

# The rural accessibility challenge: how ride-sharing can improve the mobility of rural elderly.

A case study on the opportunities of ride-sharing initiatives for elderly in the municipality of Dinkelland, Twente.

Author: Diede Brookhuis  
Student number: S3491641  
Degree programme: Human Geography & Planning  
Supervisor: Ir. B.M. Boumans  
Date: 27/01/2023

## Abstract

Rural areas more and more rely on the car as a primary mode of transport, while public transport continues to disappear in these areas as it is perceived as inefficient. This can result in social exclusion, especially affecting elderly as they experience more problems with their mobility resulting from an increase in health problems. While the ability to access social services and facilities remains important to the rural elderly as it can promote healthy ageing. This rural accessible challenge calls for a mobility alternative that is socially inclusive, and economically feasible for rural elderly. The literature shows that demand-responsive transport can provide a suitable mobility alternative. However, no research has been done focussing on the rural elderly and exploring the influence of sense of community on ride-sharing initiatives. This research is a case study on the municipality of Dinkelland and focuses on the attitudes of the rural elderly toward ride-sharing initiatives while also providing insight into their current mobility behaviour. Sense of community plays a central role throughout this research and is connected to mobility behaviour and attitude towards ride-sharing initiatives. Sense of community, mobility behaviour and ride-sharing initiatives are topics discussed in in-depth interviews with elderly from the municipality, to provide an answer to the main research question: *“How can ride-sharing be a solution to the rural accessibility challenge for the elderly in the municipality of Dinkelland?”* The results show that ride-sharing initiatives can be an additional mobility option the for elderly, however, barriers identified by interviewees were: lack of information, punctuality and flexibility. However, rural elderly are open to more neighbourhood/community-based ride-sharing initiatives where a strong sense of community is experienced.

## Table on content

Abstract.....	2
1. Introduction .....	4
1.1. Background .....	4
1.2. Research problem .....	4
1.3. Structure of research.....	5
2. Theoretical framework.....	5
2.1. The rural accessibility challenge .....	5
2.2. Mobility of elderly and healthy ageing.....	5
2.3. Ride-sharing .....	6
2.4. Sense of community .....	6
2.5. Conceptual model.....	8
3. Methodology.....	8
3.1. Case study.....	8
3.2. Data collection and analysis .....	11
3.3. Interviews characteristics and ethics .....	12
3.4. Data quality reflection .....	13
4. Results and discussion .....	13
4.1. Mobility pattern.....	13
4.2. Ride-sharing initiatives.....	15
5. Conclusions .....	17
5.1 Further recommendation and reflection .....	17
6. References .....	18
7. Appendix .....	21
Appendix A .....	21
Appendix B.....	21
Appendix C.....	22
Appendix D .....	24

## 1. Introduction

### 1.1. Background

It is identified that rural areas predominantly rely on private transport modes including the car (Poltimäe et al., 2022; Gray, 2004). This reliance on the car is the result of the often remote location of villages in the rural (Gray, 2004). Added to that, the availability of facilities and social services is lower in rural areas than it is in urban areas (Camarero & Oliva, 2019). Furthermore, rural residents not only have less access to sufficient public transport. Public transport services are also continuing to disappear in these areas and are heavily subsidized (Eckhardt et al., 2020). This causes public transport in rural areas to be perceived as unpopular, and ineffective and there is an evident focus on public transport routes in urban areas (van Velzen, 2022; Poltimäe et al., 2022). Poor accessibility results in social inequalities among rural residents who do not have access to private transport, or well-functioning public transport or are less mobile due to inadequate alternative mobility options and thus have fewer opportunities to engage in activities (Gray, 2004). Adding to this, the share of elderly (65+) is bigger in rural areas than it is in urban areas and is increasing due to the ageing nature of the Dutch population (Jittrapirom et al., 2019). Elderly often experience loss of mobility, as they experience physical and/or mental health problems more frequently (Jittrapirom et al., 2019). This would imply that elderly in the rural experience more negative consequences regarding their mobility than elderly in urban areas, hence the focus of this research on rural elderly. This phenomenon is argued as the rural accessibility challenge by Farrington & Farrington (2005), when a rural society or part of a rural society has lower accessibility to adequate modes of transport and thus engages less in activities typical for that certain (part of) society, resulting in social exclusion. Lower mobility of elderly can increase the feeling of loneliness, unhappiness and loss of independence and thus a decrease in quality of life (Carp, 1988; Bannister & Bowling, 2004; van Hoven & Meijering, 2019). Improving accessibility is more than just improving transportation, as it involves changing attitudes and perceptions of the participation of rural elderly (Farrington & Farrington, 2005; Camarero & Oliva, 2019). Considering these aspects, the rural accessibility challenge for elderly requests a mobility solution that is environmentally sound, socially inclusive and economically feasible (Poltimäe et al., 2022). Demand-responsive transport (DRT) has been identified as a possible solution to this challenge (Shrestha et al., 2017; Laws et al., 2009; Knierim & Schlüter, 2021). Ride-sharing services are considered an element of DRT, as it serves the demand of the user, need to be booked in advance and are relatively flexible compared to existing public transport (Schasché et al., 2022). The integration of ride-sharing services is relatively new in the Dutch rural context, however, the ANWB implemented a ride-sharing service in 2015, called AutoMaatje, to provide a mobility option for lesser mobile residents (ANWB AutoMaatje, n.d). Furthermore, no additional research has been done on the implementation and perception of this initiative as a result of the pandemic. Despite DRT being extensively researched (Shrestha et al., 2017; Laws et al., 2009, Knierim & Schlüter, 2021; Schasché et al., 2022), ride-sharing services, primarily focussing on lesser mobile (elderly) rural residents, has potential when this type of mobility alternative is elaborated and publicity is increased among rural elderly to improve their mobility and quality of life (Jittrapirom et al., 2019). This research is a case study on the municipality of Dinkelland, which is considered rural and where the ride-sharing initiative AutoMaatje is implemented (see 3.1. for further explanation)

### 1.2. Research problem

This paper aims at describing the attitude of the rural elderly towards ride-sharing in the municipality of Dinkelland. The research question is: *How can ride-sharing be a solution to the rural accessibility challenge for the elderly in the municipality of Dinkelland?*

To answer this central question, several secondary questions must be answered first:

1. What is the rural accessibility challenge?
2. What are the current mobility patterns and attitudes of the elderly of the municipality of Dinkelland?

3. How is ride-sharing experienced by elderly in the municipality of Dinkelland? And what role does sense of community play here?

### 1.3. Structure of research

This paper is set up in five different parts. The relevant concepts such as the rural accessibility challenge, healthy ageing and mobility of elderly, ride-sharing and sense of community are explained in the theoretical framework and visualized in the conceptual model. The methodology frames the data collection by doing in-depth interviews. This is followed by the results in which the findings of the interviews are described and combined with the relevant literature. And lastly, the conclusion is where the main research question is answered.

## 2. Theoretical framework

### 2.1. The rural accessibility challenge

Accessibility in general is described as the ability to reach certain places to engage in certain activities (Farrington & Farrington, 2005). This definition concerns both the spatial dimension as well as the socioeconomic dimension. Where the spatial dimension involves mobility and transport whereas the socioeconomic dimension involves the ability to engage in certain activities and opportunities at social services and facilities (Farrington & Farrington, 2005). Another definition of accessibility is presented by Geurs and van Wee (2004) and is described as “the extent to which land-use and transport systems enable (groups of) individuals to reach activities or destinations by means of a (combination of) transport mode(s)” (p. 128). This research describes accessibility as the ability to reach certain destinations and or activities by means of (combining) transport modes. The accessibility of rural areas is an ongoing challenge as they are characterized by low population densities, have generally a longer travel distance to social services and facilities and have fewer opportunities for public transport services (Hult et al., 2021). According to Vitale Brovarone et al. (2022), as the focus of European economies lies within the urban, an increase in rural mobility and commuting arose to assure the inclusion of the rural population. However, this phenomenon has led to multiple consequences. First, residents of rural areas are highly car-dependent and making those who lack access to a privately owned car vulnerable to loss of accessibility (Vitale Brovarone & Gotella, 2020). The lack of access identifies the second consequence, as this generates social inequalities for rural residents due to different mobility capacities and access to mobility resources (Vitale Brovarone et al., 2022). Specifically, older residents, children and teens and low-income household experience these social inequalities from inaccessibility (Hult et al., 2021; Gray, 2004). In the context of this research, the ageing population experiences mobility challenges as cars, bikes and public transport require a certain level of physical and mental capability for them to use (Jittapriom et al., 2019). Additionally, accessibility involves the availability of facilities and services, which have continuously decreased in rural areas over the past years as a result of depopulation (Vitale Brovarone & Cotella, 2020). Lastly, the provision of public transport in rural areas is an additional challenge. Due to the low population density and differentiating mobility demands, it is difficult to provide a well-functioning public transport system at reasonable costs (Berg & Ihlström, 2019). Hence, accessibility is a rural challenge, which comprises both mobility opportunities and the access to engage in activities typical for a part of society, which can lead to greater social exclusion (Farrington & Farrington, 2005).

### 2.2. Mobility of elderly and healthy ageing

As stated before, mobility is important for elderly to maintain their well-being (Rahman et al., 2016; van Hoven & Meijering, 2019; Leistner & Steiner, 2017). This research will refer to elderly as those who are aged 65 or older as this is done frequently in research (Suen & Sen, 2004; Dobbs & Strain, chapter 9.). Moreover, people experience problems regarding their mobility from age 65 (Whelan et al., 2006). Mobility is perceived as critical for elderly as it can promote healthy ageing. It allows elderly to access facilities and services that meet their needs and it can promote physical activity (Zandieh & Acheampong, 2021). The mobility behaviour of elderly is influenced by multiple factors such as the

number of people in the household, age, health condition, income and gender (Rahman et al., 2016). Firstly, health is a factor that influences the mobility of elderly, as they are more likely to experience health problems, such as visual impairment and a decrease in flexibility and strength, resulting in mobility consequences (Shrestha et al., 2017). Secondly, gender also identifies differences in the mobility behaviour of elderly. As elderly women are more likely to use public transport than elderly men. Furthermore, elderly have shorter travel distances as income decreases, due to reaching retirement age (Rahman et al., 2016; Christiaens et al., 2009). The travelled distance in 2019 of elderly (aged 65-75 and 75+) is respectively 30 and 27 kilometres per person per day, which is lower compared to +/- 40 kilometres per person per day from the age group 18-65 (CBS, 2019). The barriers elderly face regarding their mobility can be categorized as physical and economic barriers (Shrestha et al., 2017). However, there are also external factors influencing the mobility behaviour of elderly, including the residential location, availability and accessibility of transportation modes. Pucher & Renne (2005), show that rural elderly who lack access to a car are more dependent on alternative transport modes, such as rides with family or friends and public transport, and make fewer daily trips. Overall, car usage tends to decrease with elderly aged 75 and older due to their health. Public transport and alternative transportation modes can therefore be important to maintain their mobility (Shrestha et al., 2017). However, as mentioned in the previous section, the quality of public transport in rural areas is often inadequate (van Velzen, 2022; Poltimäe et al., 2022). Dobbs & Strain (chapter 9) argue that elderly then depend on their social networks and alternative transportation to meet their mobility needs. A decrease in the mobility of elderly can be linked to multiple consequences such as a decline in physical and social health and lower accessibility to services necessary for everyday life (Freund et al., 2020). Mobility for elderly is not only the physical ability to travel someplace and the ability to accommodate needs independently, but socioeconomic status, community context and social context are also factors that influence mobility (Carp 1988, cited by Dobbs & Strain 2008, p. 88). This will be further discussed in section 2.4. Carp (1988, cited by Dobbs & Strain 2008, p. 87) conceptualised mobility as: “Mobility as central to well-being in later life. She argued that mobility is a key determinant of the congruence or fit between life-maintenance needs such as food and clothing and the ability of older adults to live independently.” Which shows the importance of mobility to the well-being of elderly.

### 2.3. Ride-sharing

Gray (2004) makes a distinction between households who rely on a car but who have access to alternative modes of transport and those who are entirely dependent on the car. As stated in the previous section, car use among elderly decreases with age and thus are often more reliant on public transport or alternative transportation modes due to their physical and social health (Pucher & Renne, 2005; Shrestha et al., 2017). Alternative transportation modes such as DRT can be a solution to this rural accessibility challenge of elderly. It defines as a flexible transportation service, providing door-to-door service, transport on request and enabling ride-sharing (Jittrapirom et al., 2019). Ride-sharing is the sharing, at the same time or over time, of a transportation mode (Friedman, 2020). Ride-sharing for elderly can thus be an addition or alternative to the existing rural public transport systems (Hult et al., 2021). Requirements for ride-sharing services are identified as the 4As, Accessibility, Affordability, Availability and Acceptability (Shrestha et al., 2017), including not only price, waiting times and flexibility but also describing the attitudes of elderly towards such services. A ride-sharing initiative, that is active in the municipality of Dinkelland since 2019, is the national project AutoMaatje which aims at improving the mobility of elderly (Lensink, 2019). Elderly can request a ride by phone two days prior, after which they are matched with a volunteer driver. It provides a relatively flexible and affordable, €0,35 per kilometre plus additional parking costs, mobility alternative for elderly (ANWB AutoMaatje, n.d).

### 2.4. Sense of community

Sense of community is a factor that can influence social inclusion, as it concerns the participation and involvement of the community in local development projects (Taló et al., 2013). McMillan & Chavis (1986) identifies 4 components essential for developing sense of community. Influence and fulfilment

of needs are the two components important regarding ride-sharing. Influence comprises the effects and influence of collective decisions of the community on individuals as well as the contribution and effects of individual decisions on the community (Taló et al., 2013). On the other hand, the fulfilment of needs comprises the positive effects residents derive from community decisions which can fulfil their individual needs (Taló et al., 2013). As an example, the collective decision of a particular neighbourhood to implement a ride-sharing system influences the mobility patterns of residents of the neighbourhood. strong As it requires communication and involvement of residents to share rides. The other two components are sense of belonging and shared emotional connection, implying a sense of personal relatedness and the belief that neighbours share history and experiences (McMillan & Chavis, 1986). Sense of community in the research area is considered place-based, indicating that neighbourhoods share similar characteristics and values (Abbas & Commandeur, 2012). “Noaberschap” is the concept of a relatively strong sense of community specifically in the Twente region. It originated as the moral duty residents of a rural community have towards each other and is characterized by practical aid in times of need rather than close emotional ties between neighbours (noabers) (Buurtwvjs, 2022). “Modern noaberschap” however focuses more on the participation of communities to provide a more sustainable and liveable community (Abbas & Commandeur, 2012). In the context of this research, the concept of ‘noaberschap’ can be translated into neighbours driving less mobile elderly to their requested destination. Rahman et al. (2016) identify community-based transport services as a preferred transportation mode for elderly, where volunteers drive elderly to their required destination. Which is comfortable, and low-cost and the chance of elderly having a personal connection with the driver is higher and thus it increases their social capital (Rahman et al., 2016). As stated in section 2.2, social networks and communities can influence the mobility of elderly (Dobbs & Strainer, 2008). They argue that: “The size, composition and proximity of social networks all are relevant to the likelihood that an older rural adult will have access to one or more people who can assist with transportation.” However, elderly may not feel comfortable asking, in particular neighbours and friends, to assist them with transportation. The community can therefore be a solution, by providing personal and door-to-door transportation services by paid or volunteer drivers (AutoMaatje or Regiotaxi) (Dobbs & Strainer, 2008).

2.5. Conceptual model

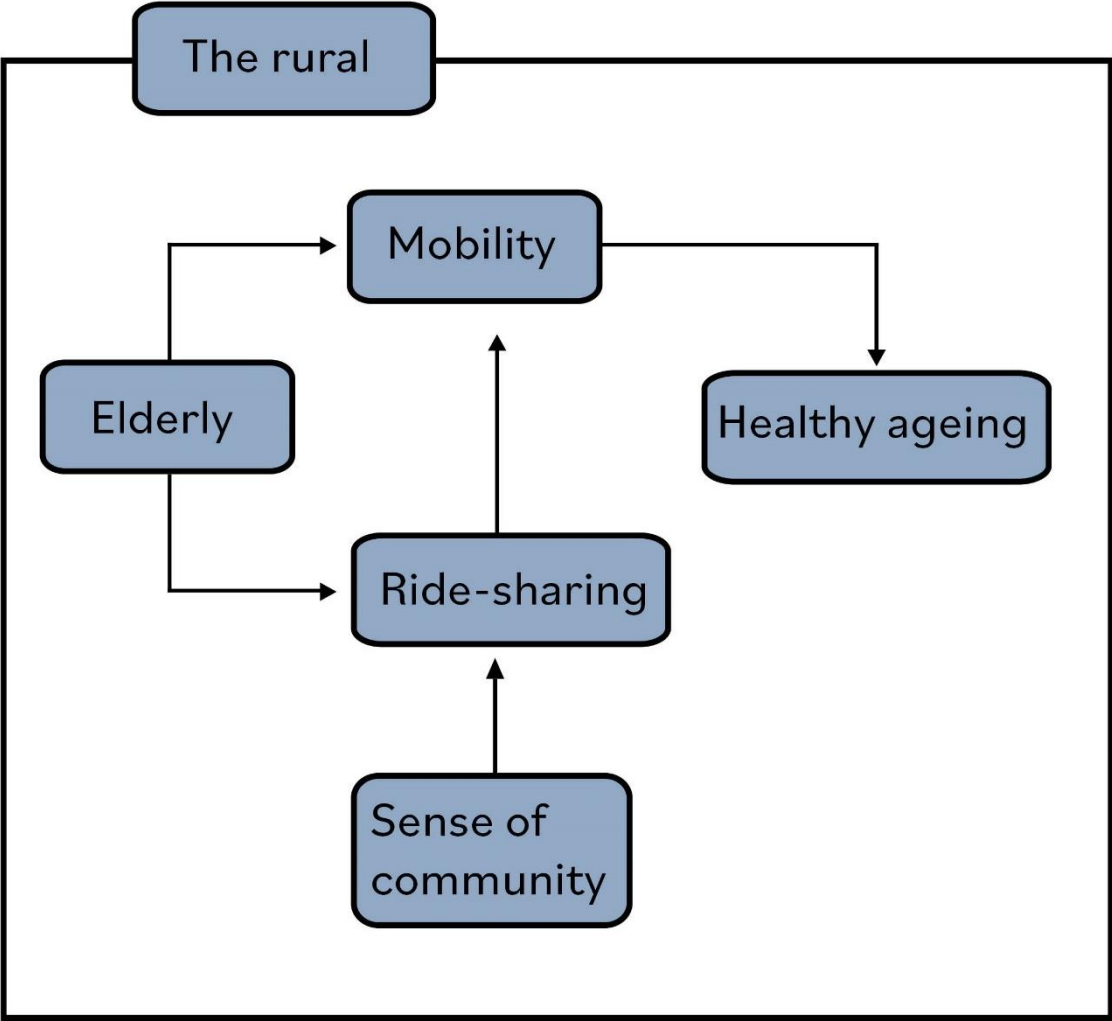


Figure 1: Conceptual model.  
Source: Made by author (2022).

The conceptual model shows how introducing a ride-sharing initiative to rural elderly influences their mobility. Mobility is an important factor as it allows them to access facilities to meet their needs and the ability to engage in physical activities promoting healthy ageing (Zandieh & Acheampong, 2021). The perception and attitude of elderly towards their current mobility and ride-sharing initiatives an important factors. It is expected that elderly who have a positive attitude towards ride-sharing initiatives are more likely to make use of such services, and thus it adds to their mobility. Additionally, it is expected that sense of community can enhance the adaptation of ride-sharing initiatives in areas where this is sensed as strong. Which can be translated into neighbourhood/community-based ride-sharing initiatives assisting elderly in transportation. Elderly who perceive a strong sense of community are expected to be more positive towards such initiatives. The outcome of a well-functioning ride-sharing initiative in the rural setting, adding an extra mobility option, would then have a positive influence on healthy ageing of elderly and inclusion in society.

3. Methodology

3.1. Case study

This research is a case study of the municipality of Dinkelland, appendix A shows the geographical location of the municipality. It was chosen for multiple reasons, as this research aims at gaining insight



into the current mobility pattern and behaviour of rural elderly ride-sharing. Moreover, it aims at identifying how sense of community (noaberschap) can influence the attitude of rural elderly towards ride-sharing. The municipality of Dinkelland is located in the Twente region, where sense of community (noaberschap) is generally perceived as strong. Appendix B shows the socio-economic characteristics of the municipality. It shows that the average number of private vehicles per household in the municipality of Dinkelland is higher (1,5) compared to the national average of 1,1 (CBS, 2021). This supports the findings of Vitale Brovarone et al. (2022) and Gray (2004) of higher private vehicle ownership in rural areas. Secondly, figure 2 shows the existing public transport system of the municipality, consisting of a relatively limited bus network. It includes 9 villages plus one township (Noord-Deurningen) because this township is the only one connected to the existing public transportation system. The municipality also offers mobility alternatives specifically to elderly such as the Regiotaxi and AutoMaatje (Vervoerswijzer, n.d.). These are both examples of ride-sharing alternatives, where AutoMaatje is a relatively new service in the municipality and was implemented just before the corona lockdown (Lensink, 2019). Elderly have to reserve, by calling, two days in advance and then they are matched to a volunteer chauffeur. The costs for AutoMaatje are €0,35 per km plus additional parking costs (if necessary). Regiotaxi is a ride-sharing alternative which is more limited, as only Regiotaxi Twente members can use this mobility option. Elderly have to request the municipality to Regiotaxi. Furthermore, elderly can only use this taxi in a radius of 30 kilometres from their home address (Samen14, n.d.).

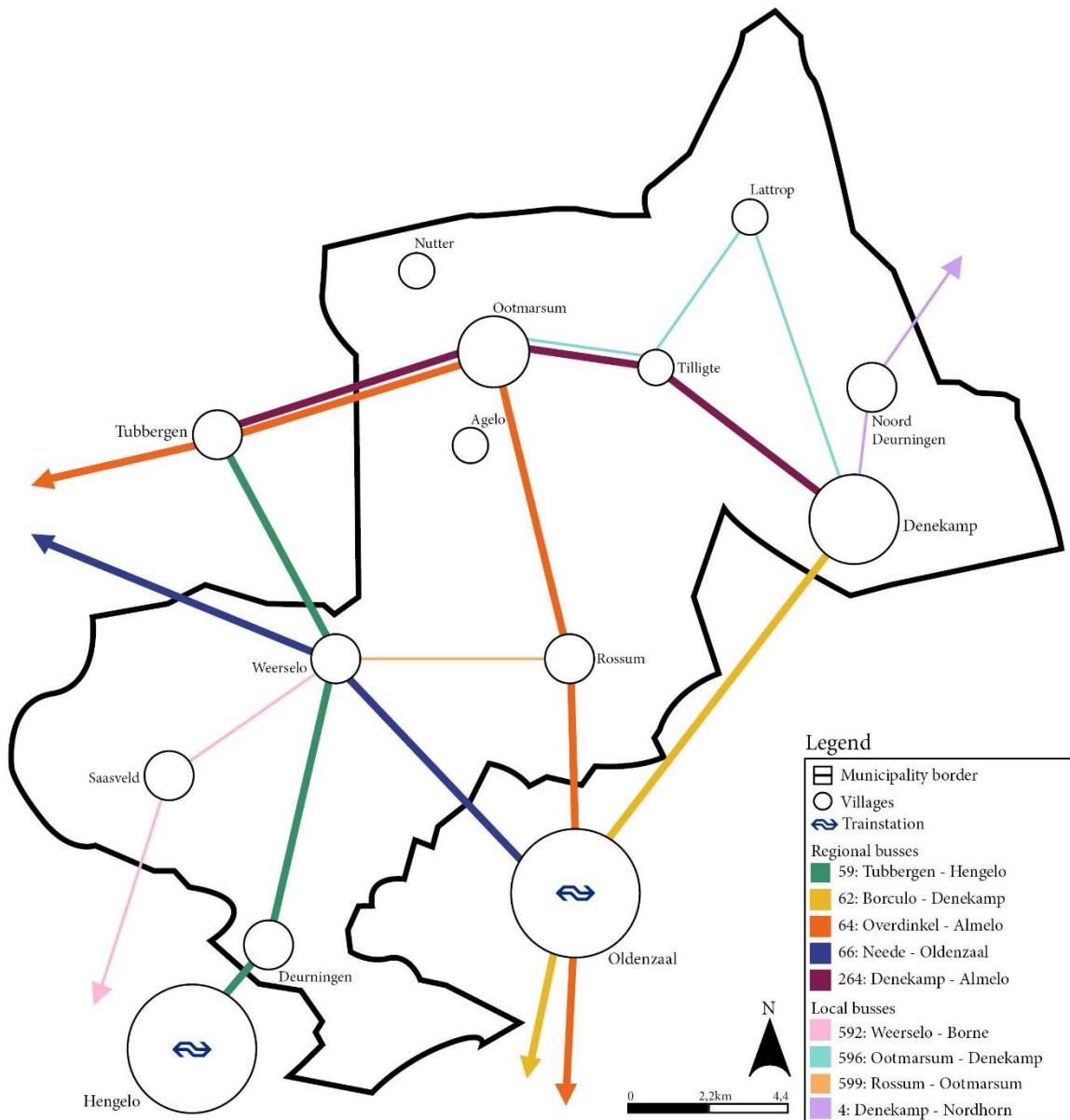


Figure 2: The existing public transport system in the municipality of Dinkelland.  
 Source: Made by author (2022).

Figure 3, shows the population pyramid of the municipality compared to the national average. In total 22,3% of the population is 65+ and 29,4% of the population is in the age group of 45-65, indicating that the municipality of Dinkelland can be considered as an ageing population (Appendix B).

### Leeftijdsofbouw, Dinkelland, 2022

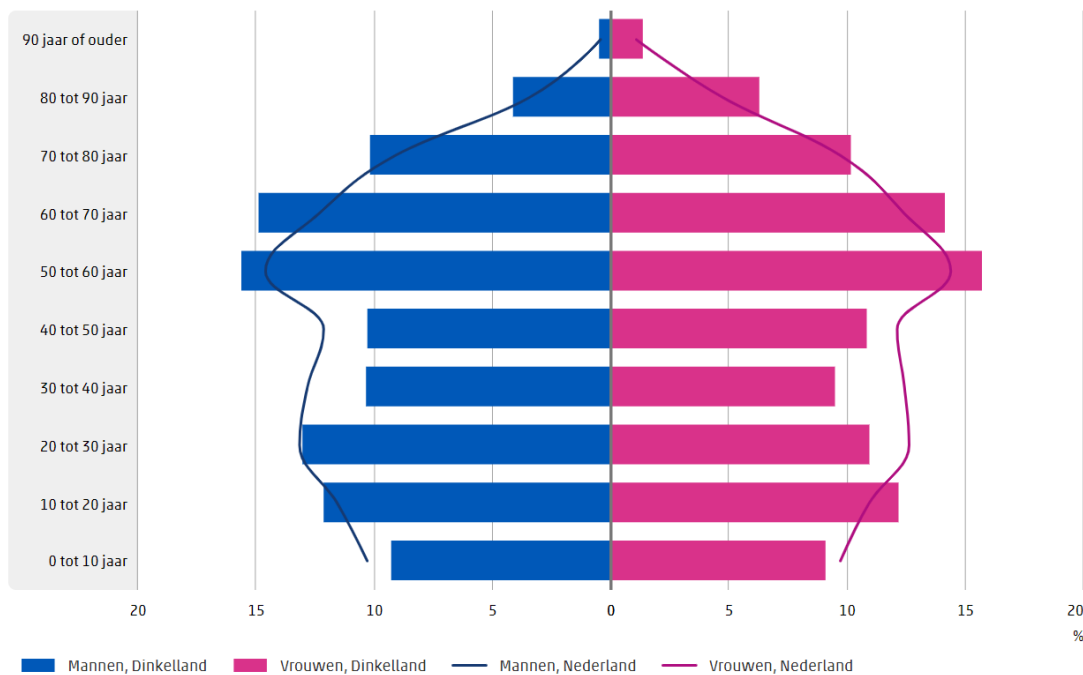


Figure 3: Age pyramid of the municipality of Dinkelland compared to the Dutch average (line).  
Source: CBS (2022).

### 3.2. Data collection and analysis

The other secondary questions are answered by collecting and analysing primary data via in-depth interviews, similar to Zandieh & Archeampong (2021). As the goal is to gain insight into the mobility pattern of elderly and their opinion on ride-sharing initiatives. The non-probability snowball sampling strategy was used to recruit interviewees from the researcher's social network and via community centres. As interviewees should have a certain mental/physical status to participate, be older than 65, and live independently. Furthermore, interviewees were called before the interview to introduce them to the topic of the research and explain practical information such as their anonymity. The interviewees were also asked beforehand the interview to read and sign the form of consent. The interview is set up in three parts (Appendix C), the introduction, the part on mobility patterns and the part on opinion on ride-sharing and takes up to 15 to 20 minutes each. The interviews were recorded by using a mobile phone and notes were taken during the interview. Each interview is transcribed by carefully listening to the recorded interviews as the majority of the interviewees had a strong accent. After this, the transcribed interviews were coded, using Atlas.ti software, according to the code tree (figure 4) to identify patterns and important themes that are eventually linked to the literature. Topics discussed in the first part are related to their social network, the purposes of their trips, private vehicle ownership and their opinion on public transport. The second part of the interview is related to ride-sharing, where the topics identified by Shrestha et al. (2017) and Dobbs & Strainer (2008) were used: accessibility, availability, acceptability and affordability. These topics were visualised in the code tree, which makes a distinction between the mobility pattern of elderly and the opinion on ride-sharing services. Additional add-ons are negative, positive, barriers, perception, sense of community etc. (figure 4).

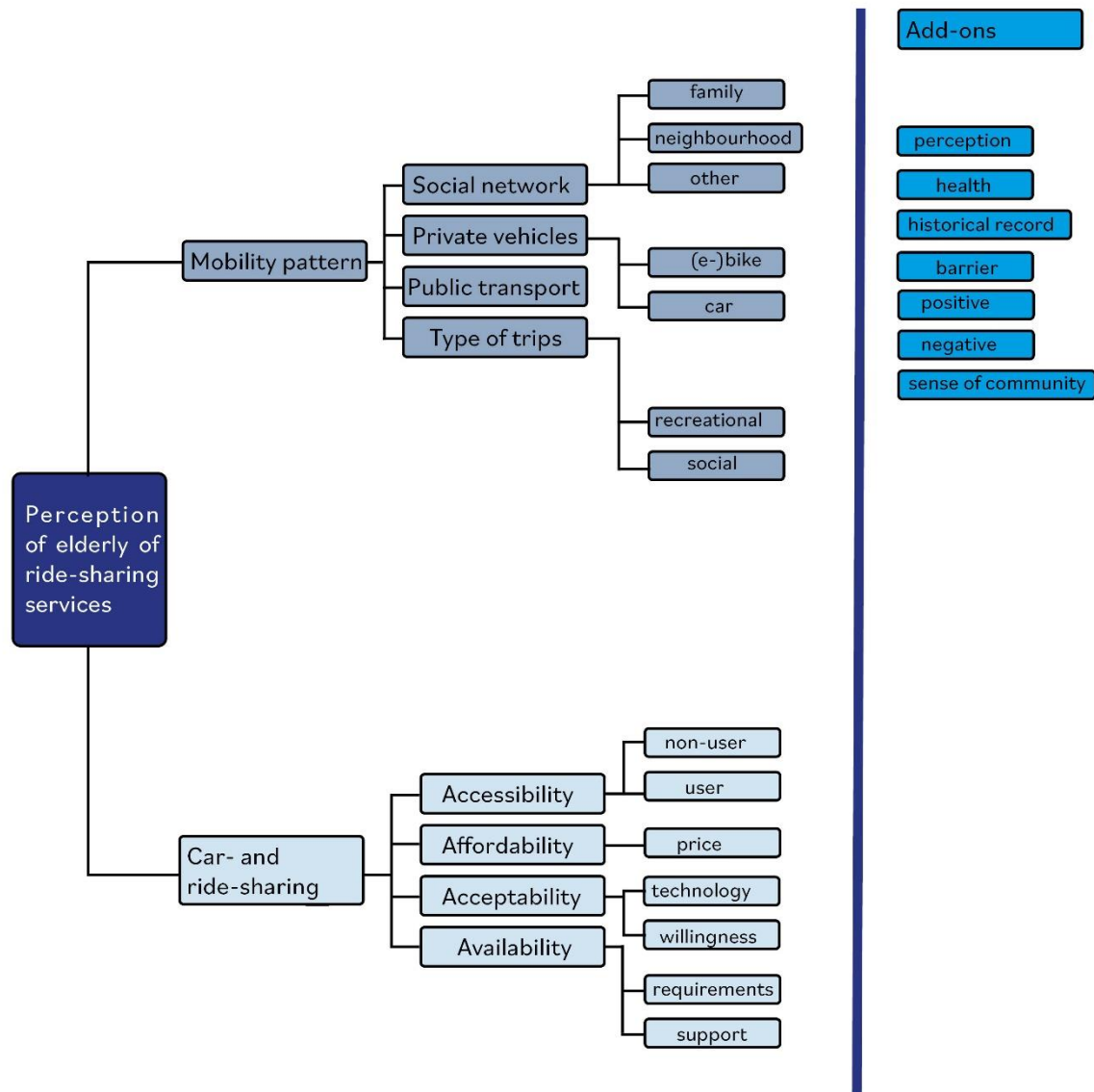


Figure 4: Code tree.  
Source: Made by author (2022).

### 3.3. Interviews characteristics and ethics

The interviews were held on a day and time that is suitable for the interviewee. The interviews mainly took place at a location where the interviewee felt comfortable, this can be their home, community centre, or any other public place. It is important, however, that the place is not too noisy or crowded to ensure the quality of the recording. It was explained that the interviewees were allowed to stop the interview at any moment and their questions were answered immediately. To ensure the anonymity of the identity of the interviewees, no names or exact locations of residence are used throughout this research. To further anonymize the location, the names of the nearest bus stops were changed to the walking distance in minutes. After transcribing, the recordings of the interviews were deleted and the transcripts were saved to a locked laptop. The general characteristics of the interviewees are visualized in table 1, including the date of the interview, the gender, age and private vehicle ownership.

	Date	Gender	Age	Private vehicle ownership
<b>Interviewee 1</b>	03-11-2022	Male	69	E-bike & car
<b>Interviewee 2</b>	12-11-2022	Female	80	E-bike

<b>Interviewee 3</b>	13-11-2022	Female	79	E-bike & car
<b>Interviewee 4</b>	13-12-2022	Male	80	E-bike & car
<b>Interviewee 5</b>	10-12-2022	Female	85	None
<b>Interviewee 6</b>	18-12-2022	Male	86	Scoot mobile & car

Table 1: General characteristics of interviewees.

### 3.4. Data quality reflection

6 interviews were conducted in this research, therefore drawing general conclusions about the whole population must be done with caution. However, there is an equal division between men and women and most of the interviewees were around 80 years old or older. People of this age are considered older elderly and are generally experiencing more difficulties regarding their mobility and therefore create a more realistic picture of the mobility behaviour of elderly (Whelan et al., 2006). A limitation of the interview was the absence of a question about requirements regarding technology. As ride-sharing platforms require a level of technological capability (Friedman, 2020). Furthermore, the interviewees are mainly considered non-users of ride-sharing initiatives. Therefore, no comparison can be made between users and non-users.

## 4. Results and discussion

The results of the in-depth interviews describe the mobility patterns of the rural elderly in the municipality of Dinkelland and their attitude to ride-sharing initiatives. The rural accessibility challenge is a phenomenon that is visible in the municipality of Dinkelland due to the rather remote geographical location (Appendix A). Furthermore, the elderly with higher accessibility rely more on their car as their main mode of transport, while elderly with medium accessibility, due to health reasons, are more dependent on others or alternative transportation modes such as public transport or (e-)bike (Pucher & Renne, 2005). The municipality's public transport system is limited, with only 5 regional and 4 local busses (See figure 2). However, only two small villages are excluded from the public transport system (Agelo and Nutter), indicating that public transport is rather accessible. A barrier argued by the elderly is that there is no secured and sufficient parking for (e-)bikes at the bus stops. Lastly, the municipality is dealing with an ageing population, indicating the importance of maintaining or expanding the mobility options for elderly (Figure 3). Firstly, the mobility pattern of the interviewees can be described by looking at their social network, private vehicle ownership and use, public transport use and attitude and the type of trips they make every week.

### 4.1. Mobility pattern

Family is the most important factor in the social network of the interviewees. Most interviewees see their children once or twice per week and they also indicate that their children live close by, often in the same village or adjacent villages or towns.

*“I went there very often as I was babysitting my grandchildren, but now not anymore due to health reasons.”* (Interviewee 2, 80 years, 12/11/22).

Either visiting their children or babysitting their grandchildren is a weekly occurring activity, similar to the findings of Rosenbloom (2004). It indicates that the purpose of their trips is primarily social of nature. However, interviewee 5 mentioned that she goes to the retirement home two times per week to relieve her children from having to visit on a daily or weekly basis. As interviewee 5 experiences physical problems with her mobility, she makes use of the Regiotaxi to access the retirement home to meet her social needs.

*“Now I can leave my home without having to burden my children having to visit me daily, they also have their own lives. And I like it there, they organise many fun activities.”* (Interviewee 5, 85, 10/12/22).

Furthermore, interviewees suggested that they like being outdoors, and enjoying nature indicating the recreational aspect of their trips. Interviewees argued that the e-bike allowed them to make recreational

trips which would not be possible with a normal bike, also allowing them to engage in physical activity. These

*“Mostly to go into nature. I cycle to Ootmarsum or even further. I try to cycle further away at least once a week, but that depends on the weather.”* (Interviewee 1, 69 years, 03/11/22).

As expected, the majority of the interviewees indicated that the e-bike was their preferred mode of transport (Fishman & Cherry, 2015). It allowed them to bike with less effort and bike longer travel distances for social and recreational purposes (Van Cauwenberg et al., 2018). However, they identified that weather can also create a barrier to using the e-bike (Interviewee 1). As the weather is a reason why interviewees decide to use their car or not leave the house at all. Age presumably influences the choice of transportation mode, as some interviewees were not socially/physically capable to make use of their car/(e-)bike. Additionally, car usage was lower among the older interviewees (80+), which supports the findings of Shrestha et al. (2017). And, interviewees 2, 5 and 6 are therefore mostly dependent on their family and/or public transport.

*“We both have an e-bike. With that, I can even cycle to Hengelo, which I would not have done on a normal bike* (Interviewee 3, 79 years, 13/12/22).

Moreover, a distinction can be made between users and non-users of public transport. Interviewees who are considered as users, grew up using public transport whereas most non-users did not. Similar to the findings of Rahman et al. (2016), the female interviewees were mainly users of public transport. A barrier for interviewees, however, was the lack of secured parking as stated by interviewee 2. This could also be explained due to the historical record and the limited access to private vehicles interviewees mentioned.

*“I used the bus when I wanted to visit my husband who was in the hospital. It was fine and it was cheaper than going by car and paying for parking costs.”* (Interviewee 3, 79 years, 13/11/22).

*“I didn’t want to park there (about her e-bike), because they don’t have parking spaces or security.”* (Interviewee 2, 80 years, 12/11/22).

Interviewee 4, despite being a non-user of public transport, perceived the public transport in the municipality as important. He identified that the public transport system in the municipality is rather limited, which is in line with the news article by Van Velzen (2022). However, interviewees agree that public transport should be available in the area and should be supported by the municipality.

*“Yes, I find that the availability must be maintained. In this village, the public transport is okay but in adjacent smaller villages there is often only one bus line and I think the municipality must maintain this.”* (Interviewee 4, 80 years, 13/12/22).

Overall, the interviewees find their mobility important while ageing, to access facilities and services, to sustain their social network and they link it to maintaining their independence. This can be linked to the findings of Carp (1988, cited by Dobbs & Strain, 2008), who identified that mobility is as important as it contributes to the independence of elderly and can thus contribute to healthy ageing. Interviewee 4 argued that he thinks remaining mobile is important to prevent loneliness. Similarly, interviewee 6, who is less mobile due to health reasons, identified the feeling of being mobile as important to the contribution of his independence.

*“I am less mobile than a few years back, but that’s logic. But I do certainly feel mobile and independent. I don’t even want to think about moving to a retirement home.”* (Interviewee 6, 86 years, 13/12/22).

Lastly, interviewees were asked about their perception and interpretation of the sense of community in their neighbourhood. To identify if a strong sense of community is felt in the research area, the

interviewees were asked what the term ‘noaberschap’ meant to them. After this, they were asked if they experienced it themselves in their neighbourhood.

*“Watching out for each other and helping neighbours when they need you. My brother used to live in the same neighbourhood and together we helped out a lot of neighbours when they needed something to be fixed. Neighbours were involved in each other lives.”* (Interviewee 6, 86 years, 18/12/22)

*“People in the neighbourhood help each other when someone needs help. Neighbours are there for each other.”* (Interviewee 1, 69 years, 03/11/22).

These descriptions fit the original description by Abbas & Commandeur (2012) of practical aid in times of need and watching out for each other. Furthermore, interviewee 2 gave an example of the practical help she receives from her neighbour when she is in need and how she experiences sense of community.

*“Yes, for me it is (about sense of community in her street). My neighbour brings me food when I am not doing so well, I find that very kind, especially because she is a younger woman. She does this without me asking her.”* (Interviewee 2, 80 years, 12/11/22).

This shows that in several cases sense of community (in this particular case: “noaberschap”) still plays a role in daily life for the interviewees. However, other responses about sense of community included perceptions of this changing over time. They argue that over the years, the figurative distance between neighbours has increased because both adult members of households work and have less time to check on their neighbours. This implies that ‘modern noaberschap’, of making a neighbourhood more liveable and sustainable, is not tangible (Abbas & Commandeur, 2012). This can also result from changing neighbourhood characteristics, of younger people moving into the neighbourhood as some interviewees mentioned.

*“The contact between neighbours is okay, but I won’t just knock on their door or just walk inside. If necessary, as an example when you need help, I am sure that they want to help but I’m not visiting them weekly.”* (Interviewee 3, 79 years, 13/11/22).

The next section is concerned with ride-sharing. It focuses on the attitudes and perceptions of rural elderly on ride-sharing initiatives.

#### 4.2. Ride-sharing initiatives

The two ride-sharing initiatives active in the municipality (Regiotaxi and AutoMaatje) were introduced here. This part is set up according to the 4As described by Shrestha et al. (2017), Accessibility, Affordability, Acceptability and Availability. Hult et al. (2021), indicate that shared transportation modes can be an addition to the public transport system increasing accessibility. However, the interviewees can be mainly categorized as non-users, except for interviewees 2 and 5 who make use of the Regiotaxi, of ride-sharing initiatives. Especially AutoMaatje is not used by the interviewees, indicating that the accessibility to the service can be considered limited. Interviewees were asked if they know the service and what their reasons were to use or not use them. Overall, the familiarity among the interviewees with ride-sharing initiatives is limited within the municipality. The quote from interviewee 1 below illustrates this and links it to the pandemic. The interviewees argued that this is caused by the lack of information provided by the municipality, creating a barrier to using the initiative.

*“A while back the municipality wanted to start a new project. That you could call someone to drive you somewhere. But I can’t remember what’s it called. And then corona happened and after that, I never heard anything about it anymore.”* (Interviewee 1, 69 years, 03/11/22).

The majority of the interviewees agreed that ride-sharing initiatives should be affordable. Interviewees were asked to give their opinion on the current price of the initiative and highlighted that it is sufficient as long as the price is below the price of normal taxi services, which are considered relatively expensive. Shrestha et al. (2017) argued the importance of the affordability of transport services for elderly, as their

disposable income decreases when they reach retirement age, but is not linked to the price of other transportation services.

*“I think that it should not be too expensive. Imagine that you live in a retirement home, that is quite expensive already. And if you want to go out, it should not be too expensive therefore.”* (Interviewee 3, 79 years, 13/11/22).

Part of the acceptability of ride-sharing services is the willingness to use them. The interviewees were willing to use ride-sharing services, especially when they experience a decrease in health. It can contribute to their mobility as it allows them to stay independent (Jittrapirom et al., 2019). This is again in line with the findings in section 4.1., that mobility plays an important factor in the independence of rural elderly (Carp, 1988, cited by Dobbs & Strain, 2008). As interviewee 5 illustrates, ride-sharing services could provide an extra mobility option for elderly who are considered less mobile.

*“I noticed that I have become more dependent on others. I think such service could be a good option for me, and even for a lot of people.”* (Interviewee 5, 85 years, 10/12/22).

However, the important requirements mentioned by the interviewees were punctuality and flexibility. The two services do provide door-to-door service (Jittrapirom et al., 2019). Nonetheless, elderly can only use Regiotaxi when they are a member, they have to apply to the municipality, and can only use it in a radius of 30 kilometres, making it less flexible (Samen14, n.d.). AutoMaatje was perceived as more flexible, as the service is not limited to the municipality boundaries. However, users still have to make a reservation two days before the trip, which is less flexible than a normal taxi service (ANWB AutoMaatje, n.d.). Moreover, Interviewee 1 illustrated the social aspect of ride-sharing services. Indicating not only the importance of conversation but also the possibility of assisting the user when necessary.

*“That you can use it further than only the municipality. I can imagine that people here use such service to go to the hospital, which lies outside the municipality.”* (Interviewee 3, 79 years, 13/11/22).

*“That people are picked up from home who need to go to the doctor or hairdresser, and that the driver can also assist them. And that you can have a nice conversation with the driver.”* (Interviewee 1, 69 years, 03/11/22).

Punctuality is another important requirement for ride-sharing services, as this is often not the case with normal taxi services experienced by interviewee 2. A way to increase the willingness of paying would be to increase as convenience of usage or prove a higher availability of the service in the area (Eboli & Mazzula, 2008). Thus providing a service that is more reliable than normal taxi services or public transport, making it more attractive elderly to use.

*“That they are on time, that I find important. Because you hear very often that services such as Regiotaxi are late and then you are too late to your appointment. That is a very important requirement.”* (Interviewee 2, 80 years, 12/11/22).

Participation and involvement of the community can influence local development projects such as AutoMaatje (Taló et al., 2013) Thus a strong sense of community can influence the social inclusion of elderly, when neighbours are willing to assist the elderly in transportation. Interviewees were asked if they felt comfortable asking their neighbours for such services. The answers differentiated between the interviewees, as they perceived differences in sense of community in their neighbourhood. Interviewees 1, 2 and 5 felt comfortable asking their neighbours, interview 2 was asked if she felt comfortable asking her neighbours and she stated:

*“Certainly, many people did offer to drive me to the hospital when needed. When my daughter can come with me, my neighbour has offered to drive me and accompany me”* (Interviewee 2, 80 years, 12/11/22).



However, as interviewees 3, 4 and 6 do not have a strong sense of community, they are less likely to ask their neighbours for such a favour. Therefore, a collective decision of neighbourhood-based ride-sharing initiatives is expected to have less influence on the fulfilment of the needs of elderly (Taló et al., 2013). On the other hand, it may be an opportunity to improve communication between the elderly and younger residents.

## 5. Conclusions

This thesis aimed at finding an answer to the research question: *How can ride-sharing be a solution to the rural accessibility challenge for elderly in the municipality of Dinkelland?* Concluding, ride-sharing can be a suitable mobility addition for the rural elderly. However, there are some barriers perceived, such as unfamiliarity with ride-sharing services such as AutoMaatje due to a lack of information provided by the municipality. Other requirements identified by the rural elderly are flexibility and punctuality. As this is considered to be lacking in the current public transport system and alternative mobility options. Moreover, as sense of community is considered to be important according to the interviewees, community- or neighbourhood-based ride-sharing services could be a suitable addition. As it could improve sense of community, where it is felt less strongly, and fulfil the social and practical needs of the elderly.

### 5.1 Further recommendation and reflection

Due to the limited time frame and small interview sample, the conclusion must be interpreted with caution and further research is recommended. Furthermore, being an insider is preferred to interpret the answers as the accent is relatively strong and it creates a higher willingness among interviewees to participate. To further analyse this phenomenon, additional research must be done in rural areas where the population is more familiar with ride-sharing projects, as the interviewees in this research are mainly non-users of ride-sharing initiatives. To gain a more detailed picture of how the rural population perceive ride-sharing initiatives and their barriers. Moreover, additional research can be done in municipalities where such neighbourhood/community-based ride-sharing initiatives are implemented. And the perception of the mobile members of the neighbourhood/community that are willing/able to assist rural elderly in transport has to be identified.

## 6. References

- Abbas, T., Commandeur, L. (2012). *Modern Noaberschap: hype of houvast*. 2<sup>nd</sup> edition. Linda Commandeur.
- Berg, J., & Ihlström, J. (2019). The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *Social Sciences*, 8(2), 58.
- Buurtwijken (2022). *Gemeenschapsgevoel op het platteland*. Retrieved on October 6, 2022 from: <https://www.buurtwijken.Yenl/content/gemeenschapsgevoel-op-het-platteland>. Buurtwijken.
- Camarero, L., & Oliva, J. (2019). Thinking in the rural gap: mobility and social inequalities. *Palgrave Communications*, 5(1), 1-7.
- CBS (2021, 2020). *Kerncijfers wijken en buurten 2021/2020*. Retrieved on October 12, 2022 from: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85039NED/table?ts=1665733906653>. Central Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2019). *Hoeveel reisden inwoners van Nederland en hoe?* Retrieved on January 8, 2023 from <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/hoeveel-reisden-inwoners-van-nederland-en-hoe->. Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Christaens, J., et al. (2009). Mobility and the elderly - Successful ageing in a sustainable transport system BMESsAGE. Brussels: Belgian Science Policy.
- Dobbs, B., & Strain, L. (2008). Staying connected: issues of mobility of older rural adults. In N. Keating (ed.), *Rural Ageing: a good place to grow old?* (pp. 87-96). Great Britain: Bristol University Press.
- Eboli, L., & Mazzulla, G. (2008). Willingness-to-pay of public transport users for improvement in service quality.
- Eckhardt, J., Lauhkonen, A., & Aapaoja, A. (2020). Impact assessment of rural PPP MaaS pilots. *European Transport Research Review*, 12(1), 1-14.
- EEA. (2020). *Transport: increasing oil consumption and greenhouse gas emissions hamper EU progress towards environment and climate objectives*. Retrieved on September 27, 2022 from: <https://www.eea.europa.eu/themes/transport/term/increasingoil-consumption-and-ghg>.
- Farrington, J., & Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport geography*, 13(1), 1-12.
- Fishman, E., Cherry, C. (2015) E-bikes in the mainstream: reviewing a decade of research. *Transp. Rev.* 36, 72–91.
- Freund, K., Bayne, A., Beck, L., Siegfried, A., Warren, J., Nadel, T., & Natarajan, A. (2020). Characteristics of ride share services for older adults in the United States. *Journal of safety research*, 72, 9-19.
- Friedman, A., 2021. Urban Design and Shared Transport. In *Fundamentals of Sustainable Urban Design* (pp. 197-203). Springer, Cham.
- Gemeente Dinkelland (n.d.). *De vervoerswijzer*. Retrieved on 13 October, 2022 from: <https://www.dinkelland.nl/file/2483/download>. Denekamp.
- Gray, D. (2004). Rural transport and social exclusion: Developing a rural transport typology. *Built Environment*, 30(2), 172-181.
- Geurs, K.T.; van Wee, B. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *J. Transp. Geogr.* 2004, 12, 127–140.
- Hoven, B. van, & Meijering, L. (2019). Mundane mobilities in later life-Exploring experiences of everyday trip-making by older adults in a Dutch urban neighbourhood. *Research in Transportation Business & Management*, 30, 100375.

- Hult, Å., Perjo, L., & Smith, G. (2021). Shared mobility in rural contexts: Organizational insights from five mobility-as-a-service pilots in Sweden. *Sustainability*, 13(18), 10134.
- Jittrapirom, P., van Neerven, W., Martens, K., Trampe, D., & Meurs, H. (2019). The Dutch elderly's preferences toward a smart demand-responsive transport service. *Research in Transportation Business & Management*, 30, 100383.
- Laws, R., Enoch, M., Ison, S., Potter, S., 2009. Demand responsive transport: a review of schemes in England and Wales. *J. Public Transp.* 12 (1), 19–37.
- Leistner, D. L., & Steiner, R. L. (2017). Uber for seniors?: exploring transportation options for the future. *Transportation research record*, 2660(1), 22-29.
- Lensink, B (2019). *AutoMaatje Tubbergen en Dinkelland uitkomst voor bewegingsvrijheid ouderen*. Retrieved on October 13, 2022 from: <https://www.tubantia.nl/tubbergen/automaatje-tubbergen-en-dinkelland-uitkomst-voor-bewegingsvrijheid-ouderen~a1a23c29/>. Tubantia.
- McMillan, D., & Chavis, D. (1986). Sense of community: A definition and theory. *Journal of Community Psychology*, 14, 6–23.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019). *Mobility as a Service (MaaS): multimodal reisadvies op maat*. Retrieved on September 28, 2022 from: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/mobility-as-a-service-maas>. Rijksoverheid.
- Poltimäe, H., Rehema, M., Raun, J., & Poom, A. (2022). In search of sustainable and inclusive mobility solutions for rural areas. *European transport research review*, 14(1), 1-17.
- Pucher, J., & Renne, J. L. (2005). Rural mobility and mode choice: Evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *Transportation*, 32(2), 165-186.5
- Rahman, M. M., Strawderman, L., Adams-Price, C., & Turner, J. J. (2016). Transportation alternative preferences of the aging population. *Travel Behaviour and Society*, 4, 22-28.
- Rijksoverheid (2022). *AOW-leeftijd stijgt minder snel*. Retrieved on October 13, 2022 from: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/pensioen/toekomst-pensioenstelsel/aow-leeftijd-stijgt-minder-snel#:~:text=De%20AOW%2Dleeftijd%20blijft%20in,levensverwachting%2C%20maar%20in%20mindere%20mate>. Rijksoverheid.
- Rosenbloom, S. (2004). Mobility of the Elderly. *Transportation in an Aging Society*, 3-21.
- Schasché, S. E., Sposato, R. G., & Hampl, N. (2022). The dilemma of demand-responsive transport services in rural areas: Conflicting expectations and weak user acceptance. *Transport Policy*, 126, 43-54.
- Shrestha, B. P., Millonig, A., Hounsell, N. B., & McDonald, M. (2017). Review of public transport needs of older people in European context. *Journal of population ageing*, 10(4), 343-361
- Shucksmith, M. (2018). Re-imagining the rural: From rural idyll to Good Countryside. *Journal of Rural Studies*, 59, 163-172.
- Suen, S. L., & Sen, L. (2004). Mobility options for seniors. *Transportation in an ageing society: A Decade of Experience, Proceedings*, 27, 97-113.
- Talò, C., Mannarini, T., & Rochira, A. (2014). Sense of community and community participation: A meta-analytic review. *Social indicators research*, 117(1), 1-28.
- Van Cauwenberg, J., De Bourdeaudhuij, I., Clarys, P., De Geus, B., & Deforche, B. (2019). E-bikes among older adults: benefits, disadvantages, usage and crash characteristics. *Transportation*, 46, 2151-2172.
- Velzen, J. van (2020). Dorpen zijn de dupe van accent op drukke buslijnen. *Trouw*, 19-02-2022.

Vitale Brovarone, E., & Cotella, G. (2020). Improving rural accessibility: A multilayer approach. *Sustainability*, *12*(7), 2876.

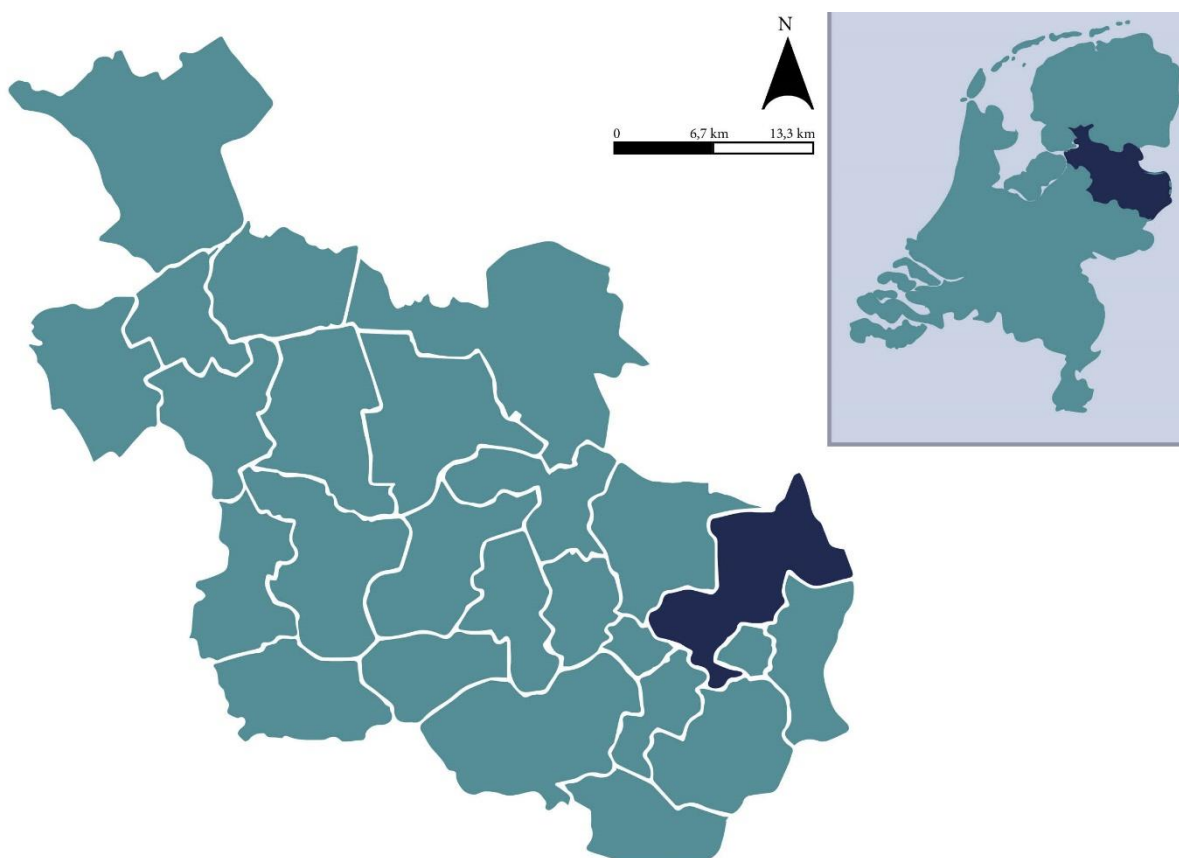
Vitale Brovarone, E., Cotella, G., Staricco, L. (2022) *Rural accessibility in European regions*. New York: Routledge.

Whelan, M., Langford, J., Oxley, J., Koppel, S., & Charlton, J. (2006). The elderly and mobility: A review of the literature.

Zandieh, R., & Acheampong, R. A. (2021). Mobility and healthy ageing in the city: Exploring opportunities and challenges of autonomous vehicles for older adults' outdoor mobility. *Cities*, *112*, 103135.

## 7. Appendix

### Appendix A



*Research area: Municipality of Dinkelland (Source: Made by author).*

### Appendix B

	<b>Dinkelland</b>
<b>Age (in %)</b>	
0-15	14,8%
15-25	13,4%
25-45	20,1%
45-65	29,4%
65+	22,3%
<b>Gender (in %)</b>	
Male	51,1%
Female	48,9%
<b>Income (x 1000)</b>	
Average income per person (in euros)	€31,5
Average standardized per household (in euros)	€34,6
People who receive AOW (in persons)	5410
<b>Private vehicles</b>	
Total	15155
Per household	1,5
<b>Educational level (In %)</b>	
Low	24,5%
Middle	48,8%

High	26,7%
------	-------

*Socio-economic characteristics of the municipality of Dinkelland.  
Source: CBS (2021, 2020).*

## Appendix C

Welcome,

my name is Diede Brookhuis and I am a student at the Rijksuniversiteit Groningen, studying Human Geography & Planning. At the moment I am writing my thesis about the mobility behaviour of the elderly in the municipality of Dinkelland, specifically focussing on their attitude towards ride-sharing services. I grew up in Denekamp, which is part of the municipality of Dinkelland. And I experienced some problems regarding the public transport system here, triggering my curiosity on how people from other age groups experience the accessibility of the municipality. This interview is set up in three parts, the introduction, a part on your mobility pattern, and your opinion on ride-sharing. During the interview, the concepts of mobility patterns and ride-sharing will be explained. Please feel free to ask questions if you have any during the interview. This interview will be recorded to revisit the answers when analysing the data. After which, your answers will be transcribed and coded to eventually answer the main research question: *How can ride-sharing be a solution to the rural accessibility challenge for elderly in the municipality of Dinkelland?*

Your personal information will be handled with care and privacy. This means that your identity and answers will be processed anonymously within this research and will only be used for this research. You are allowed to stop the interview at any moment or refuse to answer a question you do not feel comfortable answering.

### Informed consent

I read the information about the research. I was able to ask questions and they were answered sufficiently. I experienced that I had enough time to participate in this research. My participation was fully voluntary. I was able to resign my participation at any moment, without giving a reason.

- I agree to participate in this interview
- I give the researcher consent to use my interview data for educational purposes
- I agree with this interview being recorded.

Name interviewee	Signature interviewee	Date
_____	_____	_____

I declare that I, the researcher, notified the interviewee of the research

Name interviewer	Signature interviewer	Date
_____	_____	_____

### Introduction questions:

- What is your age?
- Can you describe your current residential situation?
  - Household size, independent living
- What is your current employment status? (working, retired, volunteer)
- How is everything with your health?
- Do you own a mobile phone? Do you have internet access?

Mobility pattern: Can you describe your daily mobility pattern?

1. Private vehicle ownership

- Do you have a driver's license?
  - Do you own a car? And an (e-) bike? Or scooter/scootmobile?
  - What is your main mode of transport?
2. Type of trips
    - Can you still travel independently?
    - What are the main purposes of your trips?
    - On average, how far are your trips? (in min or km)
    - How often do you make trips? (per week)
    - What are the barriers according to you to making trips? (safety, weather)
  3. Use of public transport
    - Is there a bus stop near your house?
      - Do you make use of the bus?
      - If so, how often do you use the bus?
      - Do you know when the bus rides?
    - Do you ever go somewhere by train?
      - If so, where do you go?
      - What type of trip do you make?
    - Do you ever call a taxi?
      - If so, where do you go?
      - What type of trip do you make?
    - How would you describe the quality of public transport in the municipality?
      - Are there any barriers to you using it?
    - Do you make use of senior discounts with public transport?
  4. Social network
    - Do you have family living nearby?
      - How often do you speak to your relatives/friends on average per week? (over the phone or in person)
      - How do you meet them? (by car, bike etc)
    - How would you describe the contact with your neighbours?
    - Can you describe noaberschap in your own words?
      - Do you experience this in your neighbourhood?

The next part of the interview will be about the car- and ride-sharing. It is important to explain the concept of ride-sharing to the interviewee.

Ride-sharing: How do you perceive ride-sharing?

1. Accessibility
  - Have you ever heard of ride-sharing initiatives? (such as AutoMaatje)
  - Do you feel comfortable asking friends/family/neighbours for favours?
    - Would you feel comfortable asking friends/family/neighbours to drive you somewhere?
    - who would you ask first?
  - What would be important attributes for ride-sharing initiatives (e.g. spaces for wheelchairs, scoot mobiles etc)?
2. Affordability
  - What should be a reasonable price for public transport services such as ride-sharing according to you?
    - Do you think the municipality should financially support such services? (by providing senior discount)
    - Are you willing to pay for ride-sharing services?
3. Availability

- Do you think there should be more mobility alternatives for elderly?
  - For what types of trips would ride-sharing be an option for you?
    - Purpose, travel distance (shorter or longer trips)
  - Can you describe some requirements a transportation mode should provide? (flexibility, door-to-door)
4. Acceptability
- Do you feel comfortable using technological devices (e.g. mobile phones)
    - Do you know the Goan! App for travelling?
    - If so, do you make use of it?
  - Would you feel comfortable sharing a ride with someone you don't know personally?
    - Why? Or why not?
  - Are there any barriers to using ride-sharing opportunities?
    - If so, can you describe them?
    - And why do you think those are barriers?

## Appendix D

### Interviewee 1: Male, age 69

Interviewer: Dan beginnen we met de eerste vraag. En dat is wat is uw leeftijd?

Geïnterviewde: 69

Interviewer: En zou u uw huidige woonsituatie kunnen omschrijven? Dus zelfstandig wonen en met wie?

Geïnterviewde: Wij wonen zelfstandig, ik en mijn vrouw

Interviewer: En u bent gepensioneerd? Doet u ernaast ook vrijwilligerswerk?

Geïnterviewde: Ja ik ben gepensioneerd. En ik ben wel weer van plan om vrijwilligerswerk te gaan doen.

Interviewer: En heeft u een mobiele telefoon?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Kunt u zich daar goed mee redden? Met het gebruik van apps?

Geïnterviewde: Niet zo heel goed. Appen kan ik bijvoorbeeld niet, wel gewoon bellen. Ik heb een hele simpele nokia namelijk.

Interviewer: Oke, dan gaan we door naar uw mobiliteits patroon. Dat houdt in hoe u u wekelijks beweegt, dus waar u heen gaat en hoe u daarheen gaat en wie u bijvoorbeeld ziet. En dan is de eerste vraag of u familie in de buurt heeft wonen?

Geïnterviewde: Niet meer. Ik kom van buitenaf maar mijn vrouw heeft nog wel familie hier in de buurt wonen. En mijn zoon woont hier in het dorp.

Geïnterviewde: Interviewer: Hoe vaak ziet u hem ongeveer in de week?

Geïnterviewde: Ongeveer 2 keer in de week

Interviewer: En gaat u daar dan naar toe? Of komen ze vaker hier?

Geïnterviewde: Dat is eigenlijk elke weer verschillend, dan hier en soms gaan we ook daar naar toe.

Interviewer: En hoe gaat u of gaan jullie daar meestal heen?



Geïnterviewde: Meestal met de auto.

Interviewer: En waarom met de auto en niet bijvoorbeeld met de fiets?

Geïnterviewde: Omdat mijn vrouw niet meer zo goed te been is, die kan bijvoorbeeld niet meer fietsen en niet zo lang lopen.

Interviewer: Fietst u zelf nog wel eens?

Geïnterviewde: Ja heel graag.

Interviewer: En waarvoor pakt u bijvoorbeeld de fiets?

Geïnterviewde: Vooral om de natuur in te gaan.

Interviewer: Is dat ook uw voornaamste doel wanneer u erop uit gaat?

Geïnterviewde: Ja, ik fiets dan bijvoorbeeld naar Ootmarsum of zelfs nog wat verder weg.

Interviewer: En hoe vaak fietst u gemiddeld per week?

Geïnterviewde: Ik probeer minstens één keer in de week te gaan, maar dan hangt wel van t weer af.

Interviewer: En heeft u een elektrische fiets of een normale?

Geïnterviewde: Elektrische en een oude rennersfiets. Maar die gebruik ik niet meer.

Interviewer: Hoe zou u de term 'noaberschap' omschrijven?

Geïnterviewde: Dat is hier, dat voelt je heel goed.

Interviewer: Op welke manier voelt u dat?

Geïnterviewde: Dat mensen nog elkaar toespreken. In de stad zie je dat niet zo snel.

Interviewer: Op welke manier voelt u nog meer 'noaberschap' specifiek met betrekking hier in de straat?

Geïnterviewde: Mensen helpen elkaar hier de straat, mocht iemand hulp nodig hebben. Buren hier staan voor elkaar klaar. Er is bijvoorbeeld een buurvrouw die altijd kleding koopt voor mijn vrouw wanneer ze wat nodig is.

Interviewer: Dus u voelt zich wel comfortabel om burenen om hulp te vragen?

Geïnterviewde: Ja maar meestal is het andersom hier in de buurt. Ik heb niet heel vaak hulp nodig en veel burenen hebben hier de pensioenleeftijd nog niet bereikt dus die werken overdag en ik heb veel tijd over.

Interviewer: U zei al dat u de auto pakt om naar uw zoon te gaan dus ik ga er vanuit dat u dan een rijbewijs heeft? Pakt u vaker de fiets of de auto?

Geïnterviewde: Ja. Als ik alleen in huis ben dan pak ik vaker de fiets. Maar als ik ergens heen ga met mijn vrouw dan altijd de auto.

Interviewer: En als u met uw vrouw weggaat, waar gaan jullie dan heen?

Geïnterviewde: Ik moet haar wekelijks naar Enschede brengen, naar de fysio of de dokter. En we moeten af en toe naar Zeist voor een gesprek.

Interviewer: En daar voelt u zich ook nog op uw gemak bij? Om zo ver te rijden?

Geïnterviewde: Jazeker.

Interviewer: Heeft u in het algemeen het idee dat u overal goed zelfstandig kunt komen?

Geïnterviewde: Ja, ik voel me nog heel mobiel.

Interviewer: Vind u dat er ook genoeg voorzieningen zijn in het dorp en nabijheid van het dorp?

Geïnterviewde: Ja de echt noodzakelijke dingen heb je hier wel. Winkels worden wel minder, maar dat zijn dan bijvoorbeeld kledingzaken. Alleen voor zorg moet je vaak verder weg.

Interviewer: En dat is dan voornamelijk naar Enschede? Hoe ver is dat ongeveer vanaf hier rijden?

Geïnterviewde: Ja ongeveer 45 minuten denk ik.

Interviewer: En gaat er vanuit het dorp ook een bus naar bijvoorbeeld het ziekenhuis in Enschede?

Geïnterviewde: Euh ja dat dacht ik wel, maar ik ga eigenlijk nooit met de bus.

Interviewer: Weet u wat voor u de dichtstbijzijnde bushalte is?

Geïnterviewde: Ja dat is hier 2 minuten fietsen vandaan en eentje 3 minuten fietsen hier vandaan.

Interviewer: Waarom gaat u eigenlijk nooit met de bus?

Geïnterviewde: Tja, ik vind het makkelijker om met de auto of de fiets ergens heen te gaan?

Interviewer: Is er nog een andere reden waarom de bus u niet zo trekt?

Geïnterviewde: Heeft me nooit getrokken, vanaf vroeger al niet. Wij gingen nooit met de bus.

Interviewer: En de trein? Gaat u daar wel eens mee?

Geïnterviewde: Nee ook nooit.

Interviewer: Wat vind u dan over het openbaar vervoer in het dorp?

Geïnterviewde: Ik vind het haast een bijzaak, ik zie dat veel mensen gewoon de auto pakken.

Interviewer: En u heeft ook geen OV chipkaart?

Geïnterviewde: Nee zeker niet.

Interviewer: Dan was dit de laatste vraag over uw mobiliteitspatroon. Dan gaan we door naar het tweede deel, over de deelritten en deelauto's. Onderzoekt wijst uit dat dit een goeie mogelijkheid vormt voor mensen die opgegeven moment wat minder mobiel worden. Omdat zulke services vaak wat goedkoper zijn dan bijvoorbeeld een taxi en meer flexibel dan het openbaar vervoer. En zulke services kunnen professioneel worden aangeboden maar ook op kleinere schaal door bijvoorbeeld familie of vrienden. Heeft u hierover nog vragen?

Geïnterviewde: Nee duidelijk.

Interviewer: Heeft u wel eens van deelritten initiatieven gehoord?

Geïnterviewde: Ja daar heb ik wel eens van gehoord.

Interviewer: Van welke dan?

Geïnterviewde: Ja, een tijdje terug wouden ze beginnen met een project. Dat iemand je dan kon bellen om een ritje te maken. Maar ik weet niet meer hoe het project heet.

Interviewer: Ik denk dat dit AutoMaatje was. En dit was als vrijwilliger? U kon dan aanbieden dat wel iemand ergens heen kon brengen.

Geïnterviewde: Ja, maar toen kwam Corona ertussen en daarna heb ik er eigenlijk niets meer van gehoord.

Interviewer: En is dat iets wat u wel zou willen doen?

Geïnterviewde: Ja, eens in de week zou ik dat wel willen doen. Je doet mensen hiermee een plezier dus ik zou het ook niet erg vinden als ik ergens lang zou moeten wachten.

Interviewer: Waarom zou u zoiets willen doen?

Geïnterviewde: Nou ik ben zelf nog gewoon goed te been en kan auto rijden en zo kan ik iets doen voor iemand anders die dat niet kan.

Interviewer: Een beetje vanuit het gevoel van 'noaberschap'?

Geïnterviewde: Ja eigenlijk wel.

Interviewer: En zou u zelf gebruik maken van zo'n initiatief mocht u het ooit nodig hebben?

Geïnterviewde: Ja, misschien wel ja.

Interviewer: Wat zou u dan een redelijke prijs vinden voor zo'n initiatief?

Geïnterviewde: Nou, rond de €0,20 of €0,22 per kilometer ongeveer.

Interviewer: En parkeerkosten?

Geïnterviewde: Dat verschilt natuurlijk wel, maar ik vind wel dat ze dan op een zo goedkoop mogelijke parkeerplek moeten staan.

Interviewer: Vind u dat de gemeente zulke initiatieven financieel zou moeten ondersteunen?

Geïnterviewde: Ja met name voor ouderen wel ja.

Interviewer: Vind u het belangrijk dat 65-plussers mobiel blijven?

Geïnterviewde: Ja vind ik wel. Ze worden nou achter de geraniums gestopt en de meeste komen nergens meer. En sommige hebben nog het geluk dat ze een scootmobiel hebben en daardoor af en toe buiten komen.

Interviewer: Dus voor jullie zou zo'n service er misschien wel voor kunnen zorgen dat jullie langer hier kunnen blijven wonen.

Geïnterviewde: Ja dat denk ik wel. En dat dat voor meerdere mensen ook zo is.

Interviewer: Aan welke voorwaarden moet een deelrit service volgens u aan voldoen?

Geïnterviewde: Dat de mensen thuis worden opgehaald die bijvoorbeeld naar de kapper of dokter moeten, dat de chauffeur die mensen dan ook deels begeleidt. En dat je een praatje kan maken met de chauffeur, dat het ook gezellig is.

Interviewer: En de auto of busje zelf?

Geïnterviewde: Dat er genoeg ruimte is, voor bijvoorbeeld een rolstoel of rollator.

Interviewer: Wat zou voor u de maximale tijd zijn om op zo'n service te moeten wachten?

Geïnterviewde: Dat maakt mij niet zoveel uit, zolang het maar gecommuniceerd wordt.

Interviewer: Waarom trekt zoiets u meer dan bijvoorbeeld de bus?

Geïnterviewde: Gemak, ze halen je op vanaf huis.

Interviewer: En voelt u zich ook comfortabel om buren of familie te vragen u ergens heen te brengen?

Geïnterviewde: Ja, ik vraag mijn zoon wel eens en hij doet dit wel eens.

Interviewer: En hier in de straat?

Geïnterviewde: Ja, ik zou wel sommige buren vragen wanneer ik het nodig heb of mijn vrouw ook wel.

Interviewer: Voor welk soort uitstapjes zou u dit vragen?

Geïnterviewde: Keer naar een bruiloft of een feestje. Nu moet ik altijd rijden dus ik zou het ook wel een keer leuk vinden om een pilsje te kunnen drinken.

Interviewer: En bijvoorbeeld andere uitstapjes?

Geïnterviewde: Op het moment niet zo.

Interviewer: Stel dat u op gegeven moment wat minder mobiel word en u moet met uw vrouw naar Zeist, zou u zich dan op uw gemak voelen om iemand hier in de buurt te vragen?

Geïnterviewde: Jawel, zo goed voelt dat wel hier in de straat.

Interviewer: En hoe staat u tegenover het delen van bijvoorbeeld een extra tweede auto uw buren?

Geïnterviewde: Dat zou mij niet heel veel uitmaken, wij hebben maar 1 auto en die hoeven wij nu niet te delen omdat alleen ik rij. Dus ik zou er zelf niet aan mee doen. Aan 1 auto hebben wij genoeg.

Interviewer: Vindt u dat er genoeg mogelijkheden zijn voor 65-plussers om erop uit te kunnen?

Geïnterviewde: Ja, ik denk dat de meeste bejaardentehuizen vaak wel goed contact hebben met taxi bedrijven. Maar ik heb wel over het algemeen mijn twijfels bij bejaardentehuizen. Mensen zitten daar zo op elkaar gepropt en het persoonlijke is er van af. Ik vind ook dat mensen al snel daar terecht komen.

Interviewer: Denkt u dat door het verslechteren van de mobiliteit hier een grote rol bij speelt? Dat mensen hierdoor naar een bejaardentehuis moeten?

Geïnterviewde: Ja, wanneer je minder mobiel wordt kom je het huis slechter uit en ik denk dat niet iedereen familie in de buurt heeft wonen.

Interviewer: Dan was dit het interview. Is er nog iets wat u nog zou willen zeggen? Of heeft u nog vragen voor mij?

Geïnterviewde: Nee, voor mij is alles duidelijk.

## **Interviewee 2: Female, age 80.**

Interviewer: Dan kunnen we beginnen met wat uw leeftijd is?

Geïnterviewde: Ik ben net 80 geworden.

Interviewer: En kunt u uw huidige woonsituatie omschrijven?

Geïnterviewde: Hoe moet ik dat omschrijven ja, een vrijstaand huis. En zelfstandig.

Interviewer: En u bent met pensioen?

Geïnterviewde: Ja ik ben met pensioen, maar van het pensioen van mijn man. Want ik heb zelf niet wat opgebouwd.

Interviewer: Doet u verder ook aan vrijwilligerswerk?

Geïnterviewde: Ja, ik ga een paar keer in de week naar het bejaardentehuis. Daar help ik op de gesloten afdeling, voor gezelligheid voor de mensen die daar zitten.

Interviewer: En heeft een mobiele telefoon? Heeft u die?

Geïnterviewde: Mobiel? Ja en daar kan ik goed mee overweg.

Interviewer: Ook met verschillende apps?

Geïnterviewde: Ja, van alles eigenlijk wel. Dat lukt goed. Maar de kinderen hebben mij een mobiel gegeven en die zeiden dat kun je wel leren, die hebben me er ook mee geholpen. En dat vind ik eigenlijk wel leuk ook, want dan heb je wel leuk contact zo met familie.

Interviewer: Heeft u dan ook familie in de buurt wonen die u makkelijk kunt opzoeken?

Geïnterviewde: Ja, alleen familie van de kant van mijn man. De anderen wonen allemaal verder weg.

Interviewer: En heeft u kinderen? Waar wonen zij?

Geïnterviewde: Ja, die wonen wel in de buurt. Eentje hier in het dorp en de andere twee in de stad dichtbij.

Interviewer: Hoe vaak ziet u uw kinderen gemiddeld in de week?

Geïnterviewde: Nou, een keer in de week toch wel. Minimaal.

Interviewer: En gaat u vaak daarheen of komen ze vaak hier?

Geïnterviewde: Ik ging heel vaak daarheen, ik paste ook vaak op mijn kleinkinderen. Maar de laatste tijd niet meer door mijn gezondheid.

Interviewer: Hoe ging u daar dan heen?

Geïnterviewde: Op de fiets.

Interviewer: Ook op de fiets naar de stad?

Geïnterviewde: Jazeker, als het weer goed was. Dan kwam ik ook meteen aan mijn beweging.

Interviewer: En heeft u een gewone fiets of een elektrische?

Geïnterviewde: Nee, een elektrische fiets.

Interviewer: Heeft u naast uw fiets ook nog een auto bijvoorbeeld? Of een ander vervoersmiddel?

Geïnterviewde: Nee, ik heb ook geen rijbewijs.

Interviewer: Hoe zou u het contact met uw burens omschrijven?

Geïnterviewde: Hiernaast, dat is een hele lieve buurvrouw. Die komt nu elke dag even langs en houdt mij in de gaten. Geïnterviewde: En aan de andere kant, zij werkt vaak 's nachts dus die zie ik niet heel vaak, maar ook heel aardig.

Interviewer: En dat deed ze ook al voordat het wat slechter ging met uw gezondheid?

Geïnterviewde: Ja, altijd al.

Interviewer: Zou u dan zeggen dat 'noaberschap' voor u hier speelt?

Geïnterviewde: Ja, voor mij wel tenminste. Want ze brengt me soms ook eten als ik slecht te pas ben en dat vind ik toch wel heel netjes. Vooral omdat het nog best een jonge vrouw is. Vaak doet ze zoiets ook ongevraagd en let ze altijd wel op mij.

Interviewer: Kunt u nog andere plekken omschrijven, naast uw familie, waar u wekelijks komt?

Geïnterviewde: Dus bij het bejaardentehuis, en ik ga wekelijks op bezoek bij twee vriendinnen. En zondag ga ik altijd fietsen met twee andere vriendinnen.

Interviewer: Dus u gaat er voornamelijk erop uit voor sociale redenen?

Geïnterviewde: Ja, dat probeer ik wel te doen.

Interviewer: Heeft u het idee gehad dat u overal zelfstandig kon komen? Nu en voor het verslechteren van uw gezondheid?

Geïnterviewde: Ja, nu ben ik wel meer afhankelijk van anderen. Het is natuurlijk wel een eindje lopen naar de bushalte vanaf hier. Maar als ik wat verder wegging, deed ik dat altijd met het openbaar vervoer.

Interviewer: Wat is voor u dan de dichtstbijzijnde bushalte?

Geïnterviewde: Dat is toch wel een eindje lopen. Ik denk toch wel een kwartiertje lopen.

Interviewer: En u ging altijd lopend daar naar toe? Waarom niet met de fiets?

Geïnterviewde: Die wou ik daar niet hebben staan, want je hebt daar geen fietsenrekken of beveiliging.

Interviewer: Ging u ook wel eens met de trein?

Geïnterviewde: Met de trein ging ik altijd heel veel. Naar familie in Utrecht en Limburg. En ik heb zo'n abonnement dat je vrij reizen had, 7 vrije dagen per maand. Dan ging ik bijvoorbeeld ook eens gezellig een dagje naar Amsterdam. Daar dan naar een museum.

Interviewer: Hoe plande u die tripjes dan? Via de app of?

Geïnterviewde: Nee, dat deden we gewoon zelf. Dan besloten we op het moment dat we op het station stonden waar we heen gingen. En vonden we dat dan niks dan gingen we weer verder.

Interviewer: Dus u ging niet altijd met een plan ergens heen?

Geïnterviewde: Nee, niet altijd.

Interviewer: Ging u vroeger al vaak met het openbaar vervoer? Toen u bijvoorbeeld nog klein was met het gezin?

Geïnterviewde: Ja, mijn vader kwam uit een groot gezin en die woonden door het hele land. Dus wij gingen eigenlijk bijna elk weekend wel met de trein naar familie toe. En met mijn eigen kinderen gingen we ook wel eens met de trein. En nu neem ik ook af en toe mijn kleinkinderen mee en dan gaan we samen met de bus ergens heen.

Interviewer: Hoe zou u de kwaliteit van het openbaar vervoer dan omschrijven?

Geïnterviewde: Het ging altijd goed maar de laatste tijd ben ik minder geweest door mijn gezondheid maar verder is het ook hopeloos. Want ik had nog naar Limburg gewild maar daar is niks van

gekomen door alle stakingen of dan was er weer iets gebeurd. En dan zou ik zolang onderweg zijn, dat is het me niet waard.

Interviewer: Vind je dat dit verbeterd moet worden?

Geïnterviewde: Jazeker, vooral voor mensen zonder auto zijn de trein en bus toch wel goeie alternatieven.

Interviewer: En hier in het dorp?

Geïnterviewde: Prima, ik vind dat de bus wel vaak genoeg rijdt en vaak ook op tijd.

Interviewer: Ervaart u nog andere problemen met het openbaar vervoer?

Geïnterviewde: Nee, ik heb eigenlijk nooit echt problemen gehad. Één keer moesten we met de bus omdat de treinen niet reden. Verder ging het altijd prima.

Interviewer: Dan was dit het eerste gedeelte. We gaan dan door naar het deel over deelritten en deelauto's. Dit wordt ook steeds populairder, dat je bijvoorbeeld een auto kunt gebruiken en dan ergens kan neerzetten en dat een ander hem dan kan gebruiken. Of dat je een soort van taxi deelt met anderen, wat een goed alternatief zou zijn voor 65-plussers om mobiel te blijven. Omdat het dan goedkoper is dan een taxi. Zulke services kunnen professioneel worden aangeboden maar ook door burens of familie. Heeft u wel eens gehoord van zulke initiatieven?

Geïnterviewde: Ja, hier in de buurt is iets van een maatje ofzo. Dan moet je twee dagen van te voren aanvragen. Maar daar heb ik nog nooit gebruik van gemaakt want mijn dochter gaat bijna altijd met mij mee. Maar soms is dat wel moeilijk voor haar want ze werkt nog gewoon een paar dagen in de week. En volgens mij heb je ook nog een andere maar daarvan weet ik de naam niet meer.

Interviewer: De regiotaxi misschien?

Geïnterviewde: Ja, de regiotaxi moet je aanvragen bij de gemeente dacht ik.

Interviewer: Klopt en de gemeente werkt sinds kort ook met AutoMaatje. Kent u dat?

Geïnterviewde: Ja, AutoMaatje dat is hem. Die bedoel ik.

Interviewer: Waarom maakt u eigenlijk geen gebruik van zulke services?

Geïnterviewde: Omdat als ik wat verder moet het toch vaak naar het ziekenhuis is. En dan wil mijn dochter wel graag mee want zij wil ook horen wat de dokter verteld.

Interviewer: Zou u zich ook comfortabel voelen om bijvoorbeeld burens of vriendinnen te vragen om u te brengen?

Geïnterviewde: Oh ja zeker, veel mensen hebben al aangeboden om met mij mee te gaan en mij te brengen. Als mijn dochter bijvoorbeeld niet kan, dan wil de buurvrouw wel mee of mijn schoonzusje, zij heeft het ook al aangeboden.

Interviewer: Dat is wel fijn. Zou u zich ook comfortabel voelen om bijvoorbeeld een rit te delen met mensen die u niet kent?

Geïnterviewde: Ja, dat gebeurde vroeger ook wel eens. Dan moest ik met mijn man mee en dan zaten er meerdere mensen in de taxi.

Interviewer: En wat zou voor u dan een redelijke prijs vinden voor een deelritten service?

Geïnterviewde: Bijvoorbeeld naar Oldenzaal of Enschede? Ik denk dat een maximum toch wel gauw €15 of €20 is. Dat denk ik wel ja.

Interviewer: Ja, volgens mij is AutoMaatje ongeveer €0,35 per km. En dan komt daar vaak ook nog parkeerkosten bij, wat vindt u daarvan?

Geïnterviewde: Ja vooral de parkeerkosten zijn erg duur. Bij het ziekenhuis kost dat zo €5 euro.

Interviewer: Dus mocht u gebruik gaan maken van een deelrit service dan zou het wel wat goedkoper mogen?

Geïnterviewde: Ja dat vind ik wel, in ieder geval goedkoper dan een taxi.

Interviewer: Zijn er nog andere dingen waar een service aan zou moeten voldoen?

Geïnterviewde: Dat ze op tijd komen, dat vind ik belangrijk. Dat je hoor zo vaak, dat ze dan heel laat komen en dan ben je weer te laat op het ziekenhuis. Dat vind ik een belangrijk punt.

Interviewer: Wat vindt u er dan van dat u twee dagen van te voren moet bellen voor AutoMaatje?

Geïnterviewde: Soms moeilijk, want als je dan spontaan iets wilt doen of iets hebt dan kan dat niet met AutoMaatje. Maar ergens snap ik het ook wel omdat ze natuurlijk een chauffeur moeten zoeken maar dat is wel heel lastig als je ineens plotseling iets hebt. Dan kun je beter in de buurt vragen of iemand tijd heeft om je weg te brengen.

Interviewer: Vindt u dat er genoeg mogelijkheden zijn voor 65-plussers hier in de gemeente om mobiel te blijven?

Geïnterviewde: Ja, als je echt wilt dan kun je denk ik overal wel komen.

Interviewer: Denkt u dat dat ook te maken heeft met 'noaberschap'?

Geïnterviewde: Dat denk ik wel, zeker. In het westen sta je er toch wel meer alleen voor. Wat ik hoor van mijn schoonzusje in ieder geval.

Interviewer: Dan waren dit de vragen, heeft u zelf nog vragen? Of is er nog iets wat u wilt zeggen?

Geïnterviewde: Nee, eigenlijk niet.

### **Interviewee 3: Female, age 79**

Interviewer: We beginnen met wat introductie vragen en gaan daarna door met uw mobiliteit en uw mening over deelritten. En de eerste vraag is wat is uw leeftijd?

Geïnterviewde: 79

Interviewer: Woont u volledig zelfstandig?

Geïnterviewde: Ja

Interviewer: Wat is uw huidige werksituatie? Bent u met pensioen?

Geïnterviewde: Hoe bedoel je? Ja ik ben met pensioen?

Interviewer: En doet u nog iets ernaast? Vrijwilligerswerk bijvoorbeeld?



Geïnterviewde: Ja, ik ben mantelzorger voor mijn zus. En daar ben ik wel druk mee, nou ja druk. Ja ik moet daar wel verschillende dingen voor doen, mee naar de dokter bijvoorbeeld.

Interviewer: En zij woont ook gewoon in Denekamp?

Geïnterviewde: Ja, hierachter

Interviewer: Heeft u een mobiele telefoon? En kunt u zich daarmee goed redden?

Geïnterviewde: Ja, ik kan wel appen en bellen. Ik heb op het VVV gewerkt en toen kwam daar de computer en daar heb ik het geleerd. Ik heb ook een ipad en daar kan je alles mee.

Interviewer: U gaf aan dat u een zus in de buurt heeft wonen. Heeft u verder nog familie in de buurt wonen?

Geïnterviewde: Van mijn kant? Nee daarvan heb ik alleen nog mijn zus.

Interviewer: En kinderen?

Geïnterviewde: Ja, mijn twee kinderen met kleinkinderen wonen wel in de buurt. Eentje woont in Denekamp en eentje in Hengelo.

Interviewer: En hoe vaak ziet u gemiddeld per week uw kinderen of kleinkinderen?

Geïnterviewde: Ik pas op dus mijn kleinkinderen zie ik wel een paar keer in de week. Uit Hengelo zie ik ze ongeveer om de week.

Interviewer: En gaan jullie vaak daarheen of komen zij hier?

Geïnterviewde: Dat verschilt, de ene keer gaan wij daar heen en de andere keer komen zij hier.

Interviewer: Hoe gaan jullie daar heen?

Geïnterviewde: Met de auto. Oh en af en toe met de fiets. Afgelopen zomen toen het zo warm was gingen we op de fiets naar Hengelo.

Interviewer: Oke, dan meteen mijn volgende vraag. Want jullie hebben dus een auto en een fiets. Een elektrische fiets?

Geïnterviewde: Ja en wij hebben een elektrische fiets. Daarmee kan ik nog naar Hengelo. Op een normale fiets had ik dat niet snel meer gedaan.

Interviewer: Ja zo blijf je toch meer in beweging. En hoe zou u het contact met uw burens omschrijven.

Geïnterviewde: Ik heb wel goed contact met de burens maar niet zo in de omgang dat je daar zo even naar toe ga. Als het moet, als je bijvoorbeeld hulp nodig hebt dan wel maar ik kom daar niet wekelijks.

Interviewer: Was dat volgens u vroeger anders?

Geïnterviewde: Vroeger wel, dan kwam ik wel dagelijks bij een koppel dat naast ons woonde. Maar nu ga ik er alleen heen met een boodschap, een doel en anders niet. Ik ga niet zo naar binnen en vraag of ze kopje koffie willen drinken.

Interviewer: Denkt u dat het komt omdat er jongere mensen in de buurt zijn komen wonen?

Geïnterviewde: Ja dat denk ik wel. Die werken elke dag en s 'avonds zijn ze dan bezig met hun eigen dingen. Dan wil ik ze niet belasten.

Interviewer: En vragen de burens wel eens een gunst aan u?

Geïnterviewde: Nee, eigenlijk ook niet. Heel weinig. Ze zijn allemaal best wel op zichzelf.

Interviewer: Hoe zou u het noaberschap dan nu omschrijven in de buurt?

Geïnterviewde: Het is meer afstandelijk. Ik denk dat wanneer er iets is dat ze je dan wel helpen. Maar ze vragen nooit hoe het is.

Interviewer: Vroeger dan wel?

Geïnterviewde: Vroeger heel veel. Iedereen praatte veel meer, mensen waren ook meer thuis. En nu het gezellige heb je toch minder, mensen zijn wel vriendelijk maar daar blijft het ook bij. En nu loop je niet zomaar meer bij iemand binnen.

Interviewer: Wat zijn eigenlijk de voornaamste doelen van uw uitstapjes?

Geïnterviewde: Op het moment heb ik dat ik veel op ziekenbezoek ga bij mensen, dat komt met de leeftijd. Ik ga bijvoorbeeld nu af en toe langs bij de vrouw van een oud collega van mijn man. Die collega is namelijk recent overleden. Maar ik heb niet alleen maar zulke dingen. Ik ga samen met mijn man ook, als het mooi weer is, fietsen en dan ergens een kopje koffie drinken. Wij zijn niet zo dat we af en toe naar de bioscoop gaan.

Interviewer: Ziet u het op bezoek gaan bij bijvoorbeeld zieke mensen ook als een soort van noaberschap?

Geïnterviewde: Ja dat denk ik wel. Dat gevoel heb ik wel, dan krijg ik het gevoel dat ik nog wat goeds kan doen. En ik kan het nog allemaal. Af en toe is dat ook best vermoeiend en dan vraag ik mezelf af er is nog wel iets leuks.

Interviewer: Hoe bedoelt u dat?

Geïnterviewde: Nou vooral tijdens de corona toen kon je niks. Je kan wel naar buiten maar er is wel veel ellende.

Interviewer: Heeft u problemen ervaren tijdens deze corona periode?

Geïnterviewde: Nee niet echt. We hebben er rekening mee gehouden maar we gingen nog wel naar buiten.

Interviewer: Heeft u het idee dat u nog overal zelfstandig kan komen?

Geïnterviewde: Ja alleen zou ik het niet meer weten hoe ik een treinkaartje zou moeten kopen. Dat zou ik nu niet weten hoe dat moet.

Interviewer: Ging u vroeger wel eens met de trein?

Geïnterviewde: Ja vroeger wel, naar de broer van mijn man. Die woont in de buurt van Nijmegen. Maar nu moet je via zo'n kast en dan intikken waar je heen wilt. En dan moet ik eerst heel goed kijken want er zit niemand aan wie je iets kan vragen.

Interviewer: Ja klopt. Dat is inderdaad zo in Oldenzaal.

Geïnterviewde: Nee, en dan denk ik van nou zou ik dat nog wel kunnen. Ik weet dat niet, ik durf wel het en zou het wel proberen. Mijn man daarentegen zou dat niet zo snel doen.

Interviewer: Gaat u wel eens met de bus?

Geïnterviewde: Ik ben met de bus geweest toen mijn man in het ziekenhuis lag. En dat ging prima en dat was nog voordeliger dan met de auto naar het ziekenhuis en met die parkeerkosten. Dan ging ik heen met de bus en s' avonds ging ik met een van mijn kinderen met de auto terug. Dan kwam ik ook ineens op plekken waar ik nog nooit langs was geweest.

Interviewer: Denkt u dat de bus dan toegankelijker is omdat er een buschauffeur is aan wie je iets kan vragen?

Geïnterviewde: Ja dat denk ik wel. Nu kan je volgens mij gewoon betalen en dat is dan 2 euro naar Enschede.

Interviewer: U heeft geen ov-chipkaart?

Nee, nou ja ik heb er wel een maar daar heb ik geen geld op staan. Dus die gebruik ik niet.

Interviewer: Wat is voor de dichtstbijzijnde bushalte?

Geïnterviewde: Die is 4 minuten fietsen vanaf hier.

Interviewer: Hoe gaat u daar heen?

Geïnterviewde: Met de fiets. Want dus zus van mijn man woont aan de overkant van de straat. Dus daar kon ik mijn fiets neerzetten.

Interviewer: En als uw schoonzus daar niet zou wonen? Hoe zou u er dan heen gaan?

Geïnterviewde: Dan lopend want je kan daar je fiets niet beveiligd parkeren. Ik zet mijn fiets bij de bushalte zo neer. En niet elke bushalte hier heeft überhaupt een fietsenstalling.

Interviewer: Bent u bekend met de reisapp 9292?

Geïnterviewde: Nee, die ken ik niet. Ik zou ook niet zo weten hoelaat de laatste bus gaat vanuit Denekamp bijvoorbeeld?

Interviewer: Zijn er ook redenen waarom u geen uitstapjes maakt?

Geïnterviewde: Nee ik ga elke dag wel eventjes naar buiten. Alleen als het heel hard regent, dan blijf ik binnen.

Interviewer: Oke dan was dit het eerste deel van het interview. Dan gaan we door naar het deel over deelritten. Dat is iets wat steeds populairder wordt, dat je bijvoorbeeld een auto kunt gebruiken en dan ergens kan neerzetten en dat een ander hem dan kan gebruiken. Of dat je een soort van taxi deelt met anderen, wat een goed alternatief zou zijn voor 65-plussers om mobiel te blijven. Omdat het dan goedkoper is dan een taxi. Zulke services kunnen professioneel worden aangeboden maar ook door burens of familie. Heeft u wel eens gehoord van zulke initiatieven?

Geïnterviewde: Ja dan kun je bellen naar de gemeente bellen toch en dan haalt iemand je op?

Interviewer: Ja dat klopt. Eigenlijk lijkt het veel op een taxi maar het is een stuk goedkoper en het kan zijn dat er meerdere mensen in de auto zitten die ergens heen moeten.

Geïnterviewde: Ah ja daar heb ik wel eens iets van gelezen in de krant. Maar is dat hier ook al?

Interviewer: Ja, het is nog vrij nieuw hier. En ze denken dus dat door zulke services 65-plussers langer mobiel blijven en dus langer zelfstandig kunnen blijven wonen.

Geïnterviewde: Ja dat geloof ik wel. Ik denk dat mobiel blijven wel belangrijk is voor je zelfstandigheid en vrijheid.

Interviewer: En zou u daar wel eens gebruik van willen maken?

Geïnterviewde: Nou nog niet, want nu kom ik overal nog wel. Ik heb zelf ook een rijbewijs. Maar ik kan me voorstellen dat het voor sommige mensen ideaal is. Dan kun je nog eens ergens naar toe. Alleen ik heb geen idee hoe dat werkt en waar je allemaal naar toe mag. Want bijvoorbeeld de

regiotaxi rijdt alleen in de gemeente en naar Oldenzaal. Maar je kunt daarmee niet naar het ziekenhuis in Enschede.

Interviewer: Het andere initiatief heet AutoMaatje en dat is dus dat vrijwilligers voornamelijk ouderen rondrijden en het kan zijn dat er dan meerdere mensen in de auto zitten. Dit wetende, zou u zich ook comfortabel voelen om familie, vrienden of buren te vragen?

Geïnterviewde: Mijn kinderen sowieso. Wij willen bijvoorbeeld nog een keer naar Oostenrijk toe en mijn zoon wil ons er wel een keer heen brengen, of hij het doet is dan nog een tweede vraag. Maar zelf rijden wij niet meer zo ver. Wij zijn ook wel eens met de bus op vakantie geweest naar Oostenrijk.

Interviewer: Zou u ook buren vragen om u ergens heen te brengen?

Geïnterviewde: Buren nu niet meer zo snel, de oude buren wel. Maar nu zou ik er niet prettig bij in de auto zitten. Ik zou me ergens wel bezwaard voelen en zij vragen nooit niks aan ons.

Interviewer: Dan zou u misschien eerder een service als AutoMaatje bellen?

Geïnterviewde: Ja dan wel. Ik vraag me ook af of dat nu ook al echt werkt in het dorp? Want ik ken het ook nog niet.

Interviewer: En wat vindt u een redelijke prijs voor zo'n service? Vindt u dat belangrijk?

Geïnterviewde: Ja, ik weet van de Regiotaxi dat het ongeveer 12 euro is om van hier naar Deurningen te worden gebracht uit mijn hoofd. En ik vind niet dat het te duur zou moeten zijn. Stel je woont op het bejaardentehuis, dat is maandelijks al best veel. En als je er dan een keertje uit wil moet dat gewoon kunnen qua prijs.

Interviewer: Vindt u dat de gemeente zo'n dergelijke service financieel zou moeten ondersteunen?

Geïnterviewde: Ja, dat moet ook blijven zo. Dat mensen die het nodig zijn er nog wel op uit kunnen.

Interviewer: En vindt u dat de gemeente meer promotie zou moeten maken voor zulke services?

Geïnterviewde: Ja, want ik ken het niet. En nu hebben wij het nog niet echt nodig maar ik denk dat het in de toekomst wel iets voor mij zou kunnen zijn.

Interviewer: Zijn er andere dingen waar zo'n service volgens u aan moet voldoen?

Geïnterviewde: Dat je verder kan dan alleen de regio. Want ik kan me voorstellen dat veel mensen zo'n service gebruiken om naar het ziekenhuis te gaan en die ligt buiten de gemeente. En een normale taxi is gewoon heel duur.

Interviewer: Ja dat kan ik me voorstellen. En wat vindt u ervan dat u twee dagen van te voren moet bellen voor AutoMaatje?

Geïnterviewde: Ik vind eigenlijk dat wanneer er plots iets gebeurd en je hebt geen andere mogelijkheid dat zo'n service ook gewoon kan rijden.

Interviewer: En reed bijvoorbeeld de Regiotaxi op tijd, de keren dat u die gebruikte?

Geïnterviewde: Ja, de keren dat ik meeging was hij altijd op tijd. Ik heb dan ook nog niet echt meegemaakt dat er veel andere mensen bij in zaten maar nee dat nog niet.

Interviewer: Oke heeft u voor mij nog vragen?

Geïnterviewde: Nee.

**Interviewee 4: Male, 80.**

Interviewer: En dan gaan we beginnen met dit interview. Wat is uw leeftijd?

Geïnterviewde: 80

Interviewer: En hoe ziet uw woonsituatie eruit? Woont u nog zelfstandig?

Geïnterviewde: Ja, ik woon zelfstandig met mijn vrouw

Interviewer: En u bent met pensioen?

Geïnterviewde: Ja

Interviewer: Doet u ernaast nog vrijwilligerswerk?

Geïnterviewde: Nou niet echt vrijwilligerswerk maar ik klus af en toe nog bij. Als ik iemand kan helpen dan doe ik dat.

Interviewer: En heeft u een mobiele telefoon?

Geïnterviewde: Nee, ook geen behoefte aan. Dat is niks voor mij

Interviewer: Heeft u nog familie in de buurt wonen?

Geïnterviewde: Ja, mijn zus woont hier in de buurt. En mijn broer ook nog. Iedereen woont hier in het dorp.

Interviewer: En hoe vaak ziet u uw familie?

Geïnterviewde: Mijn ene zus ongeveer om de week of iedere week nog wel. En mijn broer 1 of 2 keer in de maand. Maar we hebben wel gewoon goed contact, zoals met verjaardagen. En mijn broer is nu niet heel goed in orde dus daar ga ik wel heen.

Interviewer: En hoe gaat u daar naar toe?

Geïnterviewde: Gewoon op de fiets. En soms ook gewoon lopend.

Interviewer: En hoe zou u het contact met uw burens omschrijven?

Geïnterviewde: Nou het is geen buurt meer. Het contact is er, we spreken elkaar toe en hebben af en toe een praatje. Maar het is wel anders dan vroeger. Het is wat meer ingehouden, je doet minder voor elkaar.

Interviewer: Vroeger voelde dan u het noaberschap sterker dan nu?

Geïnterviewde: Ja toen gingen we wel meer met de buurt om. Daar kon je zo aanschrijven op een middag voor een flesje bier. Dat was altijd heel gezellig, dat je zo naar binnen kon lopen. Of gewoon ergens koffie drinken. De buurvrouw zei altijd tegen mij: "Als je alleen bent overdag, dan kom je hier maar gewoon een kopje koffie drinken."

Interviewer: Waar denkt u dat dit door komt?

Geïnterviewde: Doordat mensen veel meer werken, vaak allebei. Dan ben je gewoon veel drukker dan anders. Dat was toen gewoon zo. Toen kon het ook dat eentje van het gezin werkte, daar kwam je mee rond.

Interviewer: Ja daar kan u wel eens gelijk in hebben. Dan heeft u ook een elektrische fiets?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: En een auto? Heeft u ook een rijbewijs?

Geïnterviewde: Ja, ik rij het meeste van ons twee.

Interviewer: En welke van de twee heeft uw voorkeur?

Geïnterviewde: De fiets.

Interviewer: En waarom de fiets?

Geïnterviewde: Als het mooi weer is, dan ga ik liever fietsen. En de beweging die ik ervan krijg. Ik zeg altijd de auto is meer voor het werken, het is handig om dingen erin te vervoeren. Ik ben wel gek met de auto maar ik fiets toch liever.

Interviewer: Wat is dan voor u een reden om eerder de auto te pakken?

Geïnterviewde: Ook bijvoorbeeld als het slecht weer is. Als het regent dan pak ik eerder de auto, ook al is het maar een klein stukje.

Interviewer: En wat zijn de voornaamste doelen van uw uitstapjes?

Geïnterviewde: Ook veel om de natuur in te gaan en vaak ook sociaal. Ik mag graag buiten zijn, tijdens het fietsen kijk ik altijd veel om me heen.

Interviewer: Denkt u dat het mobiel blijven belangrijk is voor ouderen om zich niet eenzaam te voelen?

Geïnterviewde: Ja zeker. En het zelfstandig blijven. Ik wil hier zo lang mogelijk blijven wonen maar ja dat kan snel anders zijn mocht het niet meer gaan. Maar ik doe alles nog hier.

Interviewer: En heeft u nog het idee dat u overal zelfstandig kan komen?

Geïnterviewde: Ja, de meeste plekken. Hele verre vakantie tripjes rij ik niet meer.

Interviewer: En gaat u wel eens met de bus of de trein?

Geïnterviewde: Nee nooit. Ja, alleen met mijn vrouw maar alleen doe ik het niet.

Interviewer: En u ging vroeger ook nooit met het openbaar vervoer?

Geïnterviewde: Nee, mijn ouders hadden daar geen tijd voor. Die hadden een bakkerij. En naar school en werk gingen wij met de fiets. Iets later kreeg ik dan een brommer, dat was normaal.

Interviewer: Denkt dat het invloed heeft gehad op uw mening op openbaar vervoer?

Geïnterviewde: Nou vroeger was het anders, dan ging je niet zo snel ergens verder weg heen. En we fietsten toen altijd veel verder, naar bijvoorbeeld mijn opa en oma, en dat was normaal toen.

Interviewer: Vindt u het wel belangrijk dat het openbaar vervoer blijft in de gemeente?

Geïnterviewde: Ja, ik denk dat de optie er sowieso moet blijven. En hier in het dorp is het nog prima maar in kleinere dorpen heb je vaak maar één buslijn en ik vind wel dat de gemeente die moet behouden. Maar ik heb nog een auto en stel het wordt minder dan is het wel een goed alternatief.

Interviewer: Interviewer: Oke dan was dit het eerste deel van het interview. Dan gaan we door naar het deel over deelritten. Dat is iets wat steeds populairder wordt, dat je bijvoorbeeld een auto kunt gebruiken en dan ergens kan neerzetten en dat een ander hem dan kan gebruiken. Of dat je een soort van taxi deelt met anderen, wat een goed alternatief zou zijn voor 65-plussers om mobiel te blijven. Omdat het dan goedkoper is dan een taxi. Zulke services kunnen professioneel worden aangeboden maar ook door burens of familie. Heeft u wel eens gehoord van zulke initiatieven?

Geïnterviewde: Nee, ik dat kende ik niet.

Interviewer: Wat is uw mening over zulke initiatieven?

Geïnterviewde: Ik weet niet of het iets voor mij is, daarvoor is het voor mij nog te onbekend. Ik hoef daar ook nu nog niet aan te denken omdat ik alles nog zelf kan.

Interviewer: Hoe zou u er zich bij voelen om een rit te delen met een onbekende of een onbekende chauffeur.

Geïnterviewde: Nou ik zou er wel bij in stappen. Ik vind het ook belangrijk dat we dan een praatje kunnen maken. Het moet naast praktisch ook gezellig zijn. Ik heb vroeger ook wel veel samen gereden met collega's.

Interviewer: Zouden zulke services betaalbaar moeten zijn volgens u?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: En wanneer is zoiets betaalbaar?

Geïnterviewde: De prijs zou ik zo niet weten. Maar de taxi's hier vind ik wel echt duur dus dat zou wel goedkoper moeten zijn.

Interviewer: Zou de gemeente zit moeten promoten volgens u? Dat dorpen goed bereikbaar zijn?

Geïnterviewde: Ja, al die buurtbussen die naar de kleinere dorpen rijden zijn wel belangrijk.

Interviewer: Zou u zelf zo'n vrijwilliger willen worden?

Geïnterviewde: Dat wordt moeilijk, want eigenlijk heb ik wel veel te doen.

Interviewer: Dan waren dit mijn vragen. Heeft u nog vragen voor mij?

Geïnterviewde: Nee hoor.

### **Interviewee 5: Female, age 85**

Interviewer: Dan beginnen we met de introductievragen. Wat is uw leeftijd?

Geïnterviewde: 85.

Interviewer: Woont u nog zelfstandig?

Geïnterviewde: Ja ik woon alleen maar mijn zoon woont naast mij. Ik heb wel hulp van de thuiszorg twee keer per dag.

Interviewer: En bent u met pensioen?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Doet u nog vrijwilligerswerk of iets anders wat u wekelijks doet?

Geïnterviewde: Ik deed altijd vrijwilligerswerk op het bejaardentehuis maar nu niet meer. Ik ga elke week naar de dagbesteding bij het klooster.

Interviewer: En hoe vaak gaat u daarheen in de week?

Geïnterviewde: Meestal 2 keer in de week. Op woensdag en vrijdag.

Interviewer: Waarom gaat u naar de dagbesteding?

Geïnterviewde: Zo kom ik nog wat vaker de deur uit en hoeven mijn kinderen niet elke dag langs te komen. Want die zijn ook gewoon druk. En ik vind het eigenlijk ook wel gezellig, er worden vaak leuke dingen georganiseerd.

Interviewer: Dat klinkt inderdaad goed. En heeft u een mobiele telefoon?

Geïnterviewde: Ja, mijn zoon heeft mij er eentje gegeven.

Interviewer: En kunt u daarmee goed overweg? Kunt u bijvoorbeeld appen?

Geïnterviewde: Ja ook, dat hebben mijn kleinkinderen en kinderen mij geleerd.

Interviewer: U verteld al dat u naast uw zoon woont. Waar wonen uw andere kinderen?

Geïnterviewde: Mijn dochter woont in Oldenzaal en ik heb nog een zoon die hier in het dorp woont.

Interviewer: En hoe vaak ziet u die gemiddeld per week? Uw zoon die naast u woont bijvoorbeeld, ziet u hem elke dag?

Geïnterviewde: Bijna wel, soms maar eventjes hoor. Dan drinken we alleen een kopje koffie. En mijn andere kinderen zie ik om de week, soms één keer in de week. Dat verschilt nogal.

Interviewer: En komen zij vaak bij u of gaat u daar ook wel eens heen?

Geïnterviewde: In de zomer ging ik nog wel eens fietsend naar mijn andere zoon hier in het dorp. Maar nu doe ik dat niet meer. En mijn dochter haalde mij meestal op of kwam hier. Maar ze komen vaker hier nu.

Interviewer: En u fiets nu niet meer zoveel?

Geïnterviewde: Nee, ik ben wat slechter te been sinds een tijdje.

Interviewer: Hoe zou u noaberschap in uw eigen woorden omschrijven?

Geïnterviewde: Dat je als buren op elkaar let en elkaar helpt waar nodig.

Interviewer: En ervaart u dat in uw eigen buurt?

Geïnterviewde: Vroeger wel meer ja. Wij wonen allemaal wat verder van elkaar en er zijn wat mensen verhuisd. Maar vroeger hielpen we elkaar allemaal op de boerderij mocht iemand hulp nodig hebben. En gingen we wekelijks bij elkaar op de koffie. Nu is dat wel wat minder maar dat komt ook omdat ik wat slechter te been ben.

Interviewer: Is uw buurt veel veranderd de afgelopen jaren?

Geïnterviewde: Er zijn wel wat mensen verhuisd, vooral de ouderen. Maar het contact is nog wel goed. Ik ga bijvoorbeeld nog wel eens op de koffie bij de andere buurvrouw.

Interviewer: U vertelde al dat u een fiets had, is dit een normale of elektrische fiets?

Geïnterviewde: Elektrische.

Interviewer: En hoe vaak gebruikt u die nog?

Geïnterviewde: Nu niet meer eigenlijk.

Interviewer: En heeft u een rijbewijs?

Geïnterviewde: Nee.

Interviewer: Wat zijn de voornaamste doelen van uw tripjes?

Geïnterviewde: Vooral naar de dagbesteding of familie.

Interviewer: En hoe gaat u naar de dagbesteding?



Geïnterviewde: Vaak met de auto, dan brengt mijn zoon mij. Of met de regiotaxi.

Interviewer: En gaat u wel eens met de bus?

Geïnterviewde: Vroeger wel maar nu ook niet meer.

Interviewer: Waarom gaat u nu nooit meer met de bus?

Geïnterviewde: De bushalte is best ver weg, wel 20 minuten lopen en dat kan ik niet meer zo goed.

Interviewer: Zijn er voor u andere redenen om geen uitstapjes te maken? Behalve dat u niet meer zo ver alleen kunt fietsen of wandelen?

Geïnterviewde: Het weer ook wel, ik ga niet meer echt veel naar buiten als het echt heel koud is zoals nu of als het regent. Behalve als ik met de auto gebracht wordt.

Interviewer: Vind u het belangrijk dat openbaar vervoer in dorpen goed blijft?

Geïnterviewde: Ja, ik denk dat voor veel mensen het een goeie van manier is om te kunnen blijven reizen.

Interviewer: Vindt u dat het openbaar vervoer in de gemeente goed is?

Geïnterviewde: Voor zover ik weet wel, het zijn wel veel buurtbussen maar dat is nog wel prima dacht ik.

Interviewer: Dan gaan we nu door naar het tweede deel van het interview over deelritten. Dit is iets wat steeds populairder wordt en zou een goed alternatief zijn voor ouderen die zelf niet meer kunnen rijden om zo mobiel mogelijk te blijven en dus langer zelfstandig thuis kunnen blijven wonen. Heeft u wel eens gehoord van zulke initiatieven?

Geïnterviewde: Hoort de regiotaxi daar ook bij?

Interviewer: Ja, maar u hebt bijvoorbeeld ook nog een service namelijk AutoMaatje. Dan belt u naar een bepaald nummer twee dagen van te voren en dan wordt u gematched aan een vrijwilliger die u vervolgens naar uw bestemming brengt. Kent u die?

Geïnterviewde: Ik heb daar wel eens iets over gelezen in de krant, dat is nieuw toch?

Interviewer: Ja, ziet u zichzelf eens van zo'n service gebruik maken?

Geïnterviewde: Ja, weet ik eigenlijk niet. Ik gebruik nu de regiotaxi en die bevalt me wel.

Interviewer: Het verschil tussen de twee is eigenlijk dat AutoMaatje verder rijdt dan alleen de gemeente en Oldenzaal wat de regiotaxi doet. Zou dat iets voor u zijn?

Geïnterviewde: Ja dat klopt inderdaad dat de regiotaxi niet zo ver rijdt. Ik heb nog wel een zus in Hengelo wonen en die ik nu minder omdat mijn kinderen niet altijd tijd hebben om mij daar heen te brengen. Dus daarvoor lijkt het wel wat.

Interviewer: En wat zou u bijvoorbeeld een redelijke prijs vinden om van hier naar Hengelo te rijden?

Geïnterviewde: Nou ik vind 20 euro wel echt het maximum.

Interviewer: AutoMaatje is op het moment €0,35 per kilometer, wat vindt u van die prijs?

Geïnterviewde: Wel redelijk, misschien nog wel een beetje aan de dure kant. Maar ik vind het wel goed dat de optie er is.

Interviewer: Wat zou u er dan vinden om dat ritje te delen met iemand? Iemand die u bijvoorbeeld niet kent?

Geïnterviewde: Als je daardoor de kosten kan delen, dan zou ik het wel eerder doen.

Interviewer: Vindt u het praatje maken met de chauffeur ook belangrijk?

Geïnterviewde: Ja, anders wordt het wel erg afstandelijk. Het moet ook een beetje gezellig zijn, net zoals de regiotaxi. Daar maak ik ook altijd een praatje.

Interviewer: Vindt u dat er over het algemeen genoeg opties zijn voor ouderen om ergens te komen?

Geïnterviewde: Ik merk wel dat ik meer afhankelijk ben maar hiervoor kon ik overal komen. Ik denk wel dat zoiets zoals als AutoMaatje voor veel mensen een oplossing kan zijn.

Interviewer: Dan was dit het interview. Heeft u nog vragen voor mij?

Geïnterviewde: Nee hoor.

### **Interviewee 6: Male, age 86**

Interviewer: Bent u klaar voor het interview?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Dan is de eerste vraag, wat is uw leeftijd?

Geïnterviewde: 86.

Interviewer: En hoe ziet uw huidige woonsituatie eruit? Dus woont u zelfstandig en met wie?

Geïnterviewde: Ik woon zelfstandig alleen. Mijn vrouw is al jaren terug overleden.

Interviewer: Wat vervelend om te horen. Krijgt u dan hulp van bijvoorbeeld de thuiszorg?

Geïnterviewde: Ja, de thuiszorg komt 2 keer per dag. In de ochtend en in de avond.

Interviewer: Bent u verder nog actief bij een vereniging of doet u nog vrijwilligerswerk?

Geïnterviewde: Ik heb een hele lange tijd wekelijks gezwommen met een groepje maar dat lukt mij nu niet meer. En vrijwilligerswerk, tja nee ik hielp af en toe wel bij familie. Dingetjes maken of repareren. Maar dat is ook minder geworden.

Interviewer: Waarom is dat minder geworden als ik vragen mag?

Geïnterviewde: Ja hoor, ouderdom he. Ik ben slechter te been en doe veel met een rollator of scootmobiel vandaar dat ik die dingen ook minder kan doen.

Interviewer: Heeft u ook een mobiele telefoon?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: En kunt u daar goed mee overweg? Bellen maar ook bijvoorbeeld appen?

Geïnterviewde: Jazeker, dat hebben mijn kleinkinderen mij geleerd. Anders was het me zeker niet gelukt.

Interviewer: Wat goed om te horen. Wonen uw kinderen en kleinkinderen bij u in de buurt?

Geïnterviewde: Ja, mijn twee kinderen wonen hier in het dorp.

Interviewer: En hoe vaak ziet u uw kinderen en kleinkinderen gemiddeld per week?

Geïnterviewde: Wekelijks, soms nog wel vaker.

Interviewer: Gaat u naar uw kinderen toe of komen zij vaker hier?

Geïnterviewde: Dat verschilt per keer.

Interviewer: Waar hangt dat dan van af?

Geïnterviewde: Het weer bijvoorbeeld. En s 'avonds komen ze ook vaker hier omdat de thuiszorg nog wel eens verschilt hoe laat ze komen. Maar met goed weer ga ik vaak naar mijn kinderen toe op mijn scootmobiel.

Interviewer: Heeft u verder nog familie in de buurt wonen?

Geïnterviewde: De meeste broers en zussen zijn al overleden. Ik heb nog één zus hier in het dorp wonen. En ik ga af en toe nog op bezoek bij de vrouw van mijn broer, die zit hier een eindje verderop in het bejaardentehuis.

Interviewer: En hoe gaat u daar naar toe?

Geïnterviewde: Ja vaak op mijn scootmobiel. Op het begin liep ik nog wel eens naar het bejaardentehuis maar je weet maar nooit of dat goed gaat.

Interviewer: Hoe zou u het contact met uw burens omschrijven?

Geïnterviewde: Anders, er zijn veel jonge mensen in de straat komen wonen de afgelopen jaren. Ik zeg ze gedag maar vroeger ging ik vaak wel op de koffie bij de burens. Dat zou ik nu niet meer zo snel doen.

Interviewer: Hoe zou u de term noaberschap van vroeger dan omschrijven?

Geïnterviewde: Op elkaar letten en helpen wanneer iemand dat nodig had. Mijn broer en ik woonden in dezelfde straat en zijn vrouw poetste altijd mijn schoenen bijvoorbeeld. Maar samen hielpen wij ook wel eens andere burens als er iets gemaakt moest worden. Burens waren erg betrokken bij elkaars leven.

Interviewer: En dat ervaart u nu niet meer?

Geïnterviewde: Minder, mensen zijn wel vriendelijk maar echt dat noaberschap is wel anders.

Interviewer: Waar komt dat door volgens u?

Geïnterviewde: Tja, mensen hebben minder tijd voor elkaar. Ze zijn vaak minder thuis. En misschien omdat mensen in andere levensfasen zitten. Zoals die jonge lui doen nog hartstikke veel met vrienden in het weekend.

Interviewer: Mist u het gevoel van 'noaberschap' in de buurt?

Geïnterviewde: Soms wel maar ik weet zeker dat wanneer ik hulp nodig heb, ze zeker van alles willen doen?

Interviewer: Waar zou u dan hulp bij nodig hebben?

Geïnterviewde: Misschien als er een keer iets gemaakt moet worden. Een paar jaar terug heb ik een stuk laten uitbouwen zodat ik op de begane grond mijn bed kon zetten. Het meeste heb ik laten doen maar toen heeft de buurman nog wel een keertje geholpen.

Interviewer: Naast familie, wat zijn dan de voornaamste doelen van uw uitstapjes?

Geïnterviewde: Ik ga graag naar buiten met mooi weer, eventjes het dorp in voor boodschappen.

Interviewer: En u doet dat allemaal met de scootmobiel? Kunt u nog fietsen?

Geïnterviewde: Nee, helaas fiets ik niet meer. Dat deed ik altijd heel graag.

Interviewer: Waar fietste u graag?

Geïnterviewde: Vaak de natuur in. Je kunt hier prachtig mooi fietsen, ik ging vaak met mijn broer op pad. Nu maak ik die ritjes op mijn scootmobiel, maar dan minder grote rondes.

Interviewer: Heeft u ook een rijbewijs?

Geïnterviewde: Ja, die heb ik nog wel. Maar autorijden doe ik ook niet meer zo vaak, alleen als het moet.

Interviewer: Wanneer gebruikt u uw auto dan nog?

Geïnterviewde: Om af en toe mee naar het ziekenhuis te gaan.

Interviewer: Heeft u het idee dat u nog mobiel bent?

Geïnterviewde: Tja, wel minder dan vroeger maar dat is logisch. Ik voel me nog wel mobiel.

Interviewer: Vindt u dat ook belangrijk?

Geïnterviewde: Ja, ik voel me daardoor nog wel redelijk zelfstandig. Ik zou er niet aan moeten denken om in een bejaardentehuis te zitten, vandaar ook die uitbouw.

Interviewer: Gaat u ook wel eens met het openbaar vervoer?

Geïnterviewde: Nee nooit.

Interviewer: Hoe komt dat denkt u?

Geïnterviewde: Dat trekt me helemaal niet, en ik weet niet eens of ik daar wel in kan met mijn scootmobiel.

Interviewer: Ging u vroeger wel eens met uw familie met de bus of de trein?

Geïnterviewde: Nee, wij zijn opgegroeid in het dorp hiernaast en daar had je helemaal geen bushaltes. Dan moest je eerst naar Denekamp fietsen. Wij gingen ook niet vaak echt ver weg met het gezin, alleen naar de dorpen dichtbij.

Interviewer: Dan was dit het eerste deel van het interview. Het tweede deel gaat over deelritten in de gemeente. Deelritten is iets wat steeds populairder wordt, het is een soort taxi die je dan deelt met anderen. Men denkt dat dit een goed alternatief is voor 65-plussers om mobiel te blijven. Zulke services kunnen professioneel worden aangeboden maar ook door burens of familie. Heeft u wel eens gehoord van zulke initiatieven?

Geïnterviewde: Is de regiotaxi zoiets?

Interviewer: Ja bijvoorbeeld. Alleen moet u volgens mij aanvraag doen bij de gemeente als u daar gebruik van wilt maken. Maar ook bijvoorbeeld AutoMaatje, heeft u daar wel eens van gehoord.

Geïnterviewde: Ja dat van de regiotaxi klopt. Maar AutoMaatje? Oh stond daar niet eens een stuk van in de krant?

Interviewer: Ja dat klopt. Zou zo'n soort service iets voor u zijn?

Geïnterviewde: Ja geen idee. Hoe werkt dat dan?

Interviewer: U belt dan 2 dagen voordat u ergens naar toe moet. En dan wordt u gekoppeld aan een vrijwilliger die u vervolgens ergens heen brengt. Het kost dan €0,35 per kilometer plus eventuele parkeerkosten.

Geïnterviewde: Dat klinkt best wel mooi. Alleen dat je daarvoor 2 dagen van te voren moet bellen.

Interviewer: Wat vindt u daarvan?

Geïnterviewde: Dan is het spontane er wel van af.

Interviewer: Zou het iets voor u zijn?

Geïnterviewde: Dat weet ik niet zo goed, ik ken het niet echt en ook geen anderen die er gebruik van maken. Maar misschien als ik ergens naar toe moet en geen alternatief heb.

Interviewer: Hoe staat u tegenover het delen van zo'n soort rit met anderen?

Geïnterviewde: Dat lijkt me prima. Zolang je maar wel op tijd bent bij je afspraak bijvoorbeeld.

Interviewer: Vindt u dat de gemeente zulke services meer zou moeten promoten?

Geïnterviewde: Ja, ik had er nog nooit van gehoord.

Interviewer: Vindt u in het algemeen dan dat er genoeg opties zijn voor 65-plussers in de gemeente om ergens te komen?

Geïnterviewde: Nou ja, ik ga nooit met de bus. En een taxi vind ik vaak wel duur, dus ik ben soms wel afhankelijk van mijn eigen auto of dat ik mijn kinderen moet vragen.

Interviewer: Zou u uw burens vragen om u ergens heen te brengen?

Geïnterviewde: De burens van vroeger wel, nu zou ik dat niet zo snel meer doen. Als de nood echt hoog is misschien wel.

Interviewer: En maakt u wel eens gebruik van de regiotaxi?

Geïnterviewde: Nee, je komt daarmee niet zo ver. Alleen maar in de gemeente.

Interviewer: Vindt u dat zulke services verder moeten kunnen rijden dan alleen de gemeente?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: En wat vindt u van de prijs van AutoMaatje?

Geïnterviewde: Klinkt goedkoper dan een taxi bellen. Misschien dat ik nu eerder die service zou bellen dan een taxi.

Interviewer: Dan waren dat mijn vragen. Heeft u nog vragen aan mij?

Geïnterviewde: Nee.

