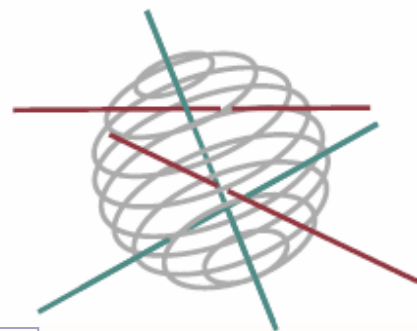


SSD

SCIENCE FOR A SUSTAINABLE DEVELOPMENT



MOBILITEIT EN SENIOREN: OUDER WORDEN EN EEN DUURZAAM TRANSPORTSISTEEM

“MESSsAGE”

J. CHRISTIAENS, A. DAEMS, S. DURY, L. DE DONDER, L. LAMBERT,
P. LANNOY, G. NIJS, D. VERTÉ, I. VLEUGELS



ENERGY 

TRANSPORT AND MOBILITY 

AGRO-FOOD 

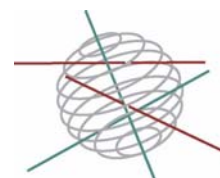
HEALTH AND ENVIRONMENT 

CLIMATE 

BIODIVERSITY   

ATMOSPHERE AND TERRESTRIAL AND MARINE ECOSYSTEMS   

TRANSVERSAL ACTIONS 



Transversale acties

	EINDVERSLAG SAMENVATTING
MOBILITEIT EN SENIOREN: OUDER WORDEN EN EEN DUURZAAM TRANSPORTSYSTEEM	
“MESSsAGE”	
SD/TA/06	

Promotoren

Ilse Vleugels
Mobiel 21

Dominique Verté
Vrije Universiteit Brussel (VUB)

Pierre Lannoy
Université Libre de Bruxelles (ULB)

Auteurs

Jan Christiaens, Lies Lambert, Ilse Vleugels - Mobiel 21
Amélie Daems, Pierre Lannoy, Greg Nijs - ULB
Sarah Dury, Liesbeth De Donder, Dominique Verté - VUB





Rue de la Science 8
Wetenschapsstraat 8
B-1000 Brussels
Belgium
Tel: +32 (0)2 238 34 11 – Fax: +32 (0)2 230 59 12
<http://www.belspo.be>

Contact person: Marc Van Heuckelom
+32 (0)2 238 35 55

Neither the Belgian Science Policy nor any person acting on behalf of the Belgian Science Policy is responsible for the use which might be made of the following information. The authors are responsible for the content.

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without indicating the reference :

Christiaens J., Daems A., Dury S., De Donder L., Lambert L., Lannoy P., Nijs G., Verté D., Vleugels I., ***Mobiliteit en senioren: ouder worden en een duurzaam transportsysteem “M ESsAGE”***, Eindverslag Brussel: Federaal Wetenschapsbeleid 2009 –12 p. (Onderzoekprogramma “Wetenschap voor een Duurzame Ontwikkeling”)

Doelen

Het onderzoeksproject MESsAGE (Mobiliteit en Ouderen: succesvol ouder worden in een duurzaam transportsysteem) wil enerzijds bijdragen aan het verhogen van de vervoersautonomie van ouderen en anderzijds het gebruik van duurzame vervoersmodi bij ouderen stimuleren. Om dit waar te maken, moeten jonge senioren bewustgemaakt worden van de mogelijkheden om hun leven zo te organiseren, dat ze zich langer autonoom kunnen verplaatsen. Lokale beleidsmakers moeten verder ook bewustgemaakt worden van de noden en behoeften van ouderen. Die noden en behoeften moeten dan vertaald worden in concrete maatregelen op het terrein.

De operationele doelstellingen in het project zijn: inzicht verwerven in de huidige mobiliteitspatronen van ouderen in België en wat die mobiliteitspatronen determineert; het effect nagaan van dat mobiliteitsgedrag in termen van duurzaamheid nu en in de toekomst; inzicht verwerven in de percepties van ouderen rond problemen i.v.m. duurzame mobiliteit, hun eigen verantwoordelijkheid daarin en de kansen om tot actie over te gaan en ten slotte het testen en evalueren van nieuwe methoden die de participatie van ouderen aan lokaal mobiliteitsbeleid kunnen verhogen.

Methodologie

Het MESsAGE-onderzoeksteam, bestaande uit drie partners, onderzocht dat onderwerp vanuit verschillende invalshoeken van januari 2007 tot maart 2009.

Het Departement Agogie van de Vrije Universiteit Brussel analyseerde het mobiliteitsgedrag, de ervaren of gepercipieerde problemen en noden van de ouderenpopulatie in België met betrekking tot een verscheidenheid aan sociodemografische parameters. Het team deed statistische analyses op drie verschillende datasets: MOBEL, OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen) en OBO (Ouderenbehoefteonderzoek).

MOBEL is een dataset die informatie bevat over de mobiliteitspatronen van 7.025 Belgische individuen in relatie tot hun sociodemografisch profiel van 1999. Voor MESsAGE werd een analyse uitgevoerd op een subset van 1401 respondenten met een leeftijd van 60 tot 99 jaar. OVG is een dataset, gebaseerd op een vragenlijst, die informatie bevat over de mobiliteitspatronen van 22.351 individuen in Vlaanderen. De vragenlijst werd afgenomen in 2000-2001. De analyse binnen MESsAGE werd uitgevoerd op een subset van 3.244 ouderen van 60 jaar en ouder.

OBO is een dataset gebaseerd op een onderzoek onder 44.431 oudere personen (60 en ouder) in 93 steden en gemeenten in Vlaanderen. Binnen het kader van MESsAGE werd het onderzoek uitgebreid naar de Waalse gemeente Gouvy (N=202 antwoorden) en de hoofdstad Brussel (N=307). De OBO dataset levert informatie over oudere behoeften en percepties over de kwaliteit van het leven: factoren zoals woonomstandigheden, gezondheid, welzijn, kwaliteit van de faciliteiten, participatie in het sociale en culturele leven. Een van de gebieden in OBO is transport en mobiliteit.

Het **Centre de Recherche Urbaine**, een onderzoeksteam van sociologen van de **Université Libre de Bruxelles (ULB)**, onderzocht de verschillende en zich ontwikkelende ervaringen en betekenissen die dagelijkse mobiliteit krijgt in het proces van ouder worden. Het team deed dat op basis van de bestaande verhalen en praktijken van de actoren zelf. Uiteindelijk is het dan ook de bedoeling dat dat onderzoekswerk een beeld geeft van de percepties en verwachtingen t.o.v. mobiliteit bij ouderen, dat ons toelaat manieren te vinden die de periode van transportautonomie in het leven van ouderen kunnen verlengen. Al vanaf het prille begin probeerde het kwalitatieve onderzoeksteam binnen MESsAGE de mobiliteitskwestie als het ware binnenstebuiten te keren, daarbij kijkend naar wat er gebeurt in de dagelijkse mobiliteit in plaats van te spreken over mobiliteit als een nogal abstract thema. Als er in transport- en mobiliteitsstudies gesproken wordt over de *veralgemeende mobiliteit* in een sociologisch kader, worden *gewone verplaatsingen* vaak onbenoemd gelaten en als het ware bekeken als black box. Net zoals bij mobiliteit worden de betekenissen en de ervaringen verbonden aan het ouder worden of oud zijn zelden vooraf gegeven, noch zijn ze onafhankelijk van onze eigen interpretatie of representatie ervan. Hier worden ze beschouwd als betekenissen en ervaringen die worden opgebouwd en onderhandeld in specifieke relaties, sociomateriële praktijken en situaties. Drie

kwalitatieve onderzoeksmethoden werden gecombineerd: observaties in situ, meer dan 50 persoonlijke interviews en 15 focusgroepdiscussies op 5 plaatsen. Men koos voor vijf verschillende plaatsen omdat men dezelfde vragen wilde onderzoeken in verschillende ruimtelijke omgevingen, gedifferentieerd naar urbanisatiegraad, mate van transportverbindingen en proportie van 65-plussers. De geselecteerde plaatsen waren Brussel-centrum en Sint-Agatha-Berchem in regio Brussel, Braine-l'Alleud and Leuze in de Waalse regio en Brasschaat in Vlaamse regio. Het samenstellen van de groep gebeurde op verschillende manieren (via verenigingen, via instituten, persoonlijke contacten...).

Mobiel 21 heeft een actieonderzoek uitgevoerd op vijf verschillende plaatsen met kleine groepen van zes tot acht oudere personen in de rol van onderzoeksonderwerp en onderzoeker. Het idee achter actieonderzoek is het samen onderzoeken van de huidige situatie om die samen te veranderen en te verbeteren. Daarbij wordt uitgegaan van een huidige situatie die als problematisch wordt ervaren: welke problemen en noden ervaar je tijdens je dagelijkse verplaatsingen buitenshuis? De beslissingen over de onderzoeksfocus, de planning en de implementatie van de actie gebeuren door en voor de doelgroep zelf, namelijk de ouderen. Gedurende het actieonderzoek nam Mobiel 21 de rol van veranderingsagent op zich. De vijf sites waar het actieonderzoek plaatsvond, waren Sint-Truiden, Leuven, Mons, Gembloux en Brussel-hoofdstad. Die sites zijn verspreid over de drie regio's en vertonen een verscheidenheid in geografische context. Alle experimenten volgden hetzelfde cyclische proces van knelpuntenanalyse, planning van de actie, implementatie van de actie en evaluatie. Het onderzoeksproces en de resultaten werden beschreven en geanalyseerd aan de hand van een gemeenschappelijk monitorings- en evaluatiekader. Dat liet toe de sites met elkaar te vergelijken.

Om de resultaten en aanbevelingen van de drie onderzoeksdelen te kunnen integreren, werd een algemeen theoretisch kader opgebouwd op basis van drie concepten: motiliteit, mobiliteitspraktijken en het zich verplaatsen zelf.

Motiliteit is het mobiliteitspotentieel van een persoon of groep dat eventueel kan vertaald worden in mobiliteit, maar niet noodzakelijk ook gebeurt. De motiliteit van een persoon of groep kan voornamelijk beschreven en beoordeeld worden via drie scheidbare functies:

- Toegang: De woonplaats en wat dat impliceert in termen van toegang tot winkels, diensten en transportsystemen; beschikbare communicatie- en vervoermiddelen: een auto bezitten, een rijbewijs, een ov-abonnement, een fiets; karakteristieken van het sociaal netwerk...
- Vaardigheden: savoir-faire, fysische mogelijkheden, verworven kennis en vaardigheden, zich kunnen oriënteren in een transportnetwerk, kunnen autorijden.
- Eigenheden: verwachtingen, waarden, houdingen, percepties...

Het concept van **mobiliteitspraktijken** spitst zich toe op de logica van het dagelijkse mobiliteitsgedrag, de sedimentatie van verschillende redeneringen en rationaliteiten in de dagelijkse praktijk. Welke redeneringen spelen in mobiliteitsgedrag? Waarom worden sommige mobiliteitspotentiëlen geactiveerd en andere niet?

Met het concept van het **zich verplaatsen** zelf, trachten wij die aspecten van mobiliteitssituaties te begrijpen die zich voordoen tijdens situationele actie en in de verkeersomgeving.

Zich verplaatsend van A naar B, wordt men geconfronteerd met verscheidene vormen van interactie: met andere mensen (andere passagiers, begeleidende personen...), met objecten (zakken, zetels...), met techniek (metro, auto, mobiele-informatietechnieken), met onzichtbare realiteit (souvenirs, verbeelding ...)... Wat voelen, doen en denken de mensen eigenlijk als ze zich verplaatsen?

Elk van de drie concepten laat toe verscheidene aspecten te beschouwen die te maken hebben met de ervaring van dagelijkse mobiliteit gedurende het verouderen en dat te analyseren vanuit verschillende perspectieven. Tegelijkertijd wijzen de drie M's naar verschillende hefbomen en actieterreinen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Resultaten

Mobiliteit en ouderen: feiten en cijfers

De meest gehoorde problemen in de onmiddellijke leefomgeving van mensen van 60 jaar en ouder zijn de afwezigheid van publieke toiletten (42,7%) en het gebrek aan zitbanken (38,9%). Ongeveer een vierde van de respondenten in het Ouderenbehoefteonderzoek, in het bijzonder de oudsten, geeft aan dat ze vaak moeilijkheden ervaren inzake de bereikbaarheid van bushaltes en dat de oversteekplaatsen in hun leefomgeving ontoereikend zijn.

Volgens de OVG-dataset bezit meer dan 70,7% van de respondenten een rijbewijs. Mannen hebben vaker een rijbewijs (90,8%) dan vrouwen (50,4%). Het bezit van een rijbewijs daalt drastisch naarmate de leeftijd vordert: namelijk van 77,5% (leeftijdsgroep 60-69) tot 39,8% (leeftijdsgroep 80+).

Volgens OBO, is 60,1% van de ouderen fysiek beperkt, met een dramatische stijging van het aantal fysiek beperkte personen naarmate men ouder wordt. In de jongste leeftijdsgroep is maar 47,2% fysiek beperkt, 67,1% in de leeftijdsgroep 70-79, terwijl bij de oudsten het cijfer stijgt tot 83,9%. Opnieuw volgens OBO antwoordde 26,4% van de ouderen dat ze ten minste 1 keer vielen in het voorbije jaar. In de laagste leeftijdsgroep is dit maar 19,4%. Bij de oudsten stijgt het aantal tot 41,8%.

In het algemeen ondervindt 29,1% van de ouderen geen problemen met transport, 16,6% ondervindt dat zelden, terwijl 12,4% frequent problemen ondervindt (OBO). Eens 80 jaar of ouder, ondervindt meer dan een vierde van de ouderen frequent moeilijkheden met vervoer, terwijl in de jongste groep maar 7,5% geconfronteerd wordt met dat probleem. Bij de jongste leeftijdsgroep (60-69) heeft maar 7,7% assistentie nodig om zich buitenshuis te verplaatsen. In de oudste leeftijdsgroep heeft meer dan de helft van de populatie assistentie nodig buitenshuis. In het algemeen stijgt het gevoel van onveiligheid met het verouderen. Bij de oudsten (80 en ouder) zijn de onveiligheidsgevoelens meer uitgesproken dan in de leeftijdscategorie 70-79 en de jongste ouderen. Hoe dan ook zijn er spectaculaire verschillen in onveiligheidsgevoelens tussen Brusselse en Vlaamse ouderen.

Verkeersveiligheid, perceptie van het verkeer en mobiliteitsbeleid. 31% van de ouderen uit de OBO-studie voelt zich soms of vaak onveilig in het verkeer. Hoewel de verschillen tussen de leeftijdsgroepen klein zijn, verdubbelt het aantal mensen dat zich onveilig voelt in het verkeer bij de oudste ten opzichte van de jongste leeftijdsgroep. Bovendien meldt bijna 40% van de respondenten dat het verkeer te druk is in hun omgeving en 21% meldt ontevredenheid over het gevoerde mobiliteitsbeleid in hun gemeenschap.

Immobiliteitsgraad. Het percentage ouderen dat zich niet buitenshuis begeeft tijdens de referentieperiode verschilt tussen OVG, MOBEL en OBO. In de MOBEL-studie begaf 39,9% van de ouderen zich niet buitenshuis gedurende één referentiedag, in de OVG-studie begaf 35% zich nooit buitenshuis tijdens twee referentiedagen. Volgens OBO begaf 3,2% van de ouderen (60 en ouder) zich nooit buitenshuis gedurende een referentieperiode van 1 jaar, terwijl 26,8% zich minder dan 2 keer per week buitenshuis verplaatste. Volgens alle bronnen groeit immobiliteit met de leeftijd. Hoewel er een drastische daling is eens men 80 jaar en ouder is, begaf meer dan drie vierde van de oudste ouderen zich een- of tweemaal per week buitenshuis (OBO). Voor degenen die nooit buitenshuis gingen (zo'n 54,5%) was er geen nood om hun huis te verlaten. Door ziekte of beperkingen bleef zo'n 19,4% thuis. Het belang van deze laatste reden verhoogt met de leeftijd. De meeste resultaten komen vrij goed overeen met die van de MOBEL-studie.

Gemiddeld aantal verplaatsingen (MOBEL en OVG). We merken dat bij de oudsten niet enkel het aantal thuisblijvers sterk stijgt, maar ook het aantal verplaatsingen per dag daalt. Mannelijke senioren maken meer verplaatsingen dan vrouwelijke senioren afgezien van hun leeftijd. Bovendien maken senioren met een rijbewijs meer verplaatsingen dan degenen zonder. Ook het inkomen speelt een rol in het aantal verplaatsingen dat ouderen per dag maken. Ouderen met een laag inkomen hebben de neiging zich minder te verplaatsen.

Verplaatsingsmotieven (OVG en MOBEL). De meest voorkomende verplaatsingsmotieven voor oudere respondenten zijn winkelen, gevolgd door op bezoek gaan en ontspanning/cultuur/sport.

Gemiddeld duurt een verplaatsing 71,1 minuten volgens OVG, 62,5 minuten volgens MOBEL. De **tijdsduur van de verplaatsing** daalt wanneer de leeftijd stijgt. Bovendien reizen mannen langere afstanden dan vrouwen en bijgevolg spenderen ze ook meer tijd aan hun verplaatsingen. Als we de ketenverplaatsingen bekijken, zien we dat ouderen vaak hun huizen verlaten tussen 9.00 uur en 10.00 uur 's morgens of rond 14.00 uur in de namiddag.

Verplaatsingsafstand. Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers van ouderen per dag is 28,8 km. Naar leeftijd beschouwd, concluderen we dat de gemiddelde verplaatsingsafstand korter wordt naarmate men ouder wordt. De analyse toont dat de gemiddelde verplaatsingsafstand voor de jongste ouderen significant groter is (11,7 km) dan voor ouderen tussen 70 en 79 jaar oud (10,2 km) en ouderen van meer dan 80 jaar oud (7,8 km). Mannen reizen over het algemeen ook verder dan vrouwen. Ten slotte speelt het inkomen ook hier een grote rol: ouderen met een laag inkomen hebben de kortste reisafstanden.

Effecten van demografische, individuele en contextuele variabelen op al dan niet mobiel zijn (OBO). We vonden een positief verband tussen voornamelijk sociaal-demografische variabelen en de mate van mobiliteit. Man zijn en beschikken over een goede fysieke gezondheid verhoogt de kans om geregeld mobiel te zijn het meest. Daarenboven speelt de frequentie van valpartijen ook een grote rol in het verschil tussen nooit en regelmatig of vaak buitenshuis gaan. Leeftijd is ook een belangrijke determinant, maar dit uitsluitend voor diegenen die zich regelmatig verplaatsen. Voor de andere categorieën blijkt leeftijd op zich geen grote rol te spelen, maar blijkt fysieke gezondheid de belangrijkste voorspeller van mobiliteit te zijn. Het beschikken over een maandelijks inkomen van meer dan 1.500 euro houdt duidelijk verband met een hogere mobiliteitsgraad. Als regelmatig mobiele ouderen vergeleken worden met nooit mobiele ouderen, zien we dat het inkomen is dat maakt dat ouderen hun mobiliteit al dan niet kunnen vergroten. Als we kijken naar de contextuele variabelen zien we dat de urbanisatiegraad een significante invloed heeft op de mobiliteit van ouderen. Ouderen die in gemeenten met een concentratie van economische activiteit wonen, zijn duidelijk meer mobiel dan anderen. Waar in bivariate analyses gebieden met onvoldoende bushaltes, druk verkeer en slechte voetpaden significante factoren bleken te zijn qua mobiliteit, zien we in multivariate analyses dat hun invloed niet zo groot is. Die verbanden konden niet bevestigd worden als we controleerden naar leeftijd, geslacht, fysieke gezondheid... Dat suggereert geenszins dat de bebouwde omgeving niet belangrijk is in relatie met mobiliteit. Het geeft aan dat het louter toevoegen van bushaltes of het verbeteren van voetpaden hoogst waarschijnlijk niet genoeg zal zijn.

Vervoerswijzen per leeftijd, geslacht, gezondheid, inkomen, verstedelijkingsgraad. In het dagelijkse gebruik is de auto het populairste vervoermiddel (OVG). Slechts 12,5% van de ouderen gebruikt nooit de auto voor verplaatsingen buitenshuis. De cijfers van MOBEL tonen evenwel lagere frequenties qua autogebruik. Openbaar vervoer wordt zelden gebruikt op dagelijkse basis. Hoewel 33% zich nooit verplaatst met de bus, komt busgebruik frequenter voor bij occasionele verplaatsingen. Alle studies tonen aan dat personen zich het vaakst verplaatsen met een privévervoerswijze, zoals de auto, fiets of te voet. Publiek transport speelt een rol als er geen andere alternatieven beschikbaar zijn of wanneer openbaarvervoernetwerken zeer goed georganiseerd zijn, wat vaker het geval is in stedelijke gebieden.

Het gebruik van vervoerswijzen is sterk gerelateerd aan leeftijd: hoe ouder men wordt, hoe minder men zich te voet gaat verplaatsen. De auto blijft de populairste vervoerswijze bij alle leeftijden. Daarbij komt dat naarmate de leeftijd stijgt, het autogebruik daalt en dat het aantal fietsers drastisch daalt bij 80-plussers. Het gebruik van individuele vervoerswijzen, zoals, taxi, belbus, of een taxi voor minder mobiele mensen, stijgt bij het ouder worden.

In de studie naar vervoerswijzen zijn belangrijke verschillen gevonden qua geslacht: mannen beschikken vaker over een rijbewijs en rijden bijgevolg meer met de auto op dagelijkse basis dan vrouwen. OVG en OBO toonden aan dat vrouwen meer dan mannen terugvallen op publiek transport: belbus, taxi of taxi voor minder mobiele personen. Wanneer men zich buitenshuis begeeft, merken we dat personen met een lager inkomen minder beroep doen op de auto of fiets in tegenstelling tot hun tegenhangers met een hoger inkomen. Armere ouderen zullen zich eerder als passagier in de auto verplaatsen.

Volgens OBO, hebben fysieke beperkingen een sterke impact op verplaatsingen per fiets of te voet, maar is hun impact minder uitgesproken op verplaatsingswijzen zoals de auto of trein. We hebben

eerder al gemeld dat mensen, eens ze de 80 jaar overschrijden, het verlies aan mobiliteit met klassieke vervoerswijzen compenseren met het gebruik van meer individuele vervoerswijzen. Het lijkt dat publieke vervoerswijzen slechts gedeeltelijk het verlies van klassieke vervoerswijzen kunnen compenseren. Bovendien zullen fysiek beperkte ouderen eerder voor de belbus, taxi of taxi voor minder mobiele personen kiezen. Collectief georganiseerde, maar meer geïndividualiseerde vervoerswijzen helpen de fysiek beperkte ouderen duidelijk vooruit bij het zich buitenshuis verplaatsen.

Volgens OBO wordt er in stedelijke gebieden, en in grote steden in het bijzonder, minder beroep gedaan op de auto, terwijl in landelijke en residentiële gebieden de auto aan de top blijft staan qua vervoerswijze. Zich te voet verplaatsen, is zeer populair in kustgemeenten en grote steden, terwijl ouderen in landelijke gebieden of gebieden met een concentratie aan economische activiteit liever fietsen dan stappen. Zowel in landelijke gebieden als in kleine steden of gebieden met een concentratie aan economische activiteit, komt openbaar vervoer nauwelijks in beeld. Nochtans is dat het populairste vervoermiddel in kustgemeenten en grote steden. Treinreizen worden nauwelijks gemaakt in landelijke en semistedelijke gebieden, ook in gebieden met een concentratie aan economische activiteit. Waarschijnlijk zijn de nabijheid van een treinstation en de beschikbaarheid van taxi's in grote steden en kustgemeenten oorzaken van het feit dat treinreizen en taxiriten er een prominentere positie hebben.

Mobiliteit en ouderen: vanuit het antropologisch oogpunt

Het leidend kader dat werd opgebouwd in het kwalitatieve onderzoek van MESsAGE bestaat uit vier leidende ideeën: veelzijdigheid, pragmatisme, reflexiviteit en het principe van gegeneraliseerde symmetrie.

Het idee van veelzijdigheid blijkt overduidelijk te zijn, zowel in het proces van verouderen als in het proces en de ervaring van de verplaatsing. Tijdens het onderzoek, werd veelzijdigheid besproken in termen van belemmeringen met betrekking tot mobiliteit, veelzijdigheid van de betrokkenen, de dimensies van mobiliteit en het verouderingsproces, veelzijdigheid van de diachronische werking op het mobiliteitspotentieel, gedrag en ervaringen (situaties, biografisch, historisch). Dat leidt tot een oriëntatie naar veelzijdigheid in het beleid.

Het idee van een pragmatische aanpak van vragen over mobiliteit en veroudering, biedt een ander zicht op beide en genereert kennis die belichaamd, dynamisch, enkelvoudig en aanvullend is in het uitdrukken van de verschillende dimensies van dagelijkse mobiliteit.

Zowel een stem geven aan de mensen zelf, aan mensen die ouder worden, als vertrouwen hebben in hun reflectief vermogen resulteerden, verrassend of niet, in reflexieve beschrijvingen. De steeds uitgebreider wordende eigen biografie, samen met de actuele ervaring van het ouder worden, zorgen samen voor een verhoging van een bepaald bewustzijn, alsof ze de black boxes openen die de dagelijkse mobiliteit uitmaken. Het opnemen van sociomaterialen in het onderzoek, is nog een verdere verrijking in het begrijpen van mobiliteitsgedrag tijdens het verouderen.

Het idee van symmetrie benadrukt de vaak complexe relatie van interacties tussen mensen aan de ene kant en tussen mensen en niet-menselijken (objecten, configuraties van objecten, bebouwde omgeving) aan de andere kant.

Het resultaat van de analyse had vooral te maken met de sociale en ecologische pijlers van duurzame ontwikkeling. Zonder te praten over uitstoot, ecologische voetafdruk en dergelijke, keken we naar het gedrag, de praktijken en de logica die de dagelijkse mobiliteit uitmaken met als doel de hefbomen die vatbaar zijn voor het bevorderen of promoten van duurzaam verplaatsingsgedrag te identificeren.

In die context, keken we naar de ecologie in de zin van 'wat houdt alles samen voor een lange periode' gedurende een levensduur en duurzaamheid in termen van houdbaarheid en bestendigheid. In de politieke zin, zoals ook terug opgenomen wordt in de volgende zinnen, onderlijnt het de oneindigheid van de mogelijke terreinen van politieke interventie in de praktijk van ouderen in beweging. De hoofdconclusies die werden getrokken uit het empirisch materiaal en aanleiding gaven tot beleidsaanbevelingen, werden georganiseerd in de drie interactieve velden voor politieke actie: motiliteit of potentieel, mobiliteit of praktijk, zich verplaatsen of plaatselijke identiteiten.

Het werk rond het concept motiliteit wees op de variabiliteit en differentiatie van de mogelijkheden en beperkingen tussen personen onderling en groepen onderling en hun respectieve transformatie naarmate de tijd verstrijkt.

Motiliteit wordt bekeken als een vloeiende configuratie van verschillende elementen die met elkaar verbonden zijn: menselijke relaties, transportmiddelen, lokalisaties, toegankelijkheid, fysieke staat... In dit werk, meer dan dat de wel gekende mobiliteitspotentiëlen of -beperkingen verder werden gedetailleerd, werd er veel aandacht gegeven aan het analyseren van hoe die elementen verbonden zijn: wat houdt hen samen of tegengesteld, wat maakt hen los? Terwijl ze vragen om een herconfiguratie zijn betekenissen, wederzijdse hulpsystemen, veranderingen en overgangen die de reflexiviteit stimuleren en precondities voor de activering van de potenties de vier voornaamste dimensies die werden uitgewerkt in de reflectie op mobiliteitspotentiëlen.

Dat werk leidde ons naar een vertaling van het concept van autonomie in het perspectief van attachment: eerder dan een versie die het autonoom subject beschouwt als iemand die leeft en beweegt zonder interventie van anderen (een auto-mobiel), zou een duurzaam transportsysteem een definitie van het autonoom subject als hij die gesteund wordt door een efficiënt en goed gerelateerde set van technologische, institutionele en sociale banden, moeten voorstaan.

In het stuk over mobiliteitspraktijken en logica keken we naar wat er ageert in die mobiliteitspraktijken. Het integreren van de *question of agency* – de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op de controle over iets – in de vragen rond mobiliteit en ouder worden, vertelt ons meer over de vraag waarom bepaalde mobiliteitspotentiëlen worden geëffectueerd en andere niet. Bovendien laat het ons toe te onderzoeken hoe de *question of agency* eigenlijk een kwestie is van hoe die agency wordt gedistribueerd. Waar recentelijk agency werd gesitueerd in het hoofd van een persoon, is er nochtans geen reden om niet te erkennen dat agency verdeeld is over personen, hun lichamen, andere personen en objecten. Meer nog, agency is geen vaststaand gegeven in een configuratie of een ontwerp, schema of plan. Agency wordt daarentegen constant geredistribueerd, het is vloeiend en het impliceert werk om dingen passend te maken. Een tweede belangrijke factor in dat stuk is de tijd.

Het onderzoek keek naar de werking van de tijd en hoe die de relatie tussen ouder worden en de dagelijkse mobiliteit beïnvloedt. Tijd kan gezien worden als een meerlagig fenomeen en zeker bij uitgebreide biografieën kan de werking van de tijd zeer complex worden. We onderzochten hoe verschillende tijden of tijdspannen over elkaar heen gelegd kunnen worden in verkeersomgevingen en locaties van dagelijkse mobiliteit (bijvoorbeeld palimpsests), hoe dingen uit verschillende verledens kunnen worden herinnerd of vergeten en worden getriggerd door elementen of de afwezigheid van elementen die waargenomen worden tijdens dagelijkse verplaatsingen buitenshuis (herinnering, vergetelheid). Op een ander niveau van de tijd kan tijd gezien worden als sedimentatie en erosie, waar de ineenstrengeling van verschillende tijdseffecten zoals historische, periodieke of biografische effecten ook een invloed heeft op de actuele, huidige mobiliteitspraktijk.

Het derde onderdeel van het werk bracht ons bij mobiliteitssituaties zelf: hoe mensen zich voelen terwijl ze in beweging zijn, hoe dat hun gevoelens van eigenheid beïnvloedt en hoe identiteit wordt gevormd. Maar daarnaast keken we ook, en tegelijkertijd, naar de verschillende werkingen tegenover identiteit gedurende dagelijkse mobiliteit. De werking kan er een zijn van weerstand tegen het als oud, ouder persoon of zelfs gehandicapt gecategoriseerd worden; van subtiele verschuivingen die interfereren met het vaststellen van het oud zijn; of ook, in tegenstelling, een erkenning van het gezien en behandeld worden als een ouder persoon.

We keken ook naar het samenspel van menselijke en niet-menselijke factoren die betrokken zijn bij deze identiteitsprocessen: de bebouwde omgeving, mobiliteitsobjecten, objecten in het algemeen, andere mensen... Samen met de aspecten van identiteit en het mobiel zijn, komt de ervaring van het mobiel zijn. De ervaring van het mobiel zijn, is beschreven in drie performatieve instrumenten die tot beleidsacties kunnen inspireren en toelaten om een meervoudig begrip van die ervaring te bereiken: emoties, spatio-temporaliteit en Umwelt. Die drie instrumenten geven een beeld van het meervoudige karakter van de ervaringen en, tegelijkertijd, manieren om die te beïnvloeden.

Om af te sluiten, kunnen we zeggen dat dat werk de meervoudige werelden documenteert die een gewone reis bevolken en erin co-existeren. Men kan het beleven als een kind, een volwassene, een

oudere volwassene, als bekend of onbekend, spannend of stresserend, moeilijk of niet. Het beleidswerk zal er juist in bestaan een meervoudige en gemeenschappelijke wereld te bouwen.

Mobiliteit en ouderen: met de ouderen actie ondernemen

De vijf actieonderzoeksgroepen vertoonden een variëteit aan achtergronden, groepssamenstellingen en groepsdynamiek. De totale duur van een complete cyclus van het actieonderzoek varieerde tussen zeven maanden en meer dan een jaar. Ook het aantal vergaderingen varieerde aanzienlijk tussen vijf en tien vergaderingen, zonder rekening te houden met het voorbereidend huiswerk. De tabel geeft een overzicht van de resultaten van de knelpuntenanalyses en de actiefases.

Sint-Truiden	Leuven	Brussel	Mons	Gembloux
Resultaten knelpuntenanalyse – gerangschikt naar prioriteit				
1. Op maat en gerichte informatie over openbaar vervoer 2. Hoffelijkheid	1. Hoffelijkheid 2. Respect op bussen, concentratie op de jeugd	1. Toegankelijkheid van de bussen en informatie over het gebruik van openbaar vervoer 2. Hoffelijkheid 3. Congestie en geluidshinder	1. Infrastructuur 2. Hoffelijkheid 3. Burgerparticipatie	1. Algemeen tekort aan informatie over noden en behoeften van ouderen
Ontwikkelde acties				
1. Organisatie van een peiling bij ouderen in Sint-Truiden om hun noden qua informatie en gepaste informatiekkanalen te kennen 2. Artikels schrijven over openbaarvervoersinformatie, gepubliceerd in de stadfolder	1. Hoffelijkheids-campagne op bussen van De Lijn in Leuven (posters en postkaarten met een cartoon) 2. Sensibiliseringsactie over mobiliteit bij ouderen tijdens de jaarlijkse Week van de seniors in Leuven	1. Begeleide rondrit met het openbaar vervoer in Brussel in aanwezigheid van ministerie voor Mobiliteit en ov-aanbieders met als doel aangeven van knelpunten	1. Samenstellen van een knipselboek met foto's (een PPT-presentatie) en een uitleg over zwarte punten 2. Organisatie van een rondetafel met lokale politici	1. Organisatie van een peiling over noden en wensen rond mobiliteit tussen ouderen in Gembloux

Toegang tot informatie over openbaar vervoer bleek een belangrijke beperking te zijn in het mobiel zijn in twee van de vijf actiegroepen. In Sint-Truiden gaven de deelnemers vooral het gebrek aan gerichte en aangepaste informatie over het aanbod aan openbaar vervoer aan als een hinderpaal in het gebruik van dat aanbod. Nochtans is het ov-systeem in Sint-Truiden vrij uitgebreid en goed georganiseerd. De groep gaf aan dat de nodige informatie voorhanden is in het stadscentrum maar dat er een gebrek aan goede informatie bestaat in de kerkdorpen. De Brusselse groep gaf hetzelfde probleem aan, maar voegde daar nog de complexiteit van het ov-systeem en de problematische toegankelijkheid aan toe.

Informatie is vaak verspreid, moeilijk te begrijpen en wordt vaak getechnologiseerd door middel van computers en automaten. De actieonderzoeksgroepen gaven duidelijk aan dat ze best bereid zijn een aantal stappen te zetten in het leerproces om hiermee om te gaan, maar dat er nood is aan back-upsystemen, zoals menselijk contact waar het kan, consistente en duidelijke signalisatie en assistentie-instrumenten wanneer ze een fout of een verkeerde beoordeling maken. Sommige deelnemers gaven ook aan dat ze de hulp inroepen van familie of vrienden om op die manier aan de juiste reisinformatie te geraken. Als ze dat doen ervaren ze vaak een ambivalent gevoel van enerzijds afhankelijk te zijn maar anderzijds ook onafhankelijk te willen zijn.

De deelnemers aan het actieonderzoek in Sint-Truiden en Brussel ontwikkelden elk apart een totaal andersoortige actie. In Sint-Truiden detecteerden de ouderen een probleem en zochten ze zelf naar een manier om dat op te lossen. In Brussel beslisten de deelnemers om de autoriteiten en de ov-aanbieders te informeren. Het probleem was daar ook een stuk complexer dan de noden in Sint-Truiden. Beide groepen hadden het gevoel een verschil gemaakt te hebben met hun actie, hoewel beide acties van een ander type waren.

Wanneer er met ouderen over mobiliteit gesproken wordt, is er altijd een snelle verwijzing naar infrastructuur in termen van stoepen, fietspaden, rotondes, kruispunten, verlichting... Dat was ook het geval in het actieonderzoek. Tijdens de knelpuntenanalyse kwam een groot aantal site-specifieke voorbeelden naar boven. De reacties waren vaak vergelijkbaar en ietwat typisch: "Straat X en het kruispunt van X met Y is extreem gevaarlijk.", "Er is geen fietspad en automobilisten rijden er zeer snel.", "Er zou daar een verkeersdrempel moeten komen, of een camera." De groep in Mons was niet de enige groep die problemen opwierp rond problemen met infrastructuur. Ook in Sint-Truiden, Brussel en Gembloux werd het topic bediscussieerd. Toch was er slechts een groep die een actie ontwikkelde rond het thema. Waarom? Je hebt een zekere specifieke technische bagage nodig om zo'n actie te ontwikkelen en die was niet overal aanwezig. Ook de complexiteit van de infrastructurele omgeving was een drempel voor het ontwikkelen van zo'n actie. De deelname van een lokale mobiliteitsambtenaar was vaak interessant om een huidige stand van zaken en een overzicht van toekomstige acties te geven.

Het probleem van een gebrek aan hoffelijkheid. *"Ze respecteren ons niet meer. In onze dagen, was het anders."* Die zin werd vaak gehoord in vele actiegroepen. Het topic verscheen in het prioriteitenlijstje van vier van de vijf actiegroepen. Enkel de Leuvense actiegroep ondernam ook actie. Waarom? Eerst en vooral geloven mensen dat de verantwoordelijkheid voor het ondernemen van een actie rond hoffelijkheid niet bij de ouderen ligt, maar bij de ouders en de scholen. De meeste groepen stonden om een heel aantal redenen weigerachtig tegenover het ondernemen van een actie naar ouders en scholen: te tijdsintensief, te moeilijk, opvoeding is een persoonlijke familiezaak... Op de tweede plaats werd de huidige samenleving gezien als schuldige voor het gebrek aan respect dat jongeren lijken te hebben. Vele deelnemers noemden de huidige maatschappij altijd gehaast, gestresseerd en geïndividualiseerd. Vele deelnemers voelden zich niet opgewassen tegen de taak om de maatschappij op dit punt drastisch te veranderen. Ten slotte wordt het probleem van gebrek aan hoffelijkheid vaak gezien als een complex en groot probleem in de huidige maatschappij dat alleen kan opgelost worden door een grote mentaliteitsverandering. Een actie rond het veranderen van attitudes en mentaliteit vergt heel wat tijd en middelen volgens de meeste groepen. Tijd en middelen zijn geen dingen die we te veel hebben, aldus de deelnemers.

Beleidsaanbevelingen

...Met betrekking tot motiliteit of mobiliteitspotentieel van ouderen

Hou rekening met de **heterogeniteit** van de middelen en belemmeringen van ouderen inzake mobiliteit, wanneer beleidsmaatregelen opgesteld worden. De kwantitatieve analyse gaf bijvoorbeeld aan dat het inkomen in belangrijke mate determineert of een oudere mobiel is of niet. Daarom zouden beleidsmakers extra zorg moeten besteden aan de zwakste inkomensgroepen onder de ouderen.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid, gericht op ouderen, zou gebaseerd moeten zijn op een **multidimensionaal en dynamisch begrip van mobiliteit en ouderen**. Dat veronderstelt dat de (bestaande) statistische databases op een manier onderzocht moeten worden die toelaat een maximum aan dimensies en hun mogelijke scenario's, gebaseerd op de geïdentificeerde transitiepunten, te identificeren. Dat veronderstelt ook dat mobiliteit en ouderen een topic moet worden in verschillende beleidsdomeinen en dus niet alleen binnen het mobiliteitsbeleid, maar ook binnen huisvesting, welzijn...

Duurzame mobiliteitsoplossingen voor ouderen zouden een hoge mate van **flexibiliteit** moeten bieden als ze willen inspelen op de constante veranderingen in vereisten. Hulpsystemen dienen daarom flexibel en op maat te zijn, en moeten tegelijk ook toelaten om stevige relaties aan te gaan tussen alle betrokken actoren.

Het begrip van vervoersautonomie moet herbekeken worden om van een notie van een autonomie die onthecht (en zelfvoorzienend is) te gaan naar een **notie van autonomie die aanhecht** en dus dingen samenhoudt.

Dat veronderstelt:

- Een vereenvoudiging van de bestaande (wederzijdse) hulpsystemen en de creatie van nieuwe ondersteuningssystemen, gebaseerd op gemeenschap of nabijheid, met de eigen buurt als cruciale actor.
- Instrumenten die rekening houden met wat de dingen samenhoudt.
- De ontwikkeling van systemen met menselijke begeleiders om de toegang tot (informatie over) vervoermiddelen te verbeteren.

...Met betrekking tot de mobiliteitspraktijken voor senioren

Geschikte vervoermiddelen zijn in elk leeftijdsstadium nodig. Voor de zwakste groep van ouderen en voor ouderen in landelijke gebieden, moet collectief gepersonaliseerd vervoer overwogen worden (zoals minder mobiele taxi's, belbussen). Bovendien zou een duidelijke communicatie- en informatiestrategie moeten worden opgezet om ouderen te overtuigen van vervoerswijze te veranderen. Die communicatiestrategie kan aangevuld worden met een trainingsproject of een begeleidingsdienst.

Agency, machtsrelaties en gevoelens van eigenheid spelen een belangrijke rol in de mobiliteitspraktijken van ouderen (Zal ik hulp vragen? Hoe zullen de anderen reageren, als ik om hulp vraag?). Bewustmaking rond dat aspect van agency is nodig en vormt de basis voor nieuwe maatregelen of het herbekijken van bestaande maatregelen:

- De creatie van instrumenten die rekening kunnen houden met de distributie van agency in verschillende mobiliteitspraktijken en met de lokale, situationele en relationele dimensies van agency.
- Het trainen van mensen die werken met ouderen in het geven van adequaat advies rond vragen met betrekking tot agency en autonomie.
- Het benadrukken van de normatieve karakteristieken van stedelijke plaatsen en sites in hun conceptie en uitrusting om zodoende de toegankelijkheid en de gastvrijheid van het openbaar domein voor ouderen te verbeteren.
- Het rekening houden met de vlotheid, kinetische kracht, snelheid, emoties en sensaties die belangrijk zijn in de mobiliteitspraktijken van ouderen bij het conceptualiseren van het vervoerssysteem (infrastructuur, informatie, bebouwde omgeving).

De dimensie van het geïncarneerde geheugen is een belangrijke logica binnen mobiliteitspraktijk. Die moet meer benadrukt worden in het ontwikkelen van maatregelen die het gebruik van duurzame transportmodi bij ouderen moeten verhogen. Bijvoorbeeld:

- Het rekening houden met of revitaliseren van – vaak al duurzame – oude routes, doorsteekjes, voetgangersgebieden in de conceptualisatie van nieuwe mobiliteitsplannen.
- Rekening houden met de topologie van het geheugen (bijvoorbeeld door het revitaliseren van oude straatnamen).
- Onderzoek doen naar de mate van vertrouwdheid van ouderen met middelen die toegang verschaffen tot plaatsen, routes en vervoerssystemen.

... Met betrekking tot (de ervaringen van ouderen tijdens) het mobiel zijn

Hoe minder mobiel mensen worden, hoe belangrijker de buurt en de **kwaliteit van de residentiële omgeving** worden (met goede obstakelvrije voetpaden, veilige oversteekvoorzieningen...):

- In de architectuur, de stedelijke planning en het ontwerp van publieke ruimte zouden mogelijkheden om even te rusten of te stoppen moeten ingebouwd worden (bijvoorbeeld banken).
- Het ontwerp van mobiliteitsverhogende instrumenten, zoals wandelstokken, rollators..., moet worden herbekeken omdat die een sterke medische en instrumentele connotatie hebben.
- Begeleidingsdiensten die ouderen assisteren in hun dagelijkse mobiliteitsnoden moeten gecreëerd of uitgebreid worden.

De ervaringen van ouderen op verschillende plaatsen en in verschillende contexten zouden beleidsmakers moeten informeren over hoe ze het publieke domein kunnen veranderen, hoe ze de verkeersomgeving kunnen ontwikkelen, hoe ze kunnen detecteren wat waarom belangrijk is en wat wordt aanvoeld als (on)veilig. Het actieonderzoek in Brussel kan daar een goed voorbeeld voor zijn. Een **pragmatische aanpak van participatie** waar ouderen handelen als ervaringsdeskundigen wordt verder beschreven in de MESsAGE-brochure.