen –

R: ja hoor ook naar Groningen, dat doen we ook wel samen naar Groningen. Of ook nog wel alleen. Ik ga rustig alleen ook nog, geen probleem.

N: en wat is de reden dat u dan samen –

P: we doen heel veel dingen samen. We hebben dezelfde hobby's en ideeën en als we wat bedenken dan gaan we –

R: zullen we even, nou ja, hij is wel op zichzelf aan het sporten en we doen wel een heleboel dingen apart. Maar die momenten die er dan zijn, die dan overblijven, nou och zullen we vanmiddag even naar de stad gaan, zullen we op de fiets gaan het is goed weer. Dan gaan we met de fiets. Dat doen we vaak samen. Maar ik ga ook rustig alleen. Hij is ook wel eens een keer met een paar mannen aan he zeilen. Dan pak ik ook wel eens zelf de fiets en dan ga ik rustig naar de stad of zo, of naar Paddepoel, of nou dan doe ik een paar boodschapjes en dan fiets ik lekker weer terug. Dat vind ik heerlijk om buiten te zijn. Ben een buitenmens dus vind het heerlijk om buiten te zijn.

N: en wat voor mentale, of, beperkingen, u vertelde net dat u mentaal nog niet klaar bent voor een e-bike. Wat is dat allemaal dan?

R: ja, ik wil eigenlijk gewoon het proberen om mijn spieren optimaal te blijven gebruiken zeg maar. En ik heb zo'n gevoel als ik op een e-bike dan wordt het mij te makkelijk gemaakt. Ik wil toch een beetje krachtsinspanning hebben.

N: ja. En dan zou u sneller een standje even omhoog zetten omdat dat makkelijker gaat –

R: ja, nou ja, nee ik heb dat nog niet. Het is geen angst of zo hoor en ik heb ook wel zoiets van, ja ik moet ook niet te lang meer wachten want straks wordt het te moeilijk om dat ding te bedienen of zo. Ik ben geen computerfreak en, dus als alles een beetje automatisch gaat daar houd ik niet zo van, dus. Maar dat is niet, dat houdt me er niet van tegen maar het gaat mij er meer om dat ik mij lichamenlijk, toch wel een beetje die krachtsinspanning heb.

N: dus nog wel lichamenlijk actief wilt blijven.

R: ja, ja. En ik, dat kan ik op zich nog heel goed, behalve bij heel harde wind en ook dan haal ik het nog. Ik kom rustig als de wind onverwachts op zou steken, nou geen punt, maar gewoon in plaats van een halfuur dan doe ik er misschien wel een uur over.

N: kijkt u ook naar het weer –

R: ja. Als ik weet dat het hard gaat waaien dan –

P: dan gaan we eerst tegen de wind in.

R: ja, ja. Als we een eindje gaan fietsen, dan gaan we altijd eerst even tegen de wind in, zodat we op de terugweg, als ik wat moe ben zeg maar, dat ik dan wel de wind mee heb, ja.

J: ja. Eens zien. En als u dan, ja vanwege het weer dan besluit om niet de fiets te pakken, op welke wijze vervoert u zich dan?

R: nou dan zou ik de auto nemen als die er is, ja.

J: als die er is?

R: ja P kan ermee weg zijn hè.

P: en dan is er nog geen probleem hoor.

R: nee. Maar als ik 'm nodig heb –

P: als we beiden de auto nodig hebben dan krijgt R 'm mee.

R: ja, ja.

N: u zou niet gebruik maken van het ov?

R: nou eigenlijk niet meer zo erg. Toen ik nog merkte, en dan waren we wel eens ongelijk klaar en het was bijvoorbeeld slecht weer en dan zijn we met de auto naar het werk gegaan, dan zou ik nog wel eens ik ga wel met de bus terug. Dat vind ik ook geen punt. Ik heb geen ov-kaart want we maken er eigenlijk helemaal geen, nauwelijks gebruik van.

P: en wat je erover leest, daar word je ook niet vrolijk van.

R: nee, nou ja, maar goed in elk geval, dat hebben we niet maar ik zou toch een kaartje kopen en rustig op de bus stappen om naar huis te gaan. Daar zie ik niet tegenop, nee. Dat kan ik allemaal wel goed doen. Maar ja, het komt er niet meer van. Ik gebruik heel weinig openbaar vervoer. Hooguit een keer een dagje met de trein ergens een keer naartoe. Als we naar het westen gaan, daar kun je nauwelijks je auto ook kwijt dan kun je beter met de trein gaan. En dan zijn we ook nog wel zo dat we, laatst zijn we naar Utrecht geweest, dan zetten we de auto in het transferium neer en dan gaan we met de bus bijvoorbeeld. Dat soort dingen zoeken we dan nog wel uit.

P: perfect geregeld hoor.

R: perfect geregeld. Dat zoeken we dan ook nog wel uit.

P: ik moet zeggen dat dat geweldig is hoor.

J: wat vindt u wat dat betreft van de toegankelijkheid van het ov, zeg maar met de bus? Kunt u daar makkelijk gebruik van maken?

R: ja we maken er gewoon heel weinig gebruik van. Maar wat ik wel in het nadeel vind tegenwoordig dat je per se zo'n ov-kaart moet hebben. Dat vind ik gewoon –

P: en dat heb je met een transferium niet. Dan betaal je vijf euro en dan ben je eraf

R: ja er zijn wel automaten en dan kun je een kaartje halen en dan kun je met de bus meegaan. Maar dat vind ik gewoon, we hebben wel overwogen om een kaart te nemen maar we maken er gewoon heel weinig gebruik van. Dan denk ik ja dan kost het alleen maar geld waar je niks mee moet. Dan

heb je wel een kaartje in je portemonnee en dan kun je wel op de bus stappen, dat doen je dan misschien ook wel makkelijker, maar het komt er bij ons eigenlijk niet zo van. Maar als het zou moeten dan zou ik daar gewoon gebruik van maken, geen probleem.

J: oké. Dus u zou wel zeggen van, als het, ja wat u zegt, als de mogelijkheden minder worden het ov is eigenlijk de meest geschikte optie –

R: dan zou ik daar gebruik van maken, ja.

J: oké.

N: voelt u zich dan ook veilig als u gebruik maakt van het ov?

R: nou ik heb niet echt dat ik problemen heb in de trein. En tot noch toe zijn we veel samen in de trein of de bus geweest. Ik voel me niet echt onveilig hoor. Ik heb ook eigenlijk nog nooit iets meegemaakt moet ik zeggen waarvoor ik moet denken van, dat vind ik onveilig.

N: en is dat ook omdat P bij u is dan?

R: ja, denk het ook wel hoor, haha. Het is meestal zo dat we samen zijn. In het ov zijn we meestal samen. En die keren dat ik alleen van de stad ben gekomen met de bus of wat dan ook, nou hier in het noorden valt het allemaal wel mee. En ik moet trouwens zeggen we zijn van de zomer in Amsterdam geweest, hadden een paar een boot in Amsterdam en dan gingen we met de pont over naar het centraal station. Waar ik heel verbaasd over was, dat een jongere jongen tegen mij zei van wilt u hier zitten mevrouw. Die ging voor mij staan. Nou dat heb ik hier in Groningen, de keren dat ik met de bus geweest ben en hij is vol niet meegemaakt. Ik denk nou, dat fatsoen hebben ze hier toch nog wel. En daar heb ik ook gebruik van gemaakt want ik vond het zo aardig dat ie dat aanbiedt. En ik kan best staan en heb daar geen problemen mee maar alleen het feit dat ie dat aanbod dacht ik nou, hier moet ik ook gebruik van maken. Daar was ik wel heel tevreden over. Nee ik voel mij niet onveilig. Ik voel mij eigenlijk nergens onveilig, ook niet in Amsterdam. Maar ik zoek het ook niet. Ik zoek geen gevaar.

N: nee. Misschien ook wel zo verstandig –

R: ja.

P: een beetje spanning.

R: ja dat vindt P wel leuk.

N: maar u vindt de kaartverkoop, dus zeg maar bij een transferium, vindt u goed, maar u vindt het jammer dat u gebruik moet maken van een ov-chipkaart?

R: ja ik vind dat eigenlijk iedereen zo'n ov-chipkaart dan ook moet hebben en dat je daar niet iedere keer om de zoveel tijd voor moet betalen. Nou daar is toch een hele discussie over heb ik in de krant gelezen. He, ik vind gewoon, je moet daarmee – en dan laadt je het zelf op, waarom moet je nou iedere vijf jaar, iedere vijf jaar moet je geloof ik een nieuw kaartje hebben.

J: en, ja. Als u dan met het ov gaat, met het openbaar vervoer reist, plant u uw reis van tevoren?

R: ja. Ik ben iemand die van tevoren plant. Ik ben ook altijd op tijd, ik ben altijd liever 10 minuten vroeger dan 2 minuten laat. En dat is hij andersom. Dus als wij ook ergens samen ergens naartoe gaan en hij vraagt hoe laat moeten we er zijn, dan zeg ik altijd een kwartier eerder, dan weet ik zeker dat ik op tijd ben. Dus ik plan van tevoren en dat doe ik dan wel via internet. Dan zoek ik dat wel op.

N: zo'n vananaarbeter.nl of, als we in de auto zijn, dan toets ik ook een route in, dat doe ik ook wel. En we gaan nu straks samen, met vrienden gaan we naar Frankrijk, nou dan zoek ik van tevoren uit van nou, waar ontmoeten we elkaar, we komen ergens bij elkaar. En hoe lang doet hij erover, hoe lang doe ik erover, en nou, dat we toch op ongeveer hetzelfde tijdstip aankomen. Dus ja, dat zoek ik van tevoren uit.

P: totaal verschillend he.

R: ja, ja.

N: en is er een verband tussen uw reisdoel en uw vervoersmiddel? Dus van, als u naar Amsterdam gaat, kiest u dan sneller voor de auto of de trein –

R: als ik alleen ga dan zou ik met de trein gaan, en nou, dan moet je plannen. Ik zoek dan ook wel uit hoe laat de treinen weer terug gaan, maar wel met een marge van nou, dit is de laatste trein dus ik kan ieder uur of ieder halfuur weer terugkomen. Zo zoek ik het uit en dat print ik ook uit want anders vergeet ik het.

P: ik heb een app ook op m'n –

R: ja, nou ja. Maar ik heb een papiertje bij me waar het netjes op staat, dat heb ik in mijn tas en dan denk ik van nou ik heb het wel gehad voor vandaag, en nou dan kan ik nog even een kopje koffie daar drinken en dan stap ik op de trein weer terug. Ja ik ben een planner. En als ik met de auto, ja dan gaat het allemaal wat makkelijker natuurlijk.

N: heeft u dan meer een gevoel van vrijheid?

R: ja, ja. Dat is wel zo, ik heb meer gevoel van vrijheid.

N: dus u zou zo sneller met de auto ergens naartoe gaan, of liever –

R: het ligt er gewoon aan waar naartoe. Als ik naar een grote stad ga dan ga ik liever met de trein. En dat is puur omdat je dan nergens je auto kwijt kunt. Dat transferium vind ik wel heel prettig maar als ik bijvoorbeeld – ik heb wel een vriendin in Venlo wonen, daar ga ik dan liever met de auto heen. Dan moet ik anders van het station weer een heel eind naar haar en dan ben ik niet zo gebonden, dan kan ik weggaan wanneer het mij past. Dat vind ik dan wel prettig. Als ik niet naar een grote stad hoef dan liever met de auto.

N: oké. Dus de grote stad liever met de trein en dorpjes –

R: dorpjes, kleinere plaatsen, dan ja, zou ik met de auto gaan.

J: oké. Ik denk dat het dat wel van de fiets en het OV, dat dat het wel is. We lopen redelijk gestructureerd door het interview heen. Dan gaan we naar het sociale onderdeel. Hoeveel sociale activiteiten schat u dat u heeft in de week?

R: nou, in elk geval twee. Het volksdansen en het zwemmen, dat doe ik veel. En verder, ik ben voorzitter van het ouderenplatform, dan hebben ook wel verschillende bijeenkomsten, vergaderingen. En ook nog, nou ja, eigenlijk meer dan van tevoren gedacht, er zijn eigenlijk maar drie vergaderingen per jaar, maar dat worden er al zes, en dan komen er wat problemen en zijn we weer een paar extra vergaderingen. Ik ga nog wel eens, als P bijvoorbeeld aan het sporten is en ik ga even naar het dorp een boodschapje doen, dan denk ik ach, ik ga even naar de buurthuiskamer. Dan ga ik daar even een kopje koffie drinken. En dan drink ik daar een kopje koffie en ga ik weer door naar huis. Ja dan zoek ik op die manier wel contact. En verder, we hebben onze gezamenlijke contacten, gezamenlijke vrienden waar we naartoe gaan. Maar van sport is het eigenlijk, ja, verenigingen dat zijn het zwemmen en het volksdansen, en het ouderenplatform.

N: maar dus ook wel bij de buurthuiskamer –

R: ja, ja. En ik doe dus ook wel vrijwilligerswerk. Ik heb mij opgegeven – we hebben in Aduard een hulpdienst en daar zitten onder andere wat technische mensen in. En ik heb mij daar onder andere voor opgegeven om mantelzorgers te ontlasten. Als er een keer een mantelzorger, die dus heel intensief met zijn familie bezig is, nou een keer naar de kapper moet of een boodschap moet, of zelf naar de dokter moet, nou dan kunnen ze die hulpdienst bellen en die bellen mij op, zo van kun je dan en dan oppassen op die patiënt of zo, of wat er ook is. En ik ga dus nu ook een keer in de week, ga ik een mevrouw, heeft Alzheimer, daar waar P ook wat klusjes doet. Nou dan heeft die man even een uurtje, ga ik een uurtje heen een keer in de week, misschien ook wel twee uur, maar daar ga ik daar heen en dan ga ik met haar wat babbelen of foto's kijken, iets doen. Ze kan eigenlijk niks of ze wil eigenlijk niks meer, ze is lui zegt ze tegen mij. En dan houd ik haar bezig zodat die man even wat anders kan doen. Hij kan zelf ook niet zoveel meer, zit zelf ook in een rolstoel, maar hij kan dan bijvoorbeeld even zijn administratie doen bijvoorbeeld. Nou zo probeer ik dus wat mensen te helpen, zeg maar.

N: dus het is wel belangrijk voor u ook om zeg maar, hulp te geven.

R: ja ik ben wel een beetje een zorgend type, dus ja.

P: geweldig!

R: ja ik heb daar voldoening van.

N: dus ook het sociale contact en –

R: ja, ja. Dan heb je weer contact met L en daar koppel ik ook altijd veel dingen aan terug, die is daar ook weer heel blij mee, wat deze mensen waar ik het net over had dat kwam eigenlijk voor bij haar, dat die helemaal niemand hadden. Maar de buurvrouw komt ook binnen stappen. Ze zegt ik ben blij te horen dat de buurvrouw even binnen komt stappen van nou hoe is het hier. En die ontmoette ik dan. Dus ik koppel ook dingen weer terug naar L toe.

N: dus zeg maar ook binnen het dorp, ondanks dat u hiervoor veel heeft gewerkt, dan begint daar uw sociale netwerk langzaam ook –

R: ja. Maar dat heb ik ook echt bewust gedaan want ja, als je werkt dan heb je dat niet, dan heb je je werk en nou, dan had ik 's avonds m'n huishouden en m'n andere klussen. En dan ging ik wel zwemmen en sporten, zorgde ook wel dat ik in beweging kwam. Maar ja, nu vind ik het wel belangrijk dat ik toch ook mensen in mijn omgeving wat beter leer kennen. Dus dat is ook een reden geweest dat ik dat op ging pakken.

N: hoe vaak gaat u op bezoek bij mensen?

R: ja toch wel regelmatig, ja.

N: en is het dan echt spontaan of is het –

R: de ene keer spontaan, we hebben ook wel op afspraak. We hebben ook wel groepjes vrienden, en nou dat heeft P ook wel weergegeven, we hebben een zeilclubje en een fietsclubje. En nou, dan af en toe gaan we met elkaar uit eten en nou, we zijn naar het theater geweest en dat vonden we heel leuk. En dat blijkt een soort feuilleton te zijn en dat gaat vier of vijf keer, en dan zijn wij enthousiast en dan gaan we weer met een groepje daarheen en we gaan uit eten ervoor. Ja zo proberen we toch veel dingen te organiseren. Nou ik heb m'n familie, kom uit een grote familie. Ben de oudste van vijf kinderen dus ook daar houden we wat contacten mee. Niet dat we elkaar de deuren platlopen maar we hebben toch wel goede contacten met elkaar.

N: en regelt u dat dan – telefoneert u dan van tevoren als u –

R: soms ga ik spontaan langs. En nou, is er niemand thuis dan heb ik pech gehad. En soms, als het niet kan dan ga ik weer verder. Maar soms spreek ik ook af.

N: dus dan telefoneert u van tevoren –

R: ja dan bellen we. Meestal bellen van tevoren. Voor mij is het bellen. Ben niet zo'n computerfreak. Hoewel ik er wel van doordrongen ben dan ik daar wat meer mee moet doen.

N: ja?

R: ja, ja. Want mij man die is, ik deed vroeger altijd de administratie maar mijn man heeft dat overgenomen omdat ik zoveel andere werkzaamheden had. We zeiden we moeten de taken wat meer verdelen. Hij zei van nou zal ik dan de administratie doen. En ja, van lieverlee is hij erover gegaan om het allemaal te automatiseren. Maar ja, nu hebben we wel zoiets van, er kan ook at gebeuren en we hopen van niet, maar dan denk ik van ja daar moet ik at meer mee om kunnen gaan. We doen het nu allemaal samen, wat financiën betreft doen we het samen. En nou, we hebben nu voorgenomen dat ik meega naar die computercursus om toch wat dingen op te steken.

N: ja. Dus u wilt ook wel, zeg maar, wat meer gaan e-mailen –

R: mailen doe ik wel. Ik heb al op m'n werk, net als P zegt, ook wel met een computer gewerkt. Dat heb ik heel lang geprobeerd tegen te houden want ik vond het verschrikkelijk. Maar op een gegeven moment is het niet meer tegen te houden dus ik moest uiteindelijk wel. Hoewel ik trouwens begonnen met een IBM-machine met een magneetkaart. En dan kon je per A4'tje kon je, en ik tikte veel proefschriften, ben altijd secretaresse geweest van een hoogleraar plastische chirurgie, dat heb ik dan 34 jaar gedaan en ik heb 43 jaar in het UMCG gewerkt. En toen moest ik proefschriften

uittypen, de hoogleraar vond dat een onderdeel van de afdeling, nu mag dat niet meer, dat moest degene die promoveert zelf uittypen en dat doet 'ie nu ook wel, maar ik moest dat toen uittypen. En dan werd er geknipt en geplakt en dan moest ik – dat was zo'n proefschrift die had ik dan misschien wel tien keer overgetypt. En dan, ja op een gegeven ogenblik toen kwam er zo'n IBM-machine met magneetkaarten daar ben ik mee begonnen. En nou het was een plaatje. En toen kwam de computer. Eerst hadden we er een van het ziekenhuis en dat was waardeloos en ik was heel blij dat ik die IBM had, daar deed ik de proefschriften. Op. Maar de brieven moesten worden opgeslagen in dat andere systeem. En nou toen werd het een personal computer en dat as op zich wel aangesloten op een – maar dat werd in elk geval makkelijker. Maar had je een probleem dan belde je de ICT op en die legden uit wat je fout had gedaan en nou ja, daar maakte je een notitie van. Maar ik vond het verschrikkelijk, ik vond het heel erg dat je, je had net een cursus automatisering gedaan bijvoorbeeld, en dan had je dat net gedaan en dan moest je weer naar een andere cursus toe. En iedere keer als ik, ik kon me elk wel meer redden maar telkens moest ik het boek erbij pakken. Dat koste zoveel tijd dat ander werk bleef liggen. Dus ik heb me vreselijk afgezet tegen die automatisering.

N: maar tegenwoordig e-mailt u wel?

R: ik e-mail wel met vrienden en familie en kennissen wel. Als ik wat moet regelen, en met L en zo, dat soort dingen. Skypen doe ik dan ook wel. Dat doe ik dus wel, maar het is ook wel heel stom – als ik achter die computer ga zitten, ik moet straks bijvoorbeeld voor controle naar de internist, maar dan heb ik wel er wel zo'n band mee, dan stuur ik eerst mijn gegevens al naar hem toe. Ik ga een paar dagen van tevoren heen om bloed te prikken, als ik dan bij hem kom zijn alle gegevens bij elkaar en kunnen we gelijk bespreken wat er aan de hand is. Dus dat doe ik allemaal wel.

N: maar zou u dat beschrijven als sociaal contact?

R: nee, dat is eigenlijk meer een must. Dat is niet echt – maar wel bijvoorbeeld naar vrienden toe. En als ik mijn zusje een keer een mail stuur of naar mijn neef in Australië, zeg maar. Dan, ja, dat vind ik wel sociaal contact.

P: waar we veel gebruik van maken is de datumprikker, omdat we veel met groepjes werken.

R: ja, ja. Dat doe ik niet, dat doet P dan wel, want dat weet ik dan weer niet hoe dat moet, datumprikker opzoeken en dat versturen. Maar ik kan bijvoorbeeld wel mijn, ik houd mijn bloeddrukwaarden bij een heel jaar en dat zet ik dan in Excel en dat stuur ik naar de internist. Ik mail dan van ik kom dan en dan bij u en een bijlage voeg ik erbij met de gegevens, dat lukt ook allemaal wel. Maar daar houdt het ook mee op. Iedere keer als ik achter dat ding ga zitten dan gaat er wat mis en dan ben ik in paniek. Dan heb ik zoiets van wat doe ik nou weer fout, ik heb toch gedaan wat moet. Dat is ook heel vaak zo, dan heb ik het wel goed gedaan. Komt P wel bij me en helpt me wel, maar als ie er dan niet is –

P: komt omdat ze erover wat onzeker is.

R: ja ik ben heel onzeker daarmee.

P: dan gaat het mis. R kan soms wel een beetje – we kopen ook wel veel via internet.

R: ja dat doet hij dan wel hoor, ik niet. Dat vind ik niet prettig. Ik wil graag naar de winkel toe en het in m'n handen hebben. Dat vind ik ook prettig.

P: maar als je weet wat je wilt kopen is het niet moeilijk.

R: nee.

N: dus met de familie in het buitenland daar skype u ook wel mee?

R: ja daar skype ik mee, ja.

N: omdat u daar dan niet naartoe kan gaan –

R: nee, nou ja, we gaan – ja naar Australië niet zo gauw maar dat is wel de bedoeling. Maar we gaan wel met m'n zusje in Duitsland daar komen we ook nog wel eens en zij komt hier ook nog wel. Maar je ziet elkaar – zij komt hier en wij komen daar, dat is twee keer per jaar en verder, nou, bellen, belden we wel, maar daar skype we dus ook wel mee en dan zie je elkaar even. Even bijpraten.

N: dat is toch wel fijn dan om elkaar even te kunnen zien –

R: ja. Dan kun je even bijpraten.

N: beschrijft u dat meer al smeert sociaal contact dan e-mail of telefonie –

R: ja dat vind ik wel. Dat vind ik wel prettiger om haar te zien dan, ja.

N: dus het is wel meer – maar zou, doet u dat liever dan ergens zijn of –

R: nee ik ga er liever heen natuurlijk, ja. Ik ga er liever heen. Dan heb je echt contact, je kunt elkaar aanraken, dat is ook heel fijn. Ja ik ben altijd een beetje, ons leeftijdsverschil is ook zo groot dus ik heb eigenlijk mijn zusjes mee grootgebracht. Ik ben eigenlijk, en dat zeggen ze ook wel, een soort tweede moeder voor ze. En dat, ja, ik voel me ook altijd verantwoordelijk voor ze. Maar dan vind ik het ook fijn dat ik er ben en dan kan ik haar aanraken en dat vind ik toch wel heel fijn. Nee dat doe ik veel liever.

N: dus dat zou u, als u sociaal contact zou omschrijven, hoe zou u dat doen? Wat betekent voor u sociaal contact?

R: nou om echt bij de mensen te zijn. Dat geeft warmte, dat geeft ?? – die vrienden van ons bijvoorbeeld ook, in Gieten. Die zijn heel creatief. Als we daar – dan hebben ze bijvoorbeeld een paar acteurs in huis en dan hebben ze huistoneel bijvoorbeeld. En ja, maar, ik vind toneel heel leuk, ik vind muziek heel leuk en we gaan graag naar een concert of wat dan ook. Dat vind ik ook heel fijn maar als ik dan bij die vrienden wegrij en ik kom er vandaan, dan zeg ik heel vaak van oh ik heb zo'n warm gevoel. Dit vind ik gewoon heerlijk. Hoe bedenkt hij het allemaal, weet je wel zo. Het is altijd een beetje anders als wat wij doen, maar anderzijds komen ze ook rustig bij ons en wij doen het weer op onze manier. Maar ik vind het gewoon prettig als mensen bij me zijn. Dat geeft een beetje een warm gevoel en dat vind ik gewoon heel fijn.

N: de aandacht –

R: de aandacht, ja. Als ze bij ons zijn dan, ja, dan zeg ik altijd, P jij moet maar zorgen dat ze wat te drinken hebben, ik zorg dat ze te eten krijgen. Dan ben ik altijd wel heel druk want ik vind het altijd wel heel leuk om te koken en wat bijzonders te koken. Want ja, dan ben ik wel eens wat meer in de keuken dan bij de mensen maar dan is er ook altijd wel iemand die bij me komt staan en even een handje helpt en wat dan ook, en daar heb je dan weer even een gesprekje mee. En dat vind ik dan ook altijd wel heel leuk. Ik ben wat meer behoudender als P hoor, of meer, heel erg behouden.

P: we zijn mentaliteitstegenpolen hoor –

R: maar ik zou het heel erg vinden als ik geen mensen meer zou kunnen ontmoeten. Zou ik heel erg vinden.

N: dus als u zeg maar niet meer het huis uit zou kunnen komen dan zou dat voor u wel heel erg –

R: ja dat zou voor mij wel heel erg zijn, ja. Ik hoop dan wel dat er – dat is ook, mijn moeder zei altijd 'wie goed doet, goed ontmoet'. En ik heb toch wel zoets van, nou, ik doe toch wel een beetje bewust met mensen omgaan nu en iets doen voor mensen, in de hoop dat als ik ooit in zo'n situatie kom dat er toch ook mensen zijn die een beetje om mij denken weet je, zo.

N: en als u zeg maar dan niet meer het huis uit zou kunnen komen, hoe zou u dan toch –

R: nou ik denk telefoon en skype en toch wat met e-mailen of wat dan ook, ja.

N: dus toch dan via die kanalen –

R: ja dat zou ik zeker wel proberen om contact te zoeken als ik het huis niet uit zou kunnen, ja.

J: gebruikt u ook andere vormen van social media, zoals Facebook –

R: nee daar kijk ik, ik ben wat dat betreft helemaal, ik houd me helemaal niet in de computer hoor. En ik moet eerlijk zeggen van ik gebruik het uit noodzaak, maar ik doe veel liever leuke dingen. Een boek lezen of wat naaien of creatief bezig zijn. Dat vind ik veel leuker dan – ik mag graag in de tuin bezig zijn in de zomer, vind ik ook heerlijk. Nou dan heb ik geen tijd meer voor de computer. Ja en koken vind ik gewoon heel leuk. Dus maar, dan houdt het voor mij wel op. Dan is het ook eer zo voorbij.

N: dus stel, u heeft geen internet en telefonie –

R: nou dan zou ik heel eenzaam kunnen zijn denk ik, ja. Ik denk wel dat ik dan m'n familie wel een beetje om me denkt. Ze zullen niet dagelijks over de vloer komen wat iedereen heeft zijn eigen leven, maar mijn zusje in Duitsland die kan niet a la minuut hier zijn, en nou. Een ander zusje heeft het al heel zwaar omdat ze alleen staat en twee kinderen heeft. Nou die zou er ook niet elke dag kunnen zijn. Dat is misschien wel een reden dat ik weer mettertijd weer terug naar Groningen wil, want wat er woont dat woont in Groningen of er net even buiten. En dat ze dan misschien sneller naar me toe komen.

N: ja, maar dat, het gaat er dus meer om van u kunt nog overal naartoe maar –

R: ja. Maar als ik aan huis gebonden zou zijn dan zou ik dat heel erg vinden.

N: maar als u gewoon overal naartoe kunt, u heeft alle mobiliteit maar u heeft geen internet en telefonie.

R: oh, maar als ik wel mobiel ben bedoel ja?

N: ja.

R: oh dan ga ik eruit. Dan ga ik wel dingen ondernemen. Ja.

N: met hoeveel mensen zou u dan geen contact hebben als – stel u heeft geen, u kunt niet via andere kanalen dan echt bij iemand zijn contact hebben.

R: nou ik denk dat ik overal wel terecht kan. En als ik – zolang ik de auto kan gebruiken, de fiets kan gebruiken, het ov kan gebruiken, kan ik wel overal heen gaan. En als ik geen telefoon heb dan zou ik zo'n briefje schrijven van als het ver weg is bijvoorbeeld, als ik naar Venlo ga naar mijn vriendin, zou ik een briefje schrijven van ben ik welkom en kan ik een weekje bij je komen. En daar zou ik dan rustig met het ov naartoe gaan. Wat dat betreft ben ik wel ondernemen. Voordat ik P leerde kennen heb ik ook wel veel meer gereisd dan dat hij heeft gedaan bijvoorbeeld. Ik vind reizen gewoon heel leuk. En dat mag in den lande zijn maar ook in het buitenland, ook dat vind ik niet erg. Als ik naar mijn zusje naar Duitsland moet weet ik precies hoe dat werkt hoor. Kan hier in Groningen in de trein stappen en ik moet in leer en in Oldenburg overstappen. En dan komt er keurig zo'n internationale trein en dan moet ik in vak A staan want daar stopt precies de wagon en daar moet ik instappen. Dat weet ik ook allemaal. Dus daar red ik mij altijd wel heel goed mee.

N: stel, als u – u doet ook veel met de auto, zou u dan doen?

R: ja, als ik nog zou kunnen reizen zou ik wel veel met de auto nog wel gaan, ja.

N: ja en nu dan een totaal andere vraag. In het geval dat u geen privéauto meer heeft, hoe zou u –

R: ja dan zou ik het met openbaar vervoer moeten doen.

N: en dan zou u wel snel die overstap maken?

R: ja hoor. Daar heb ik geen problemen mee.

N: nee dus dan maar wel die ov-kaart –

R: ja, dan zal ik dat in orde maken, ja.

N: ja, oké.

R: zolang ik maar goed ter been ben en niet aan huis gekluisterd raak door ziekte of wat dan ook. Dan komt het wel goed denk ik.

N: jij nog vragen?

J: eh, nee, eigenlijk niet.

N: bent u tevreden met de hoeveelheid sociaal contact – of had ik dat al gevraagd?

R: nou ik ben wel tevreden – dat weet ik eigenlijk niet meer. Ja ik ben er best tevreden mee. Ik heb, het enige wat ik mis is een vaste vriendin. Ik ben al op een hele jonge leeftijd ben ik mijn – dan word ik wel een beetje emotioneel – mijn boezemvriendin kwijtgeraakt, en dat mis ik. We hebben wel vrienden, maar niet gewoon zo'n boezemvriendin. Dat is wat ik mis.

P: ik heb wel een vriend waar ik vanaf kinds af aan mee omga, dat is toch anders, weet je.

R: ja. Ik heb allemaal mensen om mij heen en dat si allemaal leuk en aardig, maar niemand waar ik even mijn hard bij kan luchten – ja P natuurlijk, wat dat betreft is het heel goed, maar niet een vriendin waar ik dat kan. En die mis ik. Dat is wat ik mis.

P: en die kan ik je ook niet geven, dat zal je zelf moeten doen.

R: ja maar goed. Ik heb natuurlijk na die tijd, nadat zij is overleden best wat mensen om mij heen gehad. En ook wel gehoopt dat het weer lukte maar dan gebeurde er weer wat en dan denk ik van, oh, afstand nemen. Dat ben ik dan wel, dan trek ik mij terug. En dan denk ik van nee, dat ga ik niet, ik kan haar dat niet toevertrouwen. Dus ik ben daar zelf nu heel voorzichtig in. Dus als er wat is zou ik nu naar mijn broer gaan en mijn schoonzusje. Dat zijn de mensen waar ik mij dan het meest bij op gemak zou voelen waar ik dan heen zou gaan. En die vriend die notaris is, maar omdat ik dan ook het gevoel heb van, het is zijn beroep ook een beetje om voorzichtig met gegevens om te gaan.

N: dus daar voelt u zich veilig –

R: daar voel ik mij veilig, ja.

N: we kunnen ook even pauze nemen –

R: nee is goed hoor.

N: oké. Misschien – dan zijn we er alweer bijna doorheen.

J: ja ik geloof van wel inderdaad.

N: nog even terugkomende op de fiets. Stel het wordt nu winter, zeg maar, behalve veel wind, zijn er ook nog andere dingen die u zouden belemmeren in het gebruik ervan?

R: nee. Nou ja, als het heel hard regent, als het echt slecht weer is met ijs en zo, daar ben ik ook bang voor.

N: ijs?

R: nou ja, als het glad wordt zeg maar.

N: om te vallen –

R: om te vallen, ja. Ik ben wel wat bewuster geworden. Nu je wat ouder wordt, met dingen doen. Ik ga nog rustig op een trapje staan, ik klauter best nog wel ergens op als ik ergens wat moet doen, en met de fiets zal ik ook nog wel wat dingen ondernemen en zo, maar ik doe het allemaal wel wat meer bewuster. Als ik op dat trapje ga dat ik denk van waar kan ik me aan vasthouden, voor het geval het trapje omvalt of wat dan ook. Dus dan kijk ik van tevoren van wat kan ik doen. En als ik fiets, als ik op een moeilijk pad zou gaan dan zou ik niks meer van de omgeving zien want dan ben ik echt gericht op

N: op het fietsen –

R: op het fietsen over die hobbels en bobbels, noem maar wat.

N: dus zeg maar een slecht wegdek dat zou –

R: ja een slecht wegdek dat zou ook – dan ben ik daar meer op gefixeerd. Ik zou wel gaan maar dan ben ik er wel meer op gefixeerd.

N: en u zou niet dan een andere weg proberen?

R: nou ja, als die er is dan zou ik dat doen ja. Maar dat, dan zou ik dat doen. Maar stel dat we dan over een fietspad gaan wat lang niet onderhouden is, en ja, als er een andere weg is dan zou ik dat doen, maar als ik er echt overheen moet dan zou ik er wel overheen gaan, maar dan ben ik wel een beetje, nou, goed uitkijkend zeg maar. En 's avonds, in het donker vind ik het ook niet prettig meer.

N: nee?

R: nee. Want ja, dan kan – als we met z'n tweeën zijn, hoewel hij slechtere ogen heeft dan ik, dan vind ik het fijn om achter hem te fietsen want dan zie ik zeg maar alleen het achterlichtje.

N: dan leidt hij u zeg maar –

R: ja dan leidt hij, ja.

N: dus dan –

R: zolang we in de stad fietsen maar zodra we eigenlijk hier richting Aduard fietsen –

N: over de Friesestraatweg –

R: over de Friesestraatweg, dan gaan we al over de Friesestraat want dat heb ik ook altijd als ik alleen ben gauw die Friesestraatweg want als er wat gebeurt dan rijden er tenminste nog auto's langs. Maar kijk dan fiets ik achter hem aan. Ik ga niet graag, ik zou niet graag – als ik alleen ga zou ik 's avonds niet meer op de fiets gaan, nee. Dan pak ik de bus wel. Dan maar op tijd staan en als ik geen auto tot mijn beschikking zou hebben zou ik met de bus gaan.

N: en dat heeft met name te maken met het slechte zien?

R: het slechte zien, ja.

N: dat heeft geen andere reden?

R: nee ik voel me niet onveilig hoor. Nee ik durf best wel – ik zou nog wel naar de stad durven, daar kan ik nog wel fietsen. Zolang ik hier maar in de stad ben door de lantaarnpalen, door het licht, dan kan ik nog wel goed zien. Maar zodra je buiten de stad komt is er geen licht meer en dan zie ik het niet meer. Maar ik voel mij niet onveilig.

P: hoewel je best goede ogen hebt he?

R: ja ik heb hele goede ogen.

P: we zeilen wel op de Noordzee, maar die boeien die ziet ze – ik moet, ik kijk meer op de GPS maar R die ziet die boeien zo al.

R: nee maar dat is een beetje onzekerheid of zo, dan, ja.

N: oké. Want zijn nog alternatieve manieren waarmee u met mensen contact zou houden?

R: nou, alternatief. Nou ja, ik zal altijd iets zoeken. Ik zou naar de buurthuiskamer gaan en stel dat ik alleen ben, dan zou ik er een keer in de week gaan eten geloof ik, je kunt er ook een keer in de week eten. En verenigingen. Maar ik ben ook altijd wel zoekende geweest. Dat heb ik ook na mijn werk gedaan en op een gegeven ogenblik – ik heb heel veel dingen altijd mee georganiseerd, in de sport, ik heb zwemles gegeven aan kinderen, naast mijn werk. Het was gewoon omdat ik met kinderen wilde werken omdat we zelf geen kinderen hebben maar ik wild wel met kinderen werken. Dus ik ben opgeleid tot zwemmen, onderwijs maar ik mag dus zwemles geven. Maar ik deed dat als hobby, ik zat daar in de vereniging in het jeugdbestuur, ik at daar op landelijk niveau, op internationaal niveau ben ik dan mee geweest, kampen organiseren voor kinderen die dus, ja, thuis niet zo heel goed hadden en dan een weekje weg konden. Daar heb ik dan ook dan heel veel aan meegedaan. Maar dat deed ik dan allemaal naast mijn werk. Op een gegeven moment werd me dat wel een beetje veel dus heb ik wel wat afgestoten, en ben ik meer op mijn werk gaan concentreren. Maar toen ik daarmee gestopt ben, ja, toen ben ik toch weer gaan stoppen. Want ik wil toch wel onder de mensen blijven.

N: toch wel belangrijk om, zeg maar, bij de mensen –

R: bij die mensen te zijn, ja. En ook, ja, dat houdt me ook scherp. En zoals ik nu ook dan voorzitter ben van het ouderenplatform, het geeft me toch een bepaalde trigger. Van goh, ik word toch weer een beetje scherper, ik moet meer op dingen letten.

N: wat actiever worden –

R: actiever, ja. Nee ik ben wat dat betreft altijd wel ondernemend geweest. Dat heb ik van mijn vader, die is altijd ondernemer geweest, dus dat heb ik wel van mijn vader.

(Achtergrond over zwemles geven van de afgelopen vijftig jaar. R heeft er 50 jaar werk voor gedaan en is nog lid van de zwemvereniging, zwemt ook zelf regelmatig. Kijkt met veel voldoening terug op het vrijwilligerswerk bij de zwemvereniging)

N: hoe vond u het interview gaan?

R: ja ik heb daar wat meer moeite mee dan mijn man, die praat wat makkelijker, maar ik vond het niet lastig nee. Nee zeker niet.

N: ook omdat u het wel een beetje leuk vond –

R: jawel hoor.

N: en hoe vond u het om te zien van de kaartjes, waar u allemaal bent geweest?

R: ja ik vind het wel heel typerend, dit kan ik niet goed thuisbrengen wat dat eigenlijk, ja moet toch wel naar Groningen geweest zijn denk ik.

N: ja Groningen en naar de boot –

R: ja, ja. En dit is thuis en dit is Aduard, als ik zo naar beneden zie, daar is het noorden dus daar is de boot.

N: nou dit is het kanaal, dit is uw huis en dit is de weg naar de Friesestraatweg.

R: ja dat dacht ik al, ja.

N: dus zeg maar, hier is de buurthuiskamer.

R: daar ben ik dan ook nog geweest zeker, dan.

N: de dokterspost –

R: oh ja, die is daar. Ja.

N: u mag ze mee naar huis nemen, de kaartjes. Kunt u aan vrienden laten zien van –

J: heeft u opmerkingen over de methoden van het onderzoek?

R: nee hoor, geen problemen mee gehad. Vind het ook wel leuk om mee te doen. Komt ook misschien, mede door het feit dat we – ik ben altijd wel bij wetenschappen betrokken geweest, in de medische wereld dan. Ik vind dat je daar ook wel een beetje open voor moet staan.

J: ja, ja.

P: conclusie?

R: wij willen alles wel maar we nemen geen medicijnen in. En ook geen belastende onderzoeken, dat willen we ook niet.

(Einde transcript op 53:31)

Bijlage 4: Dagboek + toelichting na gebruik deelnemer

Hieronder staat een voorbeeld van een dagboek, dat na invulling door een van de onderzoekdeelnemers is gedigitaliseerd. Het dagboek begint met een samenvatting van wat de deelnemer voornamelijk moet weten voordat hij of zij start met de deelname.

Het GPS-onderzoek

Wat is de bedoeling?

Wij, Niels Heegstra en Jeroen de Regt, doen elk onderzoek naar de dagelijks leefomgeving van ouderen (65-plussers). Waar Niels zich vooral focust op de digitale mogelijkheden die u heeft in uw leefomgeving, richt Jeroen zich op de kans of een elektrisch aangedreven fiets een werkbaar alternatief is voor uw dagelijkse bezigheden. Onze onderzoeken vormen de afsluiting van onze universitaire studie Sociale Geografie & Planologie, welke wij aan de Rijksuniversiteit Groningen volgen.

Wat willen wij gaan doen?

De GPS-trackers zijn kleine apparaatjes die makkelijk mee te nemen zijn in bijvoorbeeld uw tas of aan uw broekriem. Het is de bedoeling dat u één van deze apparaatjes gedurende acht dagen bij u heeft wanneer u buiten de deur gaat, bijvoorbeeld op weg naar familie, vrienden of de supermarkt. De GPS-tracker houdt bij waar u zich precies bevindt, zonder te onthouden wat u daar deed. Kortom, het apparaatje volgt alleen uw locaties. Hoe het apparaatje precies werkt zullen we u uitleggen in Aduard.

Het is voor het onderzoek echter wel van belang om te weten met welk doel u telkens iets buitenshuis heeft gedaan. Daarom is het de bedoeling dat u, naast het telkens meenemen van het apparaatje, ook een dagboekje bijhoudt wat u wanneer heeft gedaan. Zo kunnen wij voor het onderzoek uw locatiegegevens relateren aan uw activiteiten, waardoor de informatie die het apparaatje verzamelt voor ons bruikbaar wordt. Let op: het is niet erg wanneer er dagen voorkomen dat u niet iets buitenshuis hoeft te doen. Voor het onderzoek is alles relevant, ook dagen wanneer u niet buiten de deur gaat. Immers, geen resultaat is voor ons ook een resultaat. 😊

En wat gebeurt er daarna?

Na afloop van het onderzoek met het apparaatje en het dagboekje is het de bedoeling dat we met u een interview afnemen waarin de verzamelde informatie van de vorige stap centraal staat. Dit interview zal plaatsvinden wanneer het u het beste uitkomt. Zowel Niels als Jeroen zal hierbij aanwezig zijn en u een aantal vragen stellen die voor hun onderzoeken interessant zijn.

Hoe zit het met mijn privacy?

Privacy vinden wij erg belangrijk en wij hebben daar uiteraard over nagedacht. Alle gegevens die wij van u ontvangen via het apparaatje, het dagboekje en het interview zullen in vertrouwen worden behandeld. Indien gewenst kunnen we uw persoonlijke gegevens, zoals uw naam, weglaten uit de onderzoeksresultaten. Verder is het belangrijk om te weten dat de gegevens alleen voor onze onderzoeken worden gebruikt. De gegevens komen niet terecht bij derde partijen.

Dagboek – Mijn activiteiten buiten de deur

Dag 1: vrijdag 13 november

Tijd	Activiteit
1545-1615	Wandelen (naar huis i.v.m. regen)
1745-1300	Met de auto naar en van Gieten (visite)

Dag 2: zaterdag 14 november

Tijd	Activiteit
	's Morgens thuiswerkzaamheden
1500-1930	Met de auto naar en van Briltil (visite)

Dag 3: zondag 15 november

Tijd	Activiteit
	Niet buitenshuis geweest i.v.m. slecht weer!

Dag 4: maandag 16 november

Tijd	Activiteit
1115-1155	Gewandeld door het dorp.
1515-1545	Brief op de bus gedaan (via een ommetje weer naar Huis terug; brievenbus in het centrum van het dorp).

Dag 5: dinsdag 17 november

Tijd	Activiteit
0830-1005	Met de auto naar en van de tandarts in Groningen
1315-1715	Met de auto naar en van het UMCG (lezing Seniorenvereniging).

Dag 6: woensdag 18 november

Tijd	Activiteit
1330-1510	Naar en van het Dorpshuis in Aduard (volksdansen)
2015-1245	Met de auto naar en van Eelderwolde (verjaardagsvisite).

Dag 7: donderdag 19 november

Tijd	Activiteit
1400-1515	Boodschappen in Vinkhuizen
1850-2110	Naar en van zwembad de Parrel (zwemtraining en
	Daarna sociaal gebeuren onder genot van een kopje
	Koffie/thee).

Dag 8: vrijdag 20 november

Tijd	Activiteit
1000-1530	Naar Lauwersoog (boot poetsen en winterklaar maken)
2000-0200	Naar en van Groningen (op visite)

