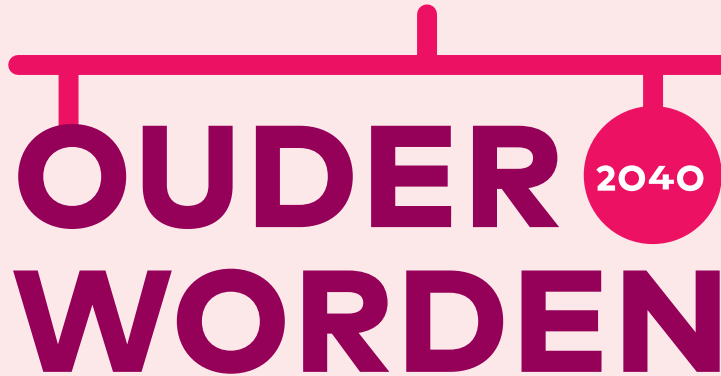
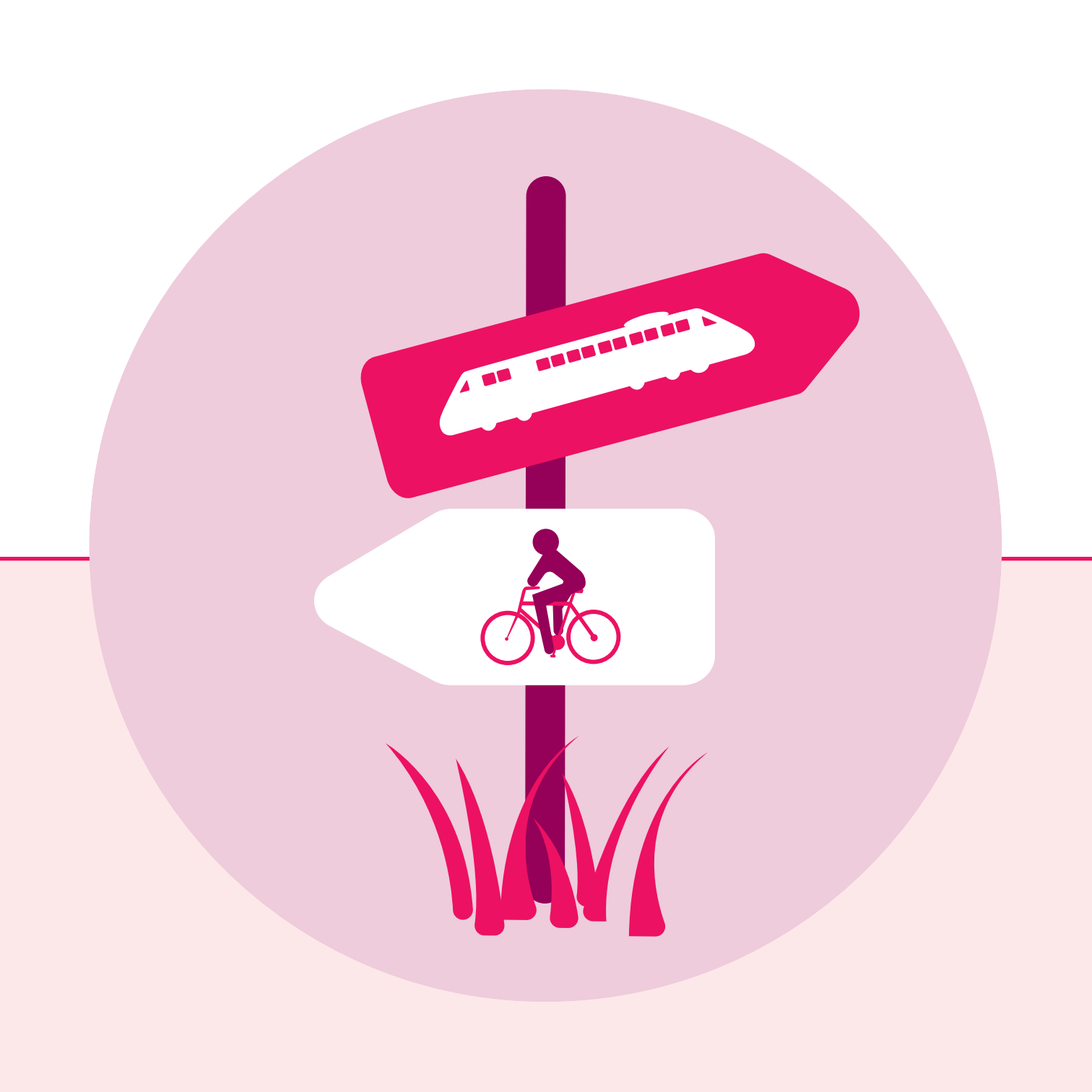




**Mobiliteit voor meedoen:
toegankelijkheid en mobiliteit
voor iedereen**



Inhoudsopgave

1.	Maatschappelijke context	04
2.	Mobiliteit voor meedoen?	13
3.	Aanbevelingen	16

Bijlagen

•	Bijlage 1: Programma Ouder Worden 2040	18
•	Bijlage 2: Bestaande initiatieven	20

Bronnen en voetnoten	28
----------------------------	----



Hoofdstuk 1

Maatschappelijke context

Dit whitepaper is onderdeel van het programma Ouder Worden 2040. Bijlage 1 beschrijft de achtergrond van het programma en de wijze waarop dit whitepaper tot stand is gekomen.

Waarom dit onderwerp?

Goed oud worden gaat niet alleen over het behouden van fysieke gezondheid, maar ook over kwaliteit van leven. Geschikte woonruimte en passende zorg alleen is daarvoor niet genoeg. Zelfstandigheid, het onderhouden van sociale contacten, het bijdragen aan de samenleving en het kunnen deelnemen aan activiteiten zijn een belangrijk onderdeel van leefplezier of welbevinden.

In de wetenschappelijke literatuur vinden we drie grote uitdagingen voor gelukkig oud worden: Kwetsbaarheid, eenzaamheid en een gebrek aan zingeving.¹

Kwetsbaarheid gaat niet alleen over ouderdom, maar ontstaat geleidelijk door een stapeling van fysieke, mentale en sociale uitdagingen waardoor mensen in grote mate afhankelijk worden van de zorg van anderen.² Eenzaamheid komt niet alleen door het hebben van minder sociale contacten. Ouderen kunnen zich ook eenzaam voelen omdat ze zich minder verbonden voelen met anderen, en zich minder van waarde voelen voor de samenleving.³ Gebrek aan zingeving gaat over het minder ervaren van betekenis in het leven, minder doelen hebben in het leven of minder kunnen genieten.⁴

Als we ouderen willen helpen met gelukkig oud worden, moeten we als samenleving zorgen dat kwetsbaarheid, eenzaamheid en gebrek aan zingeving zo lang mogelijk worden uitgesteld. Een gezonde leefstijl, een prettige

leefomgeving en deelname aan sociale en culturele activiteiten dragen hieraan bij.⁵ Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om optimaal van een goede leefomgeving te kunnen profiteren: ouderen moeten immers activiteiten wel, bij voorkeur zelfstandig, kunnen bereiken.

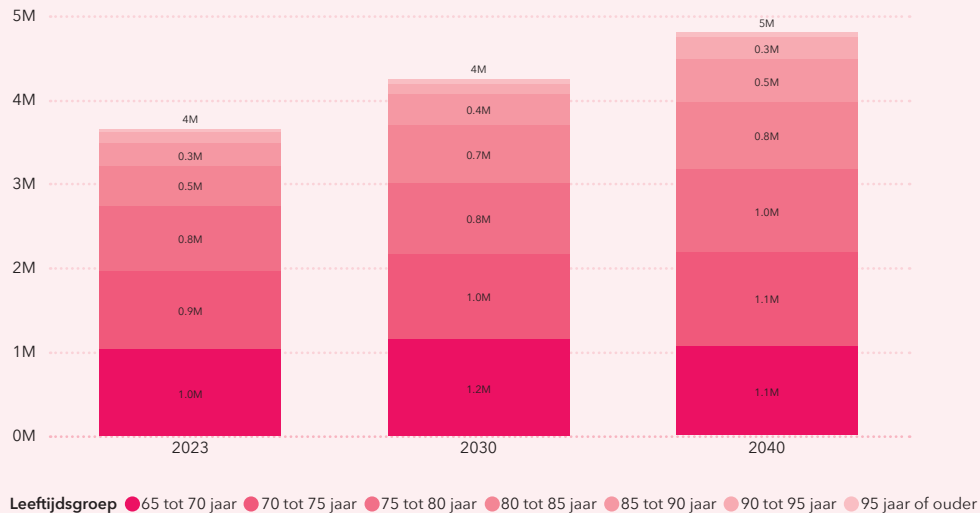
"Mobiël zijn en blijven is hét verschil tussen mee kunnen doen of aan de kant blijven staan. Het belang van zorgen voor bereikbare voorzieningen én voldoende toegankelijke mobiliteitsoplossingen is daarmee niet te onderschatten."

Jeroen Fukken, directeur Strategie en Innovatie (NS)

Vergrijzing en mobiliteit

In 2040 zijn er ongeveer 2,5 miljoen 75-plussers, dat is bijna twee keer zoveel als nu. Een kwart van de bevolking is in 2040 ouder dan 65, en bijna 14% van de bevolking is dan ouder dan 75. Ook stijgt de levensverwachting van 82,4 in 2020 maar 85,8 in 2040.⁶ De levensverwachting in goede ervaren gezondheid neemt tot 2040 met bijna evenveel jaren toe als de totale levensverwachting. Ouderen wonen langer zelfstandig, en steeds vaker alleen; het aantal eenpersoonshuishoudens is in 2040 sterk gegroeid, grotendeels ouderen. Voor gemeenten, woningcorporaties en zorgorganisaties is het organiseren van passende woonruimte en zorg voor alle inwoners tussen nu en 2040 een steeds grotere uitdaging. Er zijn te weinig woningen, en de woningvoorraad is maar gedeeltelijk geschikt om aan te passen aan de behoeften van ouderen. Ouderen wonen gemiddeld opvallend groot: 70-plussers (alleenstaand én samen-

Ontwikkeling bevolkingsgroepen 65+



Bron: CBS

wonend) wonen op 79 m², ten opzichte van de 53 m² die een Nederlander gemiddeld tot zijn beschikking heeft. Alleenstaande 70-plussers wonen zelfs nog veel groter: zij hebben gemiddeld 104 m² woonoppervlak.⁷ Voldoende aanbod van geschikte woonruimte voor ouderen kan er dus ook aan bijdragen dat er woonruimte voor anderen beschikbaar komt. In veel regio's wordt door gemeenten, woningcorporaties en zorgorganisaties daarom samen- gewerkt aan een visie en beleid voor wonen en zorg: de woonzorgvisie.

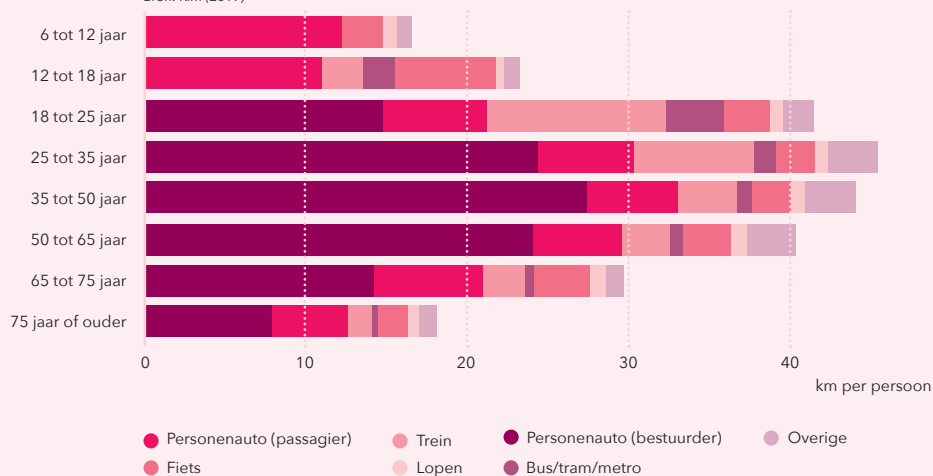
Het belang van een prettige en geschikte leefomgeving wordt in veel woonzorgvisies wel beschreven, maar mobi- liteit van ouderen en bereikbaarheid van voorzieningen komt niet of nauwelijks aan de orde⁸. Het is dan ook belangrijk de mobiliteitsbehoeften van ouderen en be-

reikbaarheid van voorzieningen, zoals die voor levensbe- hoeften, zorg en sociale activiteiten, onderdeel te maken van zowel de mobiliteitsvisie als de woonzorgvisie. Voor ouderen wordt de leefomgeving steeds kleiner naarmate hun leeftijd vordert. Van de 55- tot 64-jarigen maakt gemiddeld 83% 1 of meer verplaatsingen per dag, voor 75-plussers is dit 62%. Ook kiezen ouderen vaker een bestemming in de buurt van hun directe woonomgeving. Het gebruik van vervoermiddelen, zoals fietsen of het besturen van een auto, neemt af.⁹

Als we de historische trends bekijken zien we wel dat ouderen steeds mobieler worden. De afstand die ou- deren per dag afleggen neemt toe, zowel per auto als per fiets. Ook het rijbewijsbezit neemt toe: In 2014 had 56% van de 70-plussers een rijbewijs. In 2019 was dat 67%.

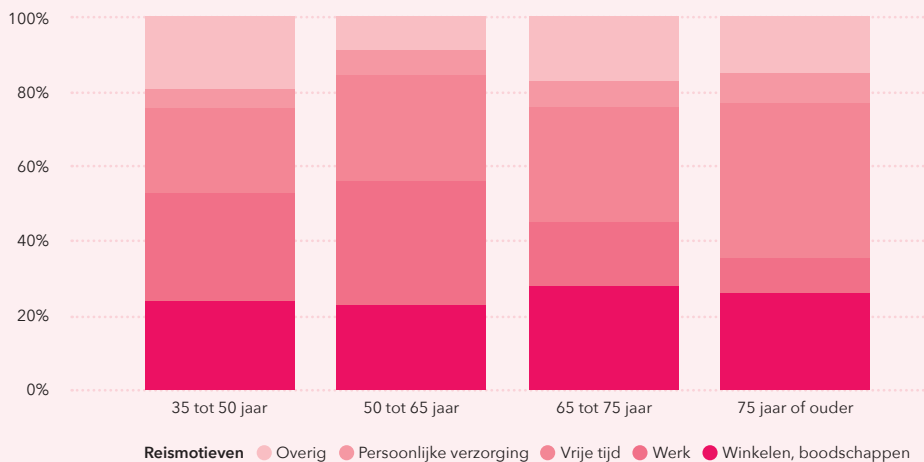
Afgelegde afstand per leeftijdsgroep (km. per persoon per dag)

Bron: KiM (2019)



Aandeel verplaatsingen per persoon per dag naar leeftijd en motieven

Bron: KiM (2019)



De grootste toename in rijbewijsbezit was onder vrouwen. In totaal waren er in 2019 1,5 miljoen 70-plussers met een rijbewijs. Samen hadden de 70-plussers 1,2 miljoen personenauto's op hun naam staan. Mede door de introductie van de elektrische fiets is de afgelegde afstand per fiets én de fietssnelheid flink toegenomen. 65-plussers zijn tussen 2013 en 2017 zelfs 13,4% sneller gaan fietsen. Daarnaast zijn fietsers van 75 jaar en ouder in die periode gemiddeld ruim 33% meer kilometers gaan afleggen.¹⁰

Uiteindelijk worden ouderen naarmate hun leeftijd vordert steeds meer belemmerd in hun mobiliteit. Deels komt dit door gezondheidsproblemen die op hogere leeftijd vaker voorkomen, maar ook de sociale- en fysieke omgeving speelt een rol. Is er een partner, of wonen familie of vrienden in de buurt die kunnen helpen met reizen? Welke voorzieningen zijn er in de buurt, en is openbaar vervoer goed bereikbaar en toegankelijk?

De acceptabele loopafstand verschilt van persoon tot persoon, en hangt ook af van de bestemming en de kwaliteit van de route. Vitale 70-plussers kunnen een afstand van 500 meter binnen 10 tot 20 minuten wandelend over de weg afleggen. Deze afstand geldt dan ook als de maximaal acceptabele loopafstand voor ouderen.¹¹ Van alle Nederlanders woont maar 30% van de mensen op 500 meter van dagelijkse voorzieningen. Het CBS becijferde dat met name in de landelijke gebieden en dorpen veel 65-plussers in een ongeschikte woonomgeving wonen met minder dan 2 belangrijke voorzieningen (arts, apotheek, supermarkt of ov-halte) op loopafstand.¹²

Vervoersmogelijkheden en bereikbaarheid

Mobiliteit wordt in Nederland door verschillende instituten onderzocht, met name door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Kennisinstituut voor Mobiliteits-

beleid (KiM). Ook zijn er verschillende academische onderzoeksgroepen actief op dit thema. In de wetenschappelijke literatuur vinden we twee belangrijke vragen die het uitgangspunt zijn om mobiliteit te onderzoeken: welke vervoersmogelijkheden heeft een individu, en hoe bereikbaar zijn voorzieningen voor verschillende groepen mensen.

Vervoersmogelijkheden

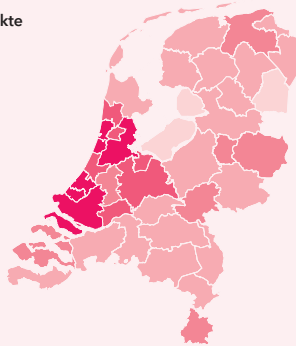
Onderzoekers die mobiliteit bestuderen vanuit het perspectief van een individu onderzoeken in welke mate personen toegang hebben tot vervoermiddelen om activiteiten te bereiken. Een gebrek aan vervoersopties, in combinatie met gebrek aan activiteiten en voorzieningen op loopafstand, of hulp met vervoer door familie of bekenden kan leiden tot *vervoersongelijkheid* of zelfs *mobilitetsarmoede*¹³: sociale uitsluiting door het gebrek aan vervoersaanbod en/of de mogelijkheden om hier gebruik van te maken. Bijvoorbeeld omdat het te duur is of omdat vervoermiddelen niet toegankelijk zijn.¹⁴ In de wetenschappelijke literatuur over dit onderwerp vinden we verschillende theoretische kaders: *inclusive mobility*¹⁵, *social inclusion*¹⁶, en *transport equity*¹⁷. Deze overlappen elkaar grotendeels: beschikbare vervoersmogelijkheden, cognitieve en fysieke competenties om vervoermiddelen te gebruiken, en sociaaleconomische omstandigheden van mensen spelen in alle drie de kaders een rol.

Onzekerheid bij het autorijden in regenachtig weer of in het donker, een onveilige route naar een bushalte, drukte op perrons of in de trein, hoge kosten, fysieke beperkingen of gebrek aan digitale vaardigheden kunnen de mogelijkheden van mensen om gebruik te maken van vervoermiddelen sterk beïnvloeden.¹⁸ Uit verschillende studies blijkt dat vooral ouderen in landelijke gebieden een relatief groot risico op sociale uitsluiting door een gebrek aan vervoersmogelijkheden hebben.

Aandeel 65-plushuishoudens in ongeschikte woonsituatie (2015)

Bron: Bag, REISinformatiegroep, CBS en RIGO; bewerkingen RIGO/PBL

Ongeschikte woning*

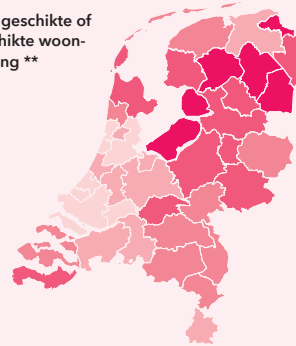


65-plushuishoudens (%)

- 2 of minder
- 2 - 4
- 4 - 6
- 6 - 8
- Meer dan 8

* Niet aanpasbaar aan somatische beperkingen of alleen aanpasbaar voor meer dan 10.000 euro

Weinig geschikte of ongeschikte woon-omgeving**



65-plushuishoudens (%)

- 44 of minder
- 44 - 52
- 52 - 57
- 57 - 62
- Meer dan 62

** Minder dan 2 primaire functies (arts, apotheek, supermarkt en ov-halte) binnen een afstand over de weg van maximaal 500 meter.

Bereikbaarheid van voorzieningen

Een andere manier om naar mobiliteit te kijken is bereikbaarheid van voorzieningen. Bereikbaarheid verwijst naar de mate waarin het ruimtelijke- en mobiliteitssysteem mensen en goederen in staat stelt om bestemmingen en activiteiten te bereiken.¹⁹ Bereikbaarheid heeft, naast de individuele vervoersmogelijkheden die hierboven beschreven zijn, nog twee componenten: ruimtelijke ordening en de kenmerken van het vervoerssysteem. Het eerste heeft invloed op nabijheid van bestemmingen, het tweede op de snelheid van het bereiken van die bestemmingen. Verschillende individuele kenmerken maken dat per persoon acceptabele loop- of fietsafstanden verschillen. In bereikbaarheidsanalyses wordt daarom onderscheid gemaakt tussen groepen met verschillende kenmerken, zoals leeftijd of inkomen.

Het PBL constateert dat bereikbaarheid voor alle soorten vervoer (lopen, fiets, auto en ov) in de Randstad en stedelijke gebieden hoog is. Voorzieningen en activiteiten zoals werk en zorg zijn dichtbij, en dat weegt op tegen eventueel lagere reissnelheden als gevolg van drukte op de weg. In landelijke gebieden en dorpen zijn er minder voorzieningen op loopafstand. Dat is met name voor mensen die afhankelijk zijn van het ov een uitdaging, zeker tijdens daluren als het ov minder rijdt. Het PBL suggereert dan ook om niet langer reistijdverkortings als belangrijkste uitgangspunt te kiezen voor mobiliteitsbeleid, maar bereikbaarheid van activiteiten en voorzieningen.²⁰ Omdat voor veel ouderen het besturen van een auto of fietsen niet meer mogelijk is, staat de bereikbaarheid van voorzieningen voor hen ook het meest onder druk. Ook hier geldt dit vooral in landelijke gebieden.

Het PBL heeft de bereikbaarheid van zorg voor verschillende doelgroepen in kaart gebracht. Per auto is er in heel Nederland meestal wel minimaal 1 huisartsenpraktijk bereikbaar binnen 15 minuten (totale reistijd van deur tot deur). Ook per fiets is voor de meeste ouderen de huisarts goed bereikbaar. Als zelfstandig autorijden of fietsen geen optie is wordt de huisarts minder goed bereikbaar. Dat is met name een probleem voor ouderen met een laag inkomen. Voor 11% van de ouderen uit deze groep (het gaat hier om 140.200 ouderen) is er binnen 15 minuten geen enkele huisartsenpraktijk bereikbaar met het ov. Dat geldt zowel in landelijke als in stedelijke wijken. Een grote groep ouderen uit de lage inkomensgroep (17%) kan binnen 15 minuten slechts 1 huisartsenpraktijk bereiken.

Strikt genomen is het kunnen bereiken van een zorginstelling natuurlijk geen zorg, maar het mijden van zorg vanwege hoogoplopende reiskosten kan leiden tot gezondheidsschade. Vandaar dat in sommige gevallen vervoer naar en van een ziekenhuis, zorgverlener of instelling wordt vergoed uit het basispakket van de zorgverzekering (zittend ziekenvervoer). Dat hangt onder meer af van de ziekte die iemand heeft, en hoe ver en vaak er gereisd moet worden. In 2017 is er voor 106,8 miljoen euro aan reiskosten vergoed.²¹ Zowel het zelfstandig kunnen bereiken van zorg, als het kunnen deelnemen aan activiteiten zijn onderdeel van een goede kwaliteit van leven.

Niet alleen de bereikbaarheid van voorzieningen en zorg is belangrijk, voor een goede kwaliteit van leven is ook de bereikbaarheid van sociale activiteiten relevant. De analyse van het PBL gaat over de bereikbaarheid van huisartsen, scholen, banen, groengebieden en supermarkten. Hoe het staat met de bereikbaarheid van sociale activiteiten voor ouderen in dorpen en landelijke

gebieden is onbekend. Nader onderzoek naar dit onderwerp is daarom belangrijk.

Goed om op te merken is dat het PBL in haar analyse heeft gekeken naar de fysieke bereikbaarheid van voorzieningen, met verschillende vervoersmogelijkheden. Hiervoor beschreven we al dat de aanwezigheid van voorzieningen niet altijd betekent dat mensen hier in de praktijk ook gebruik van kunnen maken. Of mensen voorzieningen ook als bereikbaar ervaren, hangt ook af van de individuele competenties en de sociaaleconomische situatie van mensen. Vanaf 2023 zal het CBS ook over ervaren bereikbaarheid rapporteren als onderdeel van *Onderweg in Nederland* (ODiN), een continu dagelijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van inwoners van Nederland van 6 jaar of ouder.²²

Zelfstandigheid en tevredenheid over mobiliteit

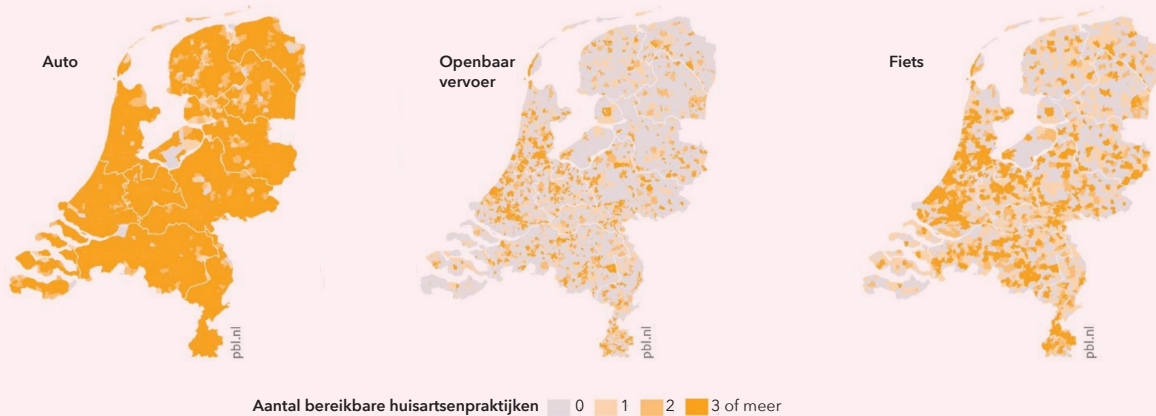
Het CBS doet in ODiN nu al onderzoek naar de tevredenheid van mensen over hun eigen mobiliteit. In 2018 bleek dat 1 op de 7 75-plussers dit onvoldoende vindt. Bij 55-plussers was dat maar 1 op de 10. Tevredenheid over de eigen mobiliteit hangt sterk samen met het zelfstandig kunnen bereiken van bestemmingen. Ruim 1 op de 3 van de 75-plussers kon 1 of meer bestemmingen die ze belangrijk vonden niet zelfstandig bereiken. Ouderen met een goede gezondheid hadden hier in mindere mate last van, maar er is een sterk negatief verband tussen leeftijd en het zelfstandig kunnen bereiken van voorzieningen.

Investeren in mobiliteit

Mobiliteit is niet alleen de verantwoordelijkheid van gemeenten. Provincies en de landelijke overheid gaan over regionale en landelijke mobiliteitsopties en de hiervoor beschikbare infrastructuur. In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte

Aandeel ouderen naar bereikbare huisartsenpraktijken binnen 15 minuten reistijd

Bron: Zorgkaart Nederland; bewerking PBL



en Transport (MIRT) worden afspraken gemaakt over investeringen in mobiliteit en infrastructuur. In 2022 is in totaal 7,5 miljard euro uit het coalitieakkoord en 3,4 miljard euro uit het Nationaal Groeifonds beschikbaar gesteld, naast een extra jaarlijks budget voor onderhoud van 1,5 miljard euro. De hier genoemde bedragen zijn de bijdragen van het rijk, voor alle projecten is er sprake van cofinanciering door de regio. Verbeteren deze investeringen ook de bereikbaarheid van voorzieningen en sociale activiteiten voor ouderen?

De investeringen worden voor een belangrijk deel besteed aan ov, waarbij een belangrijk doel is grote nieuwbouwlocaties bereikbaar te maken. Verreweg het grootste deel van dit geld komt terecht in de Randstad. Van het totale bedrag van 10,9 miljard euro is 85% bestemd voor binnenstedelijke nieuwbouwlocaties en 15% voor te realiseren uitbreidingswijken.²³ Ook voor de auto en het verbeteren van vertraging op de weg is veel geld

gereserveerd. Het bedrag voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur is weliswaar relatief laag, maar de kosten voor dit type projecten zijn ook lager.

Het valt op dat in de doelstellingen voor investeringen uit de MIRT bereikbaarheid van voorzieningen of activiteiten voor verschillende doelgroepen zoals ouderen niet voorkomt. Of er meer mobiliteitsmogelijkheden komen voor ouderen door de aanleg van deze infrastructuur is dan ook niet te achterhalen. Een uitzondering hierop zijn de investeringen in de treinverbindingen tussen Gent en Terneuzen, en tussen Arnhem en Doetinchem. Daarbij gaat het in totaal om ongeveer 255 miljoen euro.

Beoordelen van investeringen

De afwegingen die gebruikt worden voor het beoordelen van MIRT voorstellen worden grotendeels gevoed door de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). In de NMCA worden potentiële capaciteitsproblemen

Investerings in infrastructuur uit MIRT en Groeifonds in 2022, in miljarden euro's

Bron: Kamerbrief MIRT (2022)



op de weg, het spoor en water in beeld gebracht.²⁴ Andere problemen, zoals hoge CO₂ uitstoot, worden niet meegenomen. Voor oplossingen wordt vooral gekeken naar het aanleggen van infrastructuur. Ruimtelijke oplossingen, zoals mensen en hun bestemmingen dichterbij elkaar brengen, zijn binnen de beoordeling NMCA niet te beoordelen.²⁵ Ook in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die voor MIRT projecten wordt gemaakt, worden de baten vooral vanuit het perspectief van economische groei en arbeidsparticipatie beoordeeld. Zo maakt de MKBA voor de berekening van baten gebruik van modellen om het aantal extra reizigers (de vervoerswaarde) en de reistijdwinst te berekenen.²⁶

Een eerste stap op weg naar een bredere beoordeling van kosten en baten van investeringen in infrastructuur is gezet. Eind 2020 nam de Eerste Kamer de wet Mobiliteitsfonds aan. Dit fonds vervangt het Infrastructuurfonds en heeft mobiliteit als uitgangspunt. Het Mobiliteitsfonds staat voor een integrale aanpak met als doel investeringen in systemen die mensen helpen zich te verplaatsen in plaats van de aanleg van infrastructuur.

In het kader van de ouder wordende samenleving is het wenselijk om investeringen niet alleen op de bijdrage aan economische groei te beoordelen, maar ook op

de bijdrage aan brede welvaart, door bijvoorbeeld ook mogelijke gezondheidswinst door bereikbaarheid van activiteiten en zorg mee te nemen.

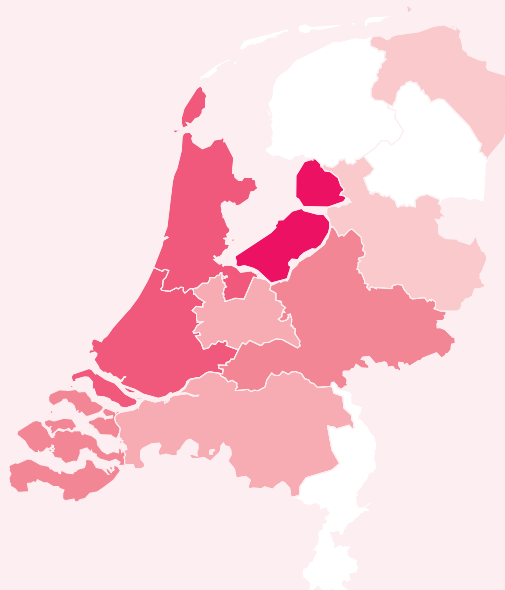
Het faciliteren van deelname aan activiteiten en bereikbaarheid van (zorg) voorzieningen zijn nu dus geen doelstelling of criterium voor de toekenning van financiering in de MIRT afspraken of het bredere beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). Andersom, komt in de recent afgesloten zorgakkoorden, het Integraal Zorgakkoord (IZA) en Woon-Zorg akkoord (WOZO), bereikbaarheid van activiteiten en zorgvoorzieningen niet voor.

Hulpmiddelen via de Wmo

Ouderen die minder mobiel zijn kunnen bij de gemeente via de Wmo een hulpmiddel zoals een scootmobiel, of een vergoeding hiervoor, aanvragen. De precieze invulling van de Wmo verschilt per gemeente. Er zijn geen cijfers te vinden over het aantal scootmobielen of andere vervoermiddelen dat via de Wmo wordt vergoed of verstrekt. Uit onderzoek van de Fietzersbond²⁷ blijkt dat het in veel gemeenten niet mogelijk is om in plaats van een scootmobiel een driewiel fiets vergoed te krijgen, als (gezond) alternatief voor een scootmobiel.

Investerings in infrastructuur uit MIRT en Groeifonds in 2022, in miljarden euro's

Bron: Kamerbrief MIRT (2022)



Bedrag in miljoenen Minder dan 100 100 - 500 500 - 1.000 1.000 - 2.000 2.000 of meer

Mobiliteit in een ouder wordende samenleving

Uit deze oriëntatie op het onderwerp mobiliteit in de ouder wordende samenleving volgen twee belangrijke vragen die we in de volgende hoofdstukken verder uitdiepen:

- Hoe zorgen we voor voldoende toegankelijke, betaalbare en bereikbare mobiliteitsoplossingen voor ouderen?
- Hoe zorgen we voor een leefomgeving die de mobiliteit van met name ouderen ondersteunt of zelfs stimuleert?

"Onze leefomgeving moet voor alle generaties gezond en veilig zijn, en uitnodigen tot bewegen, ontmoeten en meedoen. Zo'n leeftijdsvriendelijke leefomgeving zou in alle gemeentelijke woonzorgplannen aan bod moeten komen."

*Philip Idenburg, initiatiefnemer
Ouder Worden 2040*



Hoofdstuk 2

Mobiliteit voor meedoen?

Goed ouder worden is mobiel ouder worden

Een vitale, leeftijdsvriendelijke omgeving biedt alle ouderen de mogelijkheid om deel te nemen aan sociale en culturele activiteiten. Mobiliteit is onderdeel van die leefomgeving, en geeft elke oudere de mogelijkheid belangrijke voorzieningen zo zelfstandig mogelijk te bereiken. Met name in landelijke gebieden is dit nu dus niet vanzelfsprekend.

Met een groep experts bespraken we welke initiatieven er al lopen om in 2040 leeftijdsvriendelijke wijken met bereikbare voorzieningen te realiseren, en wat daar nog meer voor nodig is. In Bijlage 1 is een overzicht van geraadpleegde experts te vinden.

Daarnaast hebben we op basis van deze gesprekken en eigen onderzoek een overzicht samengesteld van bestaande organisaties en initiatieven die zich met mobiliteit voor ouderen of een leeftijdsvriendelijke leefomgeving inzetten. Dit overzicht is te vinden in Bijlage 2.

Tussen wal en schip

Wat opvalt in ons onderzoek en in de gesprekken met experts is dat mobiliteit van ouderen bij uitstek een integraal vraagstuk is. Er zijn raakvlakken met verschillende beleidsterreinen: sociale zaken, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening, infrastructuur en volksgezondheid. Ook is het een onderwerp dat op verschillende bestuurslagen speelt: rijk, provincies én gemeenten. Dit is overigens geen nieuw inzicht; al in 2013 schreef het PBL dat "investeringen in het (lokale) ruimtelijk domein kunnen bijdragen aan het beperken van kosten in het (nationale) zorgdomein".²⁸ Doordat de verschillende instanties en

bestuurslagen zich sterk focussen op hun eigen terrein, is mobiliteit voor ouderen als onderwerp tussen wal en schip geraakt.

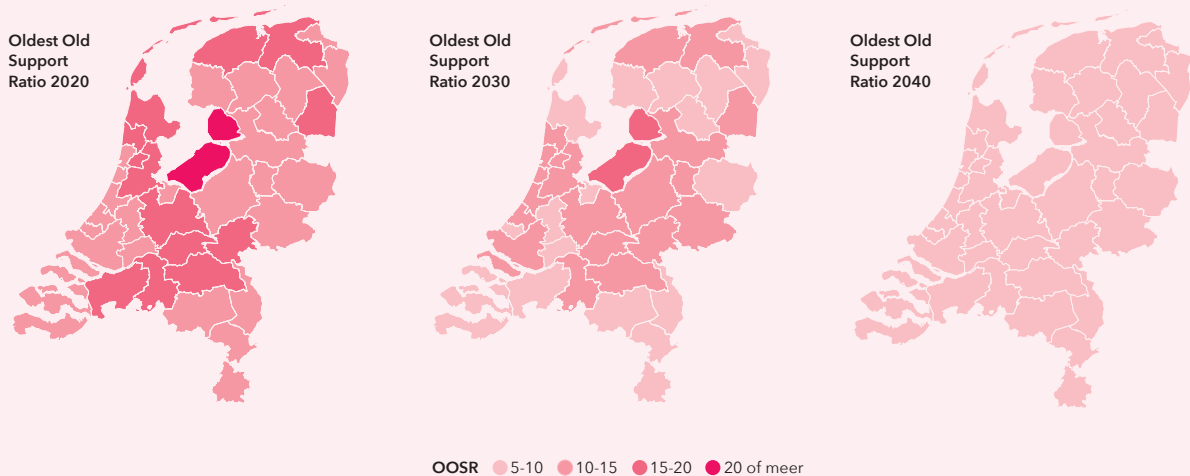
Een ander belangrijk aspect dat de experts naar voren brachten, is dat investeringen in mobiliteit en bijbehorende infrastructuur veelal worden beoordeeld vanuit de financiële kosten en baten. De sociale gevolgen van projecten worden niet meegenomen. Hierdoor worden de belangen van ouderen in mobiliteitsbeleid niet goed vertegenwoordigd.

Vrijwilligers

In ons onderzoek naar voorbeelden van mobiliteitsvoorzieningen voor ouderen zien we dat er veel verschillende en vaak lokale initiatieven zijn. Een groot deel van deze oplossingen is afhankelijk van de inzet van vrijwilligers. Het zijn vooral de jongsten in de groep ouderen die tijd hebben om vrijwilligerswerk te doen of mantelzorg te verlenen. De komende jaren groeit het aantal 85-plussers sterk, en neemt het aantal mogelijke vrijwilligers in de komende jaren af. Een manier om inzicht te krijgen in het aantal mogelijke vrijwilligers is door de *oldest old support ratio* (OOSR) te berekenen: de verhouding tussen het aantal 50-74-jarigen in een populatie ten opzichte van het aantal 85-plussers. In 2020 waren er ongeveer 14,5 personen van 50-74 jaar per 85-plusser, in 2040 is dit gedaald tot 6,6 personen. Daarbij zijn er grote regionale verschillen, in krimpregio's is er een grotere daling. In ongeveer 15% van de gemeenten komt de OOSR naar verwachting lager uit dan 4,5.²⁹ In een berekening van PBL en CBS uit 2019 naar de beschikbaarheid van mantelzorg in 2040 zijn naast de demografische

Oldest Old Support Ratio per COROP regio

Bron: PBL/CBS (2022)



“De toegang tot (actieve) mobiliteit geeft ouderen de mogelijkheid om in de maatschappij te blijven “verkeren”. En dat houdt ouderen veerkrachtig, zelfstandig en biedt hen de mogelijkheid om te blijven bewegen en sociale contacten te onderhouden. Dat levert maatschappelijke baten op zoals meer gezonde levensjaren en minder kosten voor zorg en hulpbehoevendheid. Daarom is het van belang actieve mobiliteit seniorproof te maken (veilig en inclusief).”

*Esther van Garderen,
Directeur Fietsersbond*

ontwikkelingen ook mogelijke verbeteringen in de gezondheidssituatie van ouderen meegenomen. Ook deze berekening voorspelt een flinke afname van het aanbod van mantelzorgers: Van 5 gevers van mantelzorg op elke ontvanger van mantelzorg in 2018, zal de verhouding in 2040 gedaald zijn tot ongeveer drie op één. Binnen de groep mantelzorgers zullen er verhoudingsgewijs meer oudere ouderen zijn. Het aandeel van 75-plussers dat mantelzorg verleent aan leeftijdsgenoten zal stijgen van 10% in 2018 naar bijna 18% in 2040. Hoewel dit onderzoek gaat over het geven van mantelzorg, zijn de conclusies zeer waarschijnlijk ook relevant voor ander vrijwilligerswerk.³⁰ Dit zal grote gevolgen hebben voor de organisatie van mobiliteitsvoorzieningen voor ouderen.

Om beleidsmakers van alle bestuurslagen te helpen met het vormgeven van beleid voor de verschillende relevante beleidsterreinen (sociale zaken, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening, infrastructuur en volksgezondheid) hebben we met experts een aantal vragen geformuleerd. Deze vragen kunnen helpen om het beleid beter te laten aansluiten bij de behoeften van ouderen. De vragen hebben we ingedeeld volgens de twee perspectieven uit hoofdstuk 1: 1) De vervoersmogelijkheden van een individu, en 2) De bereikbaarheid van voorzieningen.

Individuele vervoersmogelijkheden

1. Hoe ondersteunen we ouderen in het ontwikkelen en op peil houden van hun vaardigheden zodat ze zo lang mogelijk veilig kunnen deelnemen aan het verkeer?
2. Hoe kan de inrichting van wegen en fietspaden bijdragen aan de veilige verkeersdeelname van ouderen?
3. Wat is de optimale mix van mobiliteitsoplossingen in een gebied, rekening houdend met de behoeften en vaardigheden van verschillende generaties?
4. Hoe houden we rekening met culturele aspecten in het organiseren van mobiliteit?
5. Hoe gaan we om met het afnemend aantal mogelijke vrijwilligers voor vervoerdiensten?
6. Hoe zorgen we voor betrouwbare, actuele informatie over alle beschikbare soorten vervoer in een gebied?
7. Hoe helpen we ouderen, wanneer het zover is, in het omgaan met verminderde mobiliteit?

Bereikbaarheid van voorzieningen

1. Welke impact heeft het voorgenomen beleid op brede welvaart (veiligheid, gezondheid, autonomie, sociale verbondenheid en een prettige leefomgeving)?³¹
2. Zijn voorzieningen en activiteiten voldoende bereikbaar voor verschillende doelgroepen en generaties?
3. Welke normen stellen we voor bereikbaarheid van essentiële voorzieningen zoals ziekenhuizen, voor verschillende doelgroepen in het algemeen en ouderen in het bijzonder?
4. Welke rol kan technologie spelen in ervaren bereikbaarheid van voorzieningen? Denk hierbij bijvoorbeeld aan zorg op afstand technologie zoals beeldbellen.
5. Hoe kunnen we de samenwerking tussen de verschillende beleidsterreinen (sociale zaken, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening, infrastructuur en volksgezondheid) op dit onderwerp beter coördineren?
6. Hoe kunnen we de samenwerking tussen de verschillende bestuurslagen (rijk, provincies en gemeenten) op dit onderwerp beter coördineren?



Hoofdstuk 3

Aanbevelingen

In een ouder wordende samenleving werken we aan een participerende samenleving waarin iedereen een plek heeft om te wonen. Onze leefomgeving draagt bij aan welzijn en gezondheid. Mobiliteit is een belangrijk aspect van die leefomgeving. Een vitale, leeftijdsvriendelijke omgeving biedt alle ouderen de mogelijkheid om deel te nemen aan sociale en culturele activiteiten en geeft elke oudere de mogelijkheid belangrijke voorzieningen zo zelfstandig mogelijk te bereiken. Het is daarom van belang beleid op alle bestuurlijke niveau's en op alle relevante beleidsterreinen (sociale zaken, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening, infrastructuur en volksgezondheid) meer te gaan benaderen vanuit dit perspectief. Er zijn veel organisaties en initiatieven, die zich met het thema bezighouden (zie hiervoor Bijlage 2). Deze initiatieven zouden opgeschaald kunnen worden, maar dat is niet genoeg om de doelstellingen van het programma Ouder Worden 2040 te halen:

- In 2040 is de inrichting van mobiliteit in Nederland inclusief
- We houden nadrukkelijk rekening met ouderen.
- Alle wijken in Nederland hebben in 2040 een leeftijdsvriendelijke lokale infrastructuur.

In het vorige hoofdstuk hebben we een aantal belangrijke vragen behandeld die gesteld zouden moeten worden om dit voor elkaar te krijgen. Door deze vragen verder te verkennen zijn door de experts in het panel een aantal aanbevelingen gedaan, die we in dit hoofdstuk uiteenzetten. We delen de aanbevelingen ook hier in volgens de twee perspectieven uit hoofdstuk 1:

- 1) De vervoersmogelijkheden van een individu, en
- 2) De bereikbaarheid van voorzieningen.

Individuele vervoersmogelijkheden

- Onderzoek hoe nieuwe vormen van mobiliteit, zoals bijvoorbeeld vraag gestuurd openbaar vervoer, ouderen kunnen helpen langer deel te nemen aan activiteiten, zowel in de stad als op het platteland.
- Vrijwilligers leveren nu en in de toekomst een belangrijke bijdrage aan mobiliteit van ouderen, door het aanbieden van lokale vervoerdiensten. Neem fiscale belemmeringen voor het aanbieden van dit type vervoerdiensten weg.
- Ouderen fietsen steeds langer door en dat levert gezondheidswinst op. Zorg daarom dat de fietsinfrastructuur veilig is voor ouderen, en vergevingsgezind en toegankelijk voor driewielers. Als het veilig is voor ouderen, is het veiliger voor iedereen.
- In landelijke gebieden is het aantal reizigers vaak te beperkt om goed dekkend overaan te bieden. Door het over te integreren met het Wmo-vervoer is een breder vervoersaanbod mogelijk voor hetzelfde geld. Daarnaast draagt dit ook bij aan duurzaamheid.

Bereikbaarheid van voorzieningen

- De onderwerpen mobiliteit en bereikbaarheid raken verschillende beleidsterreinen: sociale zaken, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening, infrastructuur en volksgezondheid. Behandel deze onderwerpen dan ook in samenhang met al deze beleidsterreinen, en op alle bestuurslagen. Neem bijvoorbeeld mobiliteit en bereikbaarheid van voorzieningen op in gemeentelijke woonzorgvisies.

- Mobiliteit en bereikbaarheid van voorzieningen zijn niet alleen belangrijk vanuit economisch oogpunt, maar zorgen ervoor dat iedereen mee kan doen in de maatschappij. Neem daarom brede welvaart als basis voor de beoordeling van investeringen in mobiliteit, en gebruik in plaats van reistijdverkortung de bereikbaarheid van voorzieningen als uitgangspunt voor mobiliteitsbeleid.
- Individuele vervoersmogelijkheden zijn zeer verschillend. Maak in mobiliteitsbeleid onderscheid tussen bereikbaarheid voor verschillende groepen, zoals ouderen die niet meer fietsen of autorijden, of ouderen uit lage inkomensgroepen in landelijke gebieden.
- Zelfstandig voorzieningen en activiteiten kunnen bereiken draagt bij aan welbevinden en gezondheid. Stel normen vast voor de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen op landelijk en regionaal niveau. Zo zou bijvoorbeeld elk ziekenhuis met het ov goed bereikbaar moeten zijn voor ouderen uit de omgeving.
- In landelijke gebieden is het moeilijk voldoende dekkend vervoersnetwerk aan te bieden. Beperk de noodzaak voor vervoer door de verschillende functies wonen, voorzieningen en zorg dicht bij elkaar te organiseren.
- In een leeftijdsvriendelijke wijk kunnen ouderen veilig, gezond en actief wonen en deelnemen aan de samenleving. Breid het aantal experimenten voor leeftijdsvriendelijke en dementievriendelijke wijken uit.

Bijlage 1: Programma Ouder Worden 2040

Ouder Worden 2040 is een landelijke beweging waarin we, ondersteund door een maatschappelijke dialoog en samen met alle betrokken partijen de transitieagenda voor de toekomst van ouder worden in Nederland tot uitvoering brengen. Dit doen we in samenwerking met iedereen die betrokken is bij ouder worden: publieke en private organisaties, kennis- en overheidsorganisaties en vooral de burger zelf. De centrale vraag die de beweging wil beantwoorden is hoe we ons het beste kunnen voorbereiden op een samenleving met een dubbel vergrijzende bevolking.

Toekomstscenario's

Samen hebben we gezocht naar innovatieve antwoorden op de vragen van morgen. Om systematisch na te kunnen denken over onzekere factoren die ons leven en de inrichting van onze ouder wordende samenleving beïnvloeden hebben we in het programma Ouder Worden 2040 gebruik gemaakt van toekomstscenario's. Deze scenario's zijn alternatieve toekomstbeelden, die ons helpen ons voorstellingsvermogen te verruimen. Zo kunnen we verkennen welke nieuwe antwoorden mogelijk en wenselijk zijn. In de drie scenario's die voor Ouder Worden 2040 zijn ontwikkeld bekijken we verschillende trends en ontwikkelingen vanuit verschillende perspectieven.

Thema's

Op basis van bijdragen van betrokkenen bij Ouder Worden 2040 zijn diverse domein overstijgende thema's benoemd die belangrijk zijn voor een ouder wordende samenleving. Deze thema's zijn in de toekomstscenario's uitgewerkt in verschillende (versterkte) richtingen die zouden kunnen gebeuren. Op elk van deze thema's zijn kennis en inzichten van verschillende experts samengebracht. Eén van de thema's is 'Van eigen huis naar samen-wonen'.

Van eigen huis naar samen-wonen

Binnen dit thema zetten we ons in voor een participerende samenleving waarin we samen verantwoordelijkheid nemen voor de gemeenschap. Iedereen heeft een plek om te wonen. We hebben beleidsbepalende invloed op de inrichting en besturing van die gemeenschap. Onze leefomgeving draagt bij aan welzijn en gezondheid. We wonen duurzaam, veilig en betaalbaar, en in balans met natuur en klimaat. Om dit te realiseren is er een groter

bewustzijn nodig over de invloed van de leefomgeving op gezondheid. Ook is het van belang om de leefomgeving gezamenlijk vorm te geven.

Er zijn 5 acties benoemd, waarvan 'Versterken van vitale wijkinfrastructuur, mobiliteit en voorzieningen' er één is. Deze actie heeft de volgende doelstelling: 'In 2040 is de inrichting van mobiliteit in Nederland inclusief. We houden nadrukkelijk rekening met ouderen. Alle wijken in Nederland hebben in 2040 een leeftijdsvriendelijke lokale infrastructuur.'

Met een groep experts hebben we twee kernvragen verkend:

- Hoe zorgen we voor voldoende toegankelijke, betaalbare en bereikbare mobiliteitsoplossingen?
- Hoe zorgen we voor een leefomgeving die de mobiliteit van met name ouderen ondersteunt of zelfs stimuleert?

Expertpanel

Het expert panel voor dit thema bestond uit:

- Alex van Schreven de Vries (BOVAG, Mobiliteitsalliantie)
- Anne Seghers (Ruimtevolk)
- Arjan Vaandrager (KNV, Mobiliteitsalliantie)
- Atie Schipaanboord (ANBO)
- Ellen van Velzen (RET, Mobiliteitsalliantie)
- Eric Mink (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)
- Esther van Garderen (Fietzersbond, mobiliteitsalliantie)
- Ilse van Zeumeren (The Future Mobility Network)
- Jeroen Fukken (NS)
- Job van de Kieft (Scoozy)
- Marjolein Stamsnijder (NS, Mobiliteitsalliantie)
- Merel Berkelmans (NS)

Bijlage 2: Bestaande initiatieven

In deze bijlage geven we een overzicht (niet uitputtend) van initiatieven en organisaties die zich bezig houden met mobiliteit van ouderen die we tijdens ons onderzoek en in onze gesprekken met experts zijn tegengekomen. Het gaat hierbij niet alleen om vervoerdiensten, maar ook om aanpassingen van de ruimtelijke inrichting, het verbeteren van vaardigheden of het toegankelijker maken van bestaande vervoerdiensten:³²

Naam	Omschrijving	Type initiatief	Hyperlink
Autonoom openbaar vervoer	Op verschillende plekken worden proeven gedaan met autonoom rijdend openbaar vervoer. De verwachtingen van dit type oplossingen zijn hoog, maar permanente toepassingen zijn nog schaars.	Autonoom openbaar vervoer	
GoOV	De GoOV app helpt mensen zelfstandig met het ov te reizen. De app biedt begeleiding van deur tot deur, maar ook hulp in onbekende of moeilijke situaties.	Begeleiding onderweg	https://www.go-ov.nl/
Boodschappenroute	In Amsterdam Zuid is er samen met mensen met dementie een boodschappenroute ontworpen. Voordat de route er was gingen ouderen met dementie vaak niet mee boodschappen doen omdat het moeilijk was voor hen om de weg te vinden. De route is op stoeptegels aangegeven omdat mensen met dementie meer naar de grond kijken dan naar de omgeving.	Beweegvriendelijke openbare ruimte	http://kwiekbeweegroute.nl/

Positieve Gezondheid in de leefomgeving	'Positieve Gezondheid in de leefomgeving' is een methodiek voor iedereen die betrokken is bij het ruimtelijk ontwerp. Het gedachtegoed van Positieve Gezondheid is vertaald naar het fysieke domein. De toolkit helpt belanghebbenden bespreken hoe de woon- leefomgeving anders ingericht kan worden.	Beweegvriendelijke openbare ruimte	
Rollatorcirkels	Rollatorcirkels zijn cirkels van 300 meter die de afstand tot voorzieningen gevoelsmatig kleiner maken. Elke 300 meter is er een rust- of ontmoetingsplaats.	Beweegvriendelijke openbare ruimte	
Walkability	De gemeente Amsterdam heeft haar 'walkability' in kaart gebracht. Walkability is gedefinieerd als 'de ruimte die voetgangers hebben op de stoepen om zich te verplaatsen'. De score is uitgesplitst naar verschillende gebruikersgroepen en geeft inzicht in de bereikbaarheid van voorzieningen te voet.	Beweegvriendelijke openbare ruimte	https://maps.amsterdam.nl
Beweegtuin	Beweegtuinen zijn tuinen met fitnessstoestellen. Het doel van de tuinen is om ouderen en andere buurtbewoners te stimuleren om meer te bewegen. Soms worden beweegtuurtjes georganiseerd door waar ouderen onder begeleiding kunnen bewegen.	Blijven bewegen	
Duofietsen	Op verschillende plekken is het mogelijk een duofiets te huren of lenen voor een kleine bijdrage. Zo is er in Vleuten-De Meern in de buurt een duofiets beschikbaar van Fun2Go met elektrische trapondersteuning. Op deze driewieltandem zitten de fietsers naast elkaar, en kunnen ze makkelijker met elkaar praten. In de openbare fietsenstalling Laag Catharijne van U-stal in Utrecht is ook een elektrische duofiets van Fun2Go beschikbaar.	Blijven bewegen	https://duofietsvleutende-meern.nl/

Fietsmaatjes	Fietsmaatjes koppelt vrijwilligers aan mensen die niet meer zelfstandig kunnen fietsen. Samen maken ze fietstochten op elektrische duofietsen.	Blijven bewegen	https://fietsmaatjes.nl
Argos mobiel	Argos mobiel is een vervoerdienst van Argos Zorggroep. Het vervoer wordt vraag gestuurd ingepland, en is beschikbaar voor klanten van Argos en voor bewoners uit de omgeving. Argos werkt met chauffeurs binnen een leer-werktraject.	Deur tot deur vervoer	https://www.argoszorggroep.nl/diensten/argos-mobiel
Fietstaxi	In verschillende gemeenten (Tilburg, Nijmegen, Zwolle) worden proeven gedaan om de haalbaarheid van een fietstaxi te onderzoeken.	Deur tot deur vervoer	
Valys	Valys regelt taxivervoer over een afstand van meer dan 5 ov-zones voor ouderen en voor mensen met een beperking. Daarnaast biedt Valys ook verschillende mogelijkheden om de taxi te combineren met de trein. De uitvoerder van Valys is Transvision, in opdracht van het ministerie van VWS.	Deur tot deur vervoer	www.valys.nl
Automaatje	AutoMaatje (ANWB) is een vervoerservice waarmee vrijwilligers met hun eigen auto minder mobiele buurtgenoten vervoeren tegen een geringe vergoeding per kilometer.	Deur tot deur vervoer door vrijwilligers	https://www.anwb.nl/lid-maatschap/maatschappelijk-mobiliteit
BoodschappenPlus-Bus	BoodschappenPlusBus (Nationaal ouderenfonds) is in meer dan 100 gemeenten actief. Vrijwilligers halen ouderen op bij de deur, en brengen ze naar de supermarkt, een museum of het strand. In de bus is ruimte voor rollators en soms ook voor een rolstoel.	Deur tot deur vervoer door vrijwilligers	https://ouderenfonds.nl/activiteit/boodschappenplusbus

Buurt Mobiel	In verschillende Utrechtse wijken rijden vrijwilligers met de auto van Buurt Mobiel buurtbewoners van huis naar bestemmingen in de buurt. Er zijn geen haltes of vaste opstappunten. Buurt Mobiel wil dat bewoners en bezoekers van de wijk meer gebruik kunnen maken van de bestaande voorzieningen.	Deur tot deur vervoer door vrijwilligers	https://www.buurtmobiel.com
Dorpsauto Boerdonk	De dorpsauto in Boerdonk is een initiatief van Stichting Zorg om het Dorp. De auto is beschikbaar voor iedereen in het dorp, en wordt gereden door vrijwilligers. De dorpsauto maakt omliggende plaatsen bereikbaar ook buiten de dienstregeling van het openbaar vervoer.	Deur tot deur vervoer door vrijwilligers	https://www.boerdonk.nl/stichtingen-en-verenigingen/stichting-zorg-om-het-dorp/
Fietsen alle jaren	Met een fietsriksja maken vrijwilligers met ouderen fietstochten. Het initiatief startte in 2016 in de gemeente Leusden en is door de Fietzersbond landelijk uitgerold.	Deur tot deur vervoer door vrijwilligers	https://fietsenallejaren.nl/
Seniorenbus Vught	Stichting Seniorenbus Vught wordt volledig georganiseerd door vrijwilligers. Het initiatief wil een oplossing zijn voor de belemmeringen in de dienstverlening van de regiotaxi waaronder lange wachttijden en ingewikkelde reserveringen. De bus rijdt in Vught en op verzoek naar een aantal vaste bestemmingen in de regio. Per rit kunnen er maximaal 7 personen mee.	Deur tot deur vervoer door vrijwilligers	https://seniorenbusvught.nl

Verbindend Vervoer Oisterwijk	Verbinden Vervoer is een samenwerking tussen professionele en vrijwillige chauffeurs om ouderen te vervoeren naar hun dagbesteding of ontmoetingsplek. Niet de vertrektijd, maar de aankomsttijd bepaalt de planning. Ouderen zonder indicatie kunnen gebruikmaken van het vrijwilligers vervoer. Ouderen met indicatie kunnen daarnaast ook gebruik maken van de professionele taxi. Het vrijwilligersvervoer rijdt alleen tijdens kantooruren, de taxi ook daarbuiten.	Deur tot deur vervoer door vrijwilligers	https://verbindendvervoer.nl
Wijkmobiel	Wijkmobiel is een bewonersinitiatief in de Amersfoortse wijken Zielhorst, Schothorst en De Hoef. Wijkmobiel brengt ouderen en minder validen van deur tot deur binnen deze wijken. Wijkmobiel vindt het sociale aspect van het vervoer net zo belangrijk als het bereiken van de bestemming. Vrijwilligers maken graag een praatje en helpen met het in- en uitstappen. Wijkmobiel maakt gebruik van E-car van Mango Mobility. De opvallende karretjes dragen bij aan de naamsbekendheid. Het onderhoud wordt verzorgd door MBO Amersfoort.	Deur tot deur vervoer door vrijwilligers	https://inschothorst.nl/organisaties/wijkmobiel/
Inchecken met je pinpas	Deze nieuwe manier van betalen moet het voor reizigers makkelijker maken om van het ov gebruik te maken. Dit is vooral een verbetering voor mensen die nu geen ov-chipkaart hebben.	Inclusieve vervoerdiensten	
10 minuten wijk	In een 10 minuten wijk (ook gezien: 15 minuten stadx) hoeven mensen vanaf hun voordeur maximaal 10 minuten te lopen of fietsen om voorzieningen te bereiken. Mensen hoeven minder te reizen omdat voorzieningen dichtbij huis liggen. 10 minuten wijken willen ook ontmoetingen met wijkgenoten stimuleren.	Ruimtelijke planning	

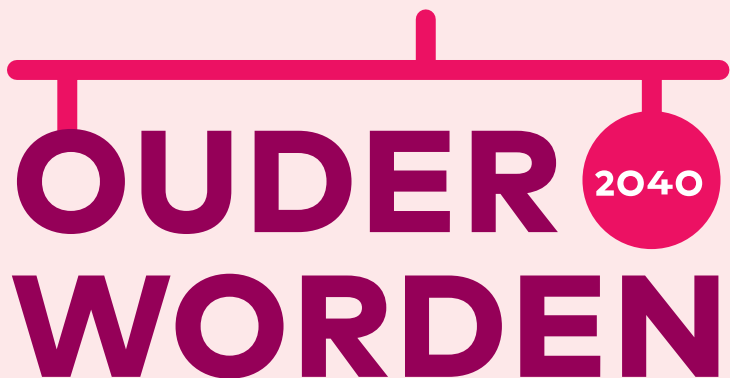
Integratie ov en Wmo-vervoer	In verschillende regio's zijn er pilots en projecten die ov en Wmo-vervoer integreren. Het doel is beschikbare budgetten beter in te zetten. Zo zijn er o.a. Wijkhopper, Vervoerservice Kampen, Voorne Putten Flex Vervoer, Mokumflex, Aanvullend OV Borne, Eigen Kracht Versterken Dalfsen, Voor Elkaar Pas Arriva Limburg, Kleinschalig vervoer Noord-Nederland Noord, MaaS-pilot Twente, MaaS-pilot Groningen-Drenthe. ³³	Toegankelijk openbaar vervoer	
Senioren korting openbaar vervoer	Standaard krijgen 65-plussers een korting van 34% bij het gebruik van bus, tram of metro (bij het reizen met een persoonlijke ov-chipkaart op saldo). In sommige gemeenten is het gebruik van ov zelfs helemaal gratis voor mensen met een laag inkomen of voor Aow- gerechtigden. Ook reizen met de trein kan met korting.	Toegankelijk openbaar vervoer	
Flipje op Wielen	De stichting Flipje op Wielen heeft als doel de vaardigheden en de veiligheidsbeleving van scootmobiel- en (elektrische) rolstoelgebruikers te vergroten. Flipje op Wielen organiseert jaarlijks rijvaardigheidskursussen. Daarnaast organiseert de stichting toertochten en geeft informatie en hulp bij het aanvragen van scootmobielen.	Verbeteren van vaardigheden	https://www.flipjeopwielen.nl
Scootmobielpool	Welzijnsorganisatie Xtra Welzijn leent scootmobielen uit aan iedereen die tijdelijk slecht ter been is, ook als ze geen Wmo-indicatie hebben. Dit project wordt gesubsidieerd door de gemeente Den Haag.	Vervoermiddelen	www.voorwelzijn.nl/ouderen/scootmobiel-pool
Scoozy	Scoozy is een innovatieve scootmobiel die zich voornamelijk op het gebied van veiligheid en design onderscheidt. Met Scoozy kun je ook op onverharde wegen rijden.	Vervoermiddelen	www.scoozy.nl

Zonnebloemauto	Vereniging de Zonnebloem verhuurt auto's waarin mensen hun rolstoel kunnen meenemen. Voor het besturen van de auto kunnen huurders eventueel gebruik maken van vrijwillige chauffeurs.	Vervoermiddelen	www.zonnebloem.nl/zonnebloemauto
Vervoerswaaier	Een waaier met informatie over alle vervoersmogelijkheden in de gemeente moet de vraag naar vervoer en het aanbod hiervan dichterbij elkaar brengen. Met geld uit het fonds FNO Zorg voor Kansen is deze oplossing in drie Brabantse gemeenten uitgevoerd.	Volledige en toegankelijke informatie	
Bezorgrobot	Verscheidende bedrijven (Albert-Heijn, Amazon, Domino's) doen proeven met zelfrijdende bezorgrobots.	Voorzieningen aan huis	
BiblioPlus	BiblioPlus is een bezorgservice van de bibliotheek voor iedereen die door leeftijd, langdurige ziekte of handicap niet (meer) in staat is zelf naar de bibliotheek te komen.	Voorzieningen aan huis	https://www.biblioplus.nl
Rijdende winkel	Voor mensen die minder mobiel zijn maar die wel graag zelfstandig boodschappen willen doen zijn er op sommige plaatsen rijdende winkels, zoals die van Erik van Haren uit Groenekan.	Voorzieningen aan huis	
Scootbezorgd	Scootbezorgd is een inclusieve en sociale bezorgdienst. De bezorgers rijden op een scootmobiel. Bij Scootbezorgd is persoonlijk contact, het creëren van een netwerk met collega's en actief in het leven staan belangrijker dan snelheid.	Voorzieningen aan huis	www.scootbezorgd.nl

Medicijn-afhaalkluizen	Medicijnafhaalkluizen in de supermarkt zijn dichter bij huis dan de apotheek. Met een toegangscode krijg je toegang tot jouw medicijnpakketje in de kluis.	Voorzieningen combineren	
Flexibel openbaar vervoer	Bravoflex (Bravo) is een flexibele vervoerservice op afroep. Bravoflex rijdt met 8-persoons busjes zonder vaste route van halte naar halte. Er is dus géén dienstregeling. Je bestelt Bravoflex gemakkelijk via een app of door even te bellen. Je reserveert een zitplaats en je bepaalt zelf wanneer je bij welke halte wordt opgehaald en naar welke halte je reist. TwentsFlex (Syntus Twents) is een vergelijkbare flexibele vervoerservice in de gemeente Rijssen-Holten. Er zijn meer dan 130 speciale TwentsFlex haltes.	Vraaggestuurd openbaar vervoer	

Bronnen en voetnoten

- 1 Onder andere: Van Campen (2011); Van Campen et al. (2018); Deeg (2019); De Klerk et al. (2019); Olde Rikkert (2015)
- 2 Van Campen (2011); Gobbens et al. (2012); Oostrom et al. (2014)
- 3 Machielse (2016)
- 4 Van Campen en Verbeek-Odijk (2017)
- 5 Van Campen et al. (2017); Ditzhuijzen et al. (2018); Fancourt en Finn (2019);
- 6 CBS (2021)
- 7 CBS (2021)
- 8 Gebaseerd op een de 11 voorbeelden van woonzorgvisies op www.taskforcewonzorg/voorbeelden. 3 van de 11 beschikbare voorbeelden benoemen het thema ‘mobiliteit’ in de context van het kunnen bereiken van voorzieningen
- 9 Jorritsma et al. (2018)
- 10 CBS (2019)
- 11 Burton & Mitchell (2006)
- 12 PBL (2015)
- 13 Een veelgebruikte term in de literatuur is vervoersarmoede. Omdat deze term lijkt te verwijzen naar alleen het ontbreken van vervoersmogelijkheden, volgen wij in dit whitepaper de lijn van het KiM en gebruiken de term mobiliteitsarmoede.
- 14 Bastiaanssen (2021)
- 15 Wright en Johnson-Wright (2018)
- 16 OECD (2017)
- 17 Martens et al. (2019)
- 18 Durand et al. (2021)
- 19 Geurs en Van Wee (2004)
- 20 Bastiaanssen en Breedijk, Toegang voor Iedereen? PBL (2022)
- 21 ZorgCijfers Monitor Regeling ziekenvervoer: gebruik en kosten, Zorginstituut Nederland (2019)
- 22 CBS (2021)
- 23 Kamerbrief Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT (2022)
- 24 <https://deltametropool.nl/projecten/leren-van-mirt-investeringen-op-de-kaart/>
- 25 <https://decorrespondent.nl/11580/provincies-die-mobiliteit-willen-bevorderen-moeten-eerst-voor-files-zorgen-anders-geeft-het-rijk-geen-geld/1217603128500-7f39a188>
- 26 Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen, Rijkswaterstaat (2018)
- 27 Fietzers met een beperking verdienen meer aandacht. Fietzersbond (2021)
- 28 Vergrijzing en Ruimte, PBL (2013)
- 29 CBS (2020)
- 30 Kooiker et al. Toekomstverkenning mantelzorg aan ouderen in 2040. PBL, CBS (2019)
- 31 Brede welvaart gaat over de kwaliteit van leven in het hier en nu en de mate waarin deze ten koste gaat van die van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld. Het CBS brengt jaarlijks de Regionale Monitor Brede Welvaart uit <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/regionale-monitor-brede-welvaart>
- 32 Mobiel in je buurt, handboek en inspiratiebundel voor vervoersinitiatieven voor ouderen, FNO, Society Impact (2019)
- 33 Integratie doelgroepenvervoer en ov: Praktijkvoorbeelden, CROW-KpVV (2020)



Meer informatie?

www.ouderworden2040.nl

info@ouderworden2040.nl

telefoonnummer: +31 (0)30 888 79 27