

UNIVERSITEIT  
TWENTE.

Faculteit Gedragwetenschappen  
Opleiding Psychologie

## **Technologische veranderingen: Ouderen en hun beleving van vervoermiddelen**



Marlot Raanhuis

Juli, 2011

UNIVERSITEIT  
TWENTE.

**Faculteit Gedragwetenschappen**

**Opleiding Psychologie**

Technologische veranderingen:  
Ouderen en hun beleving van vervoermiddelen

Marlot Raanhuis  
S0200530  
Juli, 2011

Commissie:  
Westerhof, Dr. G.J.  
Bode, Dr. C.

Vakgroep Psychologie, Gezondheid & Technologie

## **Samenvatting**

Het doel van dit kwalitatieve onderzoek is het in kaart brengen van de belevingen en ervaringen rondom de ontwikkeling van vervoertechnologieën door verschillende ouderen uit eenzelfde leeftijdsgroep. Deze kwalitatieve informatie wordt op beschrijvende wijze weergegeven en er wordt een verband gelegd tussen verleden, heden en toekomst.

De data is verzameld met behulp van een semigestructureerd interview. De ouderen kregen de mogelijkheid om met behulp van enkele vragen hun levensverhaal te vertellen betreffende vervoertechnologie. Het interview werd afgenomen bij 30 ouderen met een leeftijd variërend van 65 tot en met 80 jaar. De gemiddelde leeftijd van de onderzoeksgroep was 72,2 jaar (standaardafwijking 7,5 jaar). Met behulp van de gefundeerde theoriebenadering bij het analyseren en verwerken van de gegevens is geprobeerd een antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvraag.

Die onderzoeksvraag houdt in wat de verschillende opvattingen van ouderen zijn betreffende vervoermiddelen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de ervaringen vroeger, nu en het toekomstbeeld. Er is gekeken welke informatie vanuit de respondenten ‘aansluit’ op hun identiteit. Bepaalde uitspraken, waaronder meer praktische of juist meer subjectieve waardeoordelen worden verbonden met de identiteit van de ouderen.

Er zijn waardevolle inzichten zijn verkregen in de opvattingen van ouderen over vervoermiddelen vroeger, nu en hoe hun toekomstbeeld eruit ziet. De verschillende opvattingen van ouderen tussen de 65 tot 80 jaar over nieuwe vervoermiddelen zijn grotendeels positief. Qua opvattingen zijn mensen gedurende hun leven positief gebleven. Het gebruik op zich is wellicht veranderd, maar mensen blijven positief. Voor veel mensen was de auto een nieuw vervoermiddel en deze heeft hun leven positief beïnvloedt.

## Summary

The purpose of this qualitative study was to identify the perceptions and experiences about the development of transport technologies of a variety of elderly from the same age. This qualitative information is displayed in a description and there will be a link between the past, present and future.

The data was collected using a semi-structured interview. The elderly had the possibility to tell their life story on transport technologies. The interview was conducted at thirty elderly with an age ranging from 65 to 80 years. The average age of the study group was 72.2 years (standard deviation 7.5 years). Using grounded theory in analyzing and processing the data, it is attempted to give an answer to the research question.

This research question involves what the different opinions of the elderly are regarding transportation. A distinction is made between experiences in the past, experiences in the present and the future vision of the respondents. The stories obtained from the respondents are reviewed and a connection has been made between statements and their identity. Certain statements, including more practical or more subjective values are connected with the different identities of the elderly.

The attitudes of elderly of transportation in the past, present and the future vision led to valuable insights. The different views of older people between 65 and 80 years on new vehicles are largely positive. The attitudes among people throughout their lives remained positive. The use may be changed, but people remain positive. For many people the car was a new vehicle and this has positively affected their lives.

## Voorwoord

Als deel van mijn bachelor psychologie, heb ik mijn bachelor opdracht uitgevoerd bij de vakgroep Psychologie, Gezondheid en Technologie aan de universiteit Twente in Enschede. In een vijf maanden durende periode, heb ik een interviewschema opgezet, dit interview bij ouderen afgenomen. De verzamelde informatie heb ik vervolgens geanalyseerd en verwerkt. Hoewel er interessante en bruikbare informatie naar voren is gekomen, zijn er nog veel aanvullende punten voor toekomstig onderzoek betreffende ervaringen van deze leeftijdsgroep met technologieën.

Deze opdracht gaf mij de gelegenheid om mijn horizon te verbreden op een aantal manieren. Het opstellen van een interviewschema en het directe contact met ouderen tijdens de interviews was een goed leerproces. Het directe contact met ouderen en het praktische karakter van deze opdracht waren overheersende aspecten om voor deze opdracht te kiezen, een keuze waar ik nog steeds blij mee ben.

Ik heb het erg naar mijn zin gehad tijdens het werken aan de bachelor opdracht: door de informele werkomgeving en de goede begeleiding heb ik het geheel als zeer positief ervaren. Ik ben dankbaar voor de hulp die ik voorafgaand aan, tijdens en na het project heb ontvangen. Ik wil in het bijzonder de begeleiders Gerben Westerhof en Christina Bode bedanken voor de tijd die ze hebben besteed om mij te ondersteunen, feedback te geven en op goede ideeën te brengen.

## Inhoudsopgave

Samenvatting .....	3
Summary.....	4
Voorwoord.....	5
Inleiding.....	9
1.1. Inleiding .....	9
1.2 Theoretisch kader.....	11
Onderzoek naar mobiliteit: focus op de mens en zijn leefsituatie .....	11
Ouderen in hun derde levensfase: de stille generatie .....	11
Mobiliteit van ouderen: ondersteuning en gebruik.....	12
Vervoermiddelen: waardering en emoties .....	13
Trends in vervoermiddelen.....	15
Narratieve perspectief.....	16
1.3 Doel van het onderzoek .....	18
2. Methoden.....	19
2.1. Deelnemers .....	19
2.1.2. Interviews .....	21
2.1.3. Procedure.....	22
Evaluatie verloop interviews .....	23
2.2. Analyse .....	24
2.2.1. Proces opstellen codeschema.....	24
2.2.2. De codes .....	25
3. Resultaten .....	26
3.1. Hoe dachten ouderen vroeger over het gebruik van nieuwe vervoermiddelen? .....	27
3.1.1. Hoe hebben ouderen het gebruik van vervoermiddelen ervaren? .....	27
3.1.2. Wat vonden ouderen vroeger belangrijke vervoermiddelen?.....	35

3.1.3. Wat waren redenen om dit vervoermiddel zo belangrijk te vinden of te gebruiken?.	37
3.1.4. Hoe snel hebben ouderen volgens henzelf een nieuw vervoermiddel aangeschaft? ..	45
3.1.5. Hebben bepaalde mensen of omgeving een invloed uitgeoefend op de keuze een bepaald vervoermiddel te gaan gebruiken? .....	52
Belangrijkste bevindingen paragraaf 3.1: Hoe dachten ouderen vroeger over vervoermiddelen? .....	55
3.2 Hoe denken ouderen tegenwoordig over het gebruik van vervoermiddelen? .....	56
3.2.1. Is de mening van ouderen over vervoermiddelen veranderd ten opzichte van vroeger? .....	56
3.2.2. Zijn ouderen vervoermiddelen op een andere manier gaan gebruiken vergeleken met vroeger? .....	60
Belangrijkste bevindingen paragraaf 3.2: Hoe denken ouderen tegenwoordig over vervoermiddelen? .....	65
3.3. Wat zijn de plannen voor de toekomst wat betreft het gebruik van vervoermiddelen? ....	66
3.3.1. Zal het gebruik in de toekomst veranderen of zal deze hetzelfde blijven?.....	66
Belangrijkste bevindingen paragraaf 3.3: Wat zijn de plannen voor de toekomst wat betreft het gebruik van vervoermiddelen? .....	69
4. Conclusie .....	70
5. Discussie.....	73
6. Aanbevelingen .....	74
Referenties.....	76
Bijlagen .....	78
Bijlage I Indruk nummers respondenten .....	78
Bijlage II Informed consent.....	83
Bijlage III Interview.....	84

*Henry Ford had geluk. Hij was de voorvader van de Model T auto in 1908, de meest gunstige tijd om een praktische auto uit te brengen om de behoeften van landelijke/plattelandse Amerikanen tegemoet te komen. Tegen deze tijd waren de meeste eerste experimenten in de auto-industrie afgerond door een menigte van uitvinders, waaronder Henry Ford zelf. De auto was gekomen om te blijven,[...]. Aangezien er slechts 200.000 auto's waren in de natie, en minder dan 2% van de boerderij families een auto in bezit hadden, arriveerde Model T op het beste moment om de toekomst in te gaan. Philip Van Doren Stern noemde het de "juiste auto op het juiste moment voor de juiste prijs."*

*[...]. Het belang van dit voordeel kan beter worden begrepen als het wordt afgezet tegen de hardnekkige weerstand tegen de vroege auto's door een groot deel van de populatie. Veel van de plattelandse opstand kwam vanuit de boeren die niet van innovatie hielden en bang waren voor het onconventionele. Er volgde een tijd van strijd tussen het platteland en de stedelijke populatie: boeren vonden dat de auto een luxe ding was, een speeltje voor de rijken waar zij aan meebetaalden via belasting. (Wik, 1972)*

*"Voor velen vormt de dagelijkse file een moment van privacy en rust: een moment waarop men zich even niet hoeft te bemoeien met het wel en wee van partner en kinderen, en niet tegemoet hoeft te komen aan de wensen van veeleisende collega's. Een dergelijke vorm van filebeleving illustreert dat mobiliteit meer is dan een verplaatsing van A naar B. Mobiliteit staat ook op zichzelf, het is een menselijke activiteit die gepaard gaat met emoties en gevoelens, met beleving en waardering, met oordelen en vooroordelen. Niettemin zijn subjectieve aspecten van mobiliteit een sterk onderbelicht thema in het verkeers- en vervoersonderzoek. Het merendeel van het bestaande onderzoek richt zich op feitelijke gedragingen en patronen. De subjectieve kant van mobiliteit, de beleving en de waardering van verplaatsingsgedrag, blijft echter buiten beeld."*  
(Harms, Jorritsma, & Kalfs, 2007)



## **Inleiding**

### *1.1. Inleiding*

**B**ovenstaande citaten geven een indruk van de grote verschillen in de beleving van de auto vroeger en nu. De Nederlandse samenleving is dan ook in de afgelopen eeuw, onder meer als gevolg van processen van industrialisering, modernisering en individualisering, ingrijpend veranderd.

Deze veranderingen hebben uiteraard hun sporen nagelaten in de levens van diegenen die zijn geboren in de nu achter ons liggende eeuw. Opeenvolgende geboortecohorten groeiden op in wisselende omstandigheden, vonden zich geplaatst voor steeds nieuwe uitdagingen en werden, als gevolg daarvan, gekenmerkt door heel verschillende levenslopen. Op het gebied van bijvoorbeeld vervoertechnologie hebben de afgelopen 50 jaar razendsnelle ontwikkelingen plaatsgevonden.

Door het in kaart brengen van belevingen rondom vervoermiddelen en het ontdekken van verschillende typen ouderen die bepaalde opvattingen hebben die kenmerkend zijn voor deze leeftijdsgroep, kan worden opgemaakt welke factoren van belang zijn bij het gebruiksgemak en/of ervaring van vervoermiddelen. Tevens kan gekeken worden naar achtergrondkenmerken die in verband staan met bepaalde opvattingen. Op deze manier kunnen interventies worden bedacht die gericht zijn op het gebruik van vervoermiddelen door ouderen, rekening houdend met bovenstaande factoren.

Hoe ouderen gebruik maken van nieuwe vervoermiddelen en hoe zij deze waarderen kan ideeën geven op welke punten verbeteringen nodig zijn, zodat het gebruik en de waardering worden geoptimaliseerd. Op deze manier kan het onderzoek de wensen en behoeften die leven onder ouderen in de Nederlandse samenleving in kaart brengen. De unieke belevingen van ouderen betreffende vervoermiddelen kunnen op zichzelf waardevolle inzichten opleveren. Er kan een beeld worden geschetst van kenmerkende factoren voor deze generatie. Op deze manier kunnen ideeën voor interventies op dit gebied worden uitgebreid. De gebruikersgroep kan bijvoorbeeld nog meer gestimuleerd worden om vervoermiddelen te blijven gebruiken of zelfs te intensiveren.

Daarnaast kunnen ouderen meer geïnformeerd of voorgelicht worden over de mogelijkheden die er bestaan op het gebied van vervoer en zo wellicht gemotiveerd raken zich meer open te stellen voor de uitgebreide mogelijkheden op het gebied van vervoer.

De beleving van de ontwikkeling van technologieën van deze doelgroep is een gebied waarop nog weinig onderzoek is gedaan. Onderzoek naar deze leeftijdsgroep was vaak kwantitatief

van aard, terwijl het een zeer geschikte groep voor diepgaand onderzoek: ouderen uit deze groep hebben veel levenservaring en hier kan men nog veel van leren. Kwalitatief onderzoek is dus een geschikte onderzoeksmethode, omdat dit meer inhoudelijk inzicht geeft in de subjectieve belevingen van ouderen .

Deze kwalitatieve studie brengt de belevingen en meningen over vervoertechnologie van Nederlandse en Duitse ouderen geboren tussen 1930 en 1940, ook wel de stille generatie genoemd, in kaart. De aanleiding om de levensverhalen te bestuderen was de interesse van de Universiteit Twente in de ervaringen van ouderen met technologie. Door de vele maatschappelijke veranderingen is de levenswijze van mannen en vrouwen in onze samenleving de afgelopen eeuw sterk veranderd. Aangezien de onderzoeksgroep allerlei technologische ontwikkelingen heeft meegemaakt en dit ieder individu op een andere manier heeft beïnvloed, is het nuttig de veranderingen die zich tijdens hun levensloop hebben voorgedaan breder in kaart te brengen dan tot op heden is gebeurd.

Aan de hand van semigestructureerde interviews wordt het levensverhaal van ouderen tussen de 65 en 80 jaar rondom de beleving van vervoermiddelen verkregen en onderzocht. Het levensverhaal loopt terug tot het moment waarop vervoermiddelen steeds meer ontwikkelingen doormaakten. Als aanknopingspunt zijn de jaren '60/ '70 hiervoor genomen: een tijd waarin onder andere de auto zich steeds meer manifesteerde in de samenleving. De centrale vraagstelling luidt:

“Wat zijn de verschillende opvattingen van ouderen tussen de 65 en 80 jaar wat betreft nieuwe vervoermiddelen en hoe zijn deze opvattingen in hun leven veranderd?”

## 1.2 Theoretisch kader

### **Onderzoek naar mobiliteit: focus op de mens en zijn leefsituatie**

---

Niet het verkeer- en vervoersysteem moest volgens Cullen het uitgangspunt zijn van onderzoek naar mobiliteit, maar de mens en zijn leefsituatie. Als reactie hierop volgden in de jaren zeventig van de vorige eeuw meerdere onderzoeken waarin de mens en zijn leefsituatie het uitgangspunt vormden.

Volgens Cullen spelen voornamelijk ‘zelfgekozen’ beperkingen een belangrijke rol in de totstandkoming van dagelijks mobiliteitsgedrag. Daarmee doelt hij op de ‘levenskeuzen’ die mensen maken, zoals het hebben van een partner, kinderen en een bepaalde opleiding. Ook de bewuste keuze voor een bepaalde woning en werkplek, of de aankoop van een auto behoren hiertoe. Het zijn deze zelfopgelegde levenskeuzen (tezamen met andere beperkingen buiten de eigen invloedssfeer) die het verloop van de dagelijks terugkerende activiteitenpatronen en mobiliteitsgedrag voor een langere periode vastleggen. In meerdere empirische studies heeft Cullen het belang aangetoond van dit onderscheid tussen bewuste afwegingen op langere termijn enerzijds en het zich herhalend en routinematig verlopen van het dagelijks leven anderzijds (Cullen, Godson, & Major, 1972).

Een groep waarbij de genoemde benadering van Cullen goed op aansluit zijn ouderen die al veel levenskeuzen hebben gemaakt. Hieronder wordt toegelicht hoe de gekozen groep ouderen voor dit onderzoek zich kenmerkt.

### **Ouderen in hun derde levensfase: de stille generatie**

---

Becker (1992) onderscheidt op basis van de geschiedenis van Nederland in de twintigste eeuw een vijftal generaties, waaronder de *stille generatie*. De stille generatie is geboren tussen 1930 en 1940. De jaren daarna vonden veel economische en maatschappelijke veranderingen plaats, wat het leven van ouderen van deze generatie op een bepaalde manier beïnvloed heeft. Deze generatie deelt bijvoorbeeld soortgelijke waarden, aangezien zij in dezelfde periode zijn opgegroeid. Deze generatie werd volwassen tijdens de periode van de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog: tijdens hun levensjaren hebben veel technologische ontwikkelingen plaatsgevonden. De stille generatie bleef trouw aan de autoriteiten. Men kon in de tijd van de wederopbouw hoger klimmen op de maatschappelijke ladder door prestaties op werkgebied. De Amerikaanse levenswijze werd als voorbeeld genomen: vrolijke gezinnen, kleurrijke

kleding en een huis vol apparaten. De auto werd gezien als statussymbool en de huishoudelijke apparatuur kwam in opmars. Deze generatie kenmerkt zich door een spaarzame instelling.

Kordelaar en Westerhof (2006) beschrijven drie levensfasen: opleiding, werk en pensioen. Het pensioen doet de laatste tijd in vergelijking met vroeger veel eerder zijn intrede en daarnaast is de levensverwachting gestegen. Om deze reden wordt de laatste pensioenfase ook wel de 'derde levensfase' genoemd, welke steeds langer duurt en dus als belangrijker wordt gezien. Door onder andere het stoppen met werken en het vertrek van de kinderen, komt er verandering in de sociaal-maatschappelijke rol van de oudere of wordt deze rol beëindigd. Dit heeft tot gevolg dat de eigen identiteit nauwkeuriger wordt bekeken. Dit betekent dat wordt teruggeblikt op het leven en hoe men de gemaakte keuzes waardeert. Daarnaast moeten ouderen zich aanpassen aan de nieuwe mogelijkheden en beperkingen van de maatschappij. (Kordelaar & Westerhof, 2006)

Tijdens de derde levensfase vindt dus een proces plaats dat een grote invloed uitoefent op de identiteitsvorming van de oudere. Hoe ouderen in dit proces terugblikken op hun leven en de keuzes waarden die zij hebben gemaakt, kan informatie geven over de belevingen en waarderingen rondom de ontwikkeling van vervoertechnologie.

### **Mobiliteit van ouderen: ondersteuning en gebruik**

---

De mobiliteit van ouderen wordt ondersteund door meerdere technische middelen op het gebied van vervoermiddelen. Voorbeelden zijn particuliere auto's, bussen en treinen, evenals vervoershulpmiddelen die zijn ontwikkeld voor het verlies van bepaalde functies. De privé auto speelt hierin een steeds grotere rol, omdat het aantal oudere bestuurders duidelijk zal toenemen in de toekomst. Voor de komende generaties van oudere mannen en vrouwen, zal autorijden een natuurlijk deel zijn van hun alledaagse leven. Ouderen die minder goed kunnen lopen, vooral degenen die op het platteland of in buitensteden wonen met minder lokale openbaar vervoersdiensten, hebben vaak behoefte aan een particuliere auto om de dagelijkse behoeften te kunnen uitvoeren. Zo lang er geen massavervoersysteem komt dat de flexibiliteit en het gemak van het automobilisme kan vervangen, zal de privé auto niet worden vervangen door openbaar vervoer. Voorbeelden van ontwikkelingen van mobiliteitshulpmiddelen die fascinerende mogelijkheden bieden om te compenseren voor sensorische of fysieke gebreken zijn reisguides die gebaseerd zijn op geographical information systems (GIS) en global positioning systems (GPS). Deze stellen gebruikers in staat om hun reis te plannen en tijdens

reisjes te worden geholpen met oriëntatie en navigatie. Dit soort en andere technische producten bieden een enorm aantal positieve mogelijkheden voor het behoud van onafhankelijkheid, mobiliteit en sociale participatie, evenals steun voor mensen die behoefte hebben aan zorg (Wahl, Scheidt, & Windley, 2003)

Uit onderzoek van het CBS blijkt dat van de 65+ groep 62% een rijbewijs in bezit heeft. Bezit wil echter niet zeggen dat men de auto ook gebruikt. Uit CBS statistieken over het gebruik van vervoermiddelen blijkt dat 65 plussers gemiddeld ongeveer 9.3 kilometer per dag afleggen als bestuurder van de auto, en als passagier nog eens 6.6 kilometer. Verder maakt deze groep erg weinig gebruik van het openbaar vervoer: er wordt slechts 0.52 kilometers met de bus/tram/metro/trein afgelegd per dag. De fiets wordt alleen voor kleine eindjes gebruikt: het gemiddelde aantal kilometers is hier 1.8 per dag. Ook is er bij het CBS het een en ander bekend over de motieven van 65 plussers om zich te verplaatsen. De meeste kilometers per dag per persoon worden afgelegd met als motief winkelen, boodschappen doen en recreatie. Daarnaast bleken visite en logeren motieven om zich te verplaatsen. (Centraal bureau voor de statistiek [CBS], 2011)

### **Vervoermiddelen: waardering en emoties**

---

Tweederde van alle Nederlanders (67%) vindt de auto het meest prettige vervoermiddel (Harms, et al., 2007). Mensen die een auto bezitten en er zelf mee rijden zijn meer tevreden over hun mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen, zelfs als ze lichamelijk verzwakt zijn (Mollenkopf, Marcellini, Szeman, & Tacken, 2002).

De fiets is ook populair: deze wordt door ruim een kwart van de bevolking (27%) het meest prettig gevonden. Het openbaar vervoer wordt door 4% van de bevolking aangewezen als de meest prettige manier van reizen. De waargenomen geschiktheid van vervoermiddelen hangt sterk samen met de frequentie waarmee hier gebruik van wordt gemaakt. Mensen die veel gebruik maken van de auto, de fiets of het openbaar vervoer oordelen hier veel positiever over dan mensen die hier nauwelijks tot geen gebruik van maken. Het openbaar vervoer wordt door veelgebruikers vaker als geschikt aangeduid voor woon-werkverkeer dan voor de vrije tijd (Harms, et al., 2007).

De auto en de fiets roepen overeenkomstige gevoelens op. Beide vervoermiddelen worden voornamelijk geassocieerd met positieve emoties: de auto wordt door meer dan de helft van alle Nederlanders in verband gebracht met vreugde, de fiets zelfs door tweederde van de

Nederlanders. Bij zowel de auto als de fiets komen negatieve emoties nauwelijks voor. Minder dan 6% van de Nederlanders associeert de auto met negatieve gevoelens, bij de fiets zelfs minder dan 4%. Men beleeft het openbaar vervoer duidelijk anders: hier worden gevoelens van vreugde slechts door 11% van de Nederlanders ervaren; negatieve emoties overheersen. Voornamelijk afkeer is een veel voorkomende emotie: bij één op de vijf Nederlanders roept het openbaar vervoer gevoelens van afkeer op.

Over meerdere jaren (en zelfs decennia) bezien zijn er nauwelijks veranderingen in de manier waarop mensen denken over mobiliteit. Dat blijkt uit een globale analyse van eerder onderzoek naar beleving en beeldvorming van auto, fiets en openbaar vervoer. Het populaire beeld van de auto is in al die jaren weinig veranderd, het openbaar vervoer wordt onveranderd relatief slecht beoordeeld en de fiets neemt steeds een middenpositie in. De redenen voor de beoordelingen van auto, fiets en openbaar vervoer kunnen echter wel gewijzigd zijn. Zo zijn de functie en het gebruik van de auto in de loop der jaren veranderd. Een voorbeeld hiervan is de sterke groei van het aantal huishoudens met twee of meer auto's (van één op de tien medio jaren tachtig naar één op de vijf in het eerste decennium van deze eeuw). Het traditionele beeld van één centrale gezinsauto die vooral wordt bestuurd door de kostwinner (vaak de man), heeft hierdoor aan belang ingeboet. Verder is het gebruiksgemak van de auto sterk verbeterd: een vergelijking van de meest verkochte auto in 1975 met het vergelijkbare instapmodel in 2005 wijst uit dat de auto in dertig jaar tijd behoorlijk sneller, krachtiger, feller, veiliger, gevarieerder, luxueuzer, gemakkelijker, comfortabeler en elektronischer is geworden (Harms 2006, 42).

De nadelen van het autogebruik zijn echter ook toegenomen: vooral de drukte op de weg, de files en de parkeermoeite zouden de automobilist steeds vaker parten kunnen spelen. Toch valt de ophef hierover in de praktijk wel mee. Maatschappelijk gezien vinden Nederlanders de afnemende bereikbaarheid een groot probleem, maar persoonlijk zit men er eigenlijk niet zo mee (Harms et al. 2007). Hetzelfde geldt voor de beleving van de kosten. De ophef over hoge brandstofaccijnzen lijkt van alle tijden en van alle Nederlanders, maar voor de persoonlijke situatie berust men in aanvaarding: "het is nu eenmaal zo," aldus de reactie van respondenten op hoge brandstofprijzen uit een studie in de jaren zeventig (Van den Broecke 1975, II.7). Kortom, ondanks de veranderingen in de functie en gebruiksmogelijkheden is het positieve beeld van de auto redelijk constant gebleven. Ook het openbaar vervoer heeft de nodige wijzingen ondergaan: nieuw materiaal, meer comfort, meer verbindingen, sterk verbeterde informatievoorzieningen, de OV-studentenkaart, en recentelijk ook de proeven met gratis

openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen. Maar als het gaat om beleving en beeldvorming, lijkt ook hier het beeld van constanten te prevaleren. Nog altijd wordt het openbaar vervoer beschouwd als een weinig positieve manier van verplaatsen, vooral door diegenen die er weinig of geen gebruik van maken. Het lijkt dat het openbaar vervoer een manier van verplaatsen is die, in tegenstelling tot de auto en de fiets, weinig ruimte biedt voor autonomie en zelfbeschikking; waarden waaraan juist in onze maatschappij veel betekenis wordt toegekend. (Harms, 2007)

### **Trends in vervoermiddelen**

---

Particuliere gemotoriseerde voertuigen leggen steeds meer kilometers af. Dit is ontstaan vanuit een bevolkingsgroei, verstedelijking, toename van het autobezit en afname van voertuig bezetting. De wereldwijde toename van de stedelijke mobiliteit sinds 1960 is het directe resultaat geweest van de toegenomen welvaart en de daaruit voortvloeiende grotere toegankelijkheid van personenauto's, evenals de bevolkingsgroei (Cameron, Lyons, & Kenworthy, 2004).

Daarnaast ontwikkelt zich een steeds uitgebreider aanbod vervoermiddelen voor de individuele burger. Er zijn steeds meer manieren waarop burgers zich kunnen verplaatsen en zo kunnen zij steeds beter aan hun verplaatsingsbehoeften voldoen. Dat betreft zowel auto's als andere vervoermiddelen, van geavanceerde fietsen tot light rail en zweeftreinen (Schoon, 2005).

Het autobezit onder de Nederlandse bevolking heeft de laatste decennia een stormachtige groei doorgemaakt. In het begin van de jaren '70 telde Nederland 2,5 miljoen (personen)auto's. Eind jaren '80 waren dat er ruim 5 miljoen (evenveel als er in heel Afrika rondrijden!). In twintig jaar is het autopark dus meer dan verdubbeld (Rooijers & Steg, 1992). In Westerse landen is het autobezit en gebruik de afgelopen 50 jaar dus drastisch toegenomen. Bijna iedereen in de EU is op dit moment in het bezit van een auto en tussen 80% en 90% van alle kilometers over land worden met de auto afgelegd. Een belangrijke reden voor de toegenomen dominantie van de auto in passagiersvervoer is dat de prijs van reizen met de auto ten opzichte van het openbaar vervoer grotendeels stabiel is gebleven, terwijl de kwaliteit van de auto aanzienlijk is toegenomen ten opzichte van het openbaar vervoer. Andere prominente redenen zijn de toenemende economische welvaart en sociaal-culturele trends (van Exel, de Graaf, & Rietveld, 2011).

## Narratieve perspectief

---

Het narratieve perspectief geeft de mogelijkheid om de vele veranderingen, belevingen en ervaringen in het leven van de oudere goed in kaart te kunnen brengen. De subjectieve belevingen rondom de ontwikkeling van vervoertechnologie komen het best naar voren door de ouderen hun ‘levensverhaal’ rond dit onderwerp te laten vertellen. Wat houdt deze narratieve benadering in en waarom is deze zo belangrijk voor diepgaand onderzoek?

Persoonlijkheidsonderzoek vertrouwd traditioneel op zelfrapportage schalen en vragenlijsten, maar onderzoekers vroegen in de loop der jaren steeds vaker naar de directe persoonlijke beschrijvingen over het verleden en geanticipeerde toekomst, om autobiografische gebeurtenissen en verwachtingen te relateren, om verhalen te vertellen van verschillende soorten, over hun leven. Psychologen raakten meer geïnteresseerd in persoonlijke bijdragen en verhalen als methode voor het verzamelen van data over de sociaal-cognitieve-motivationale aspecten van persoonlijkheid. Psychologen begonnen nieuwe persoonlijkheidsconstructen en modellen te formuleren die expliciet verwoord zijn in verhaal termen, zoals men kan zien in McAdams life-story model of identity. (McAdams, 1996)

In de narratieve psychologie worden levensverhalen gezien als een belangrijk middel tot de opbouw van een identiteit (Westerhof, 2010). In zijn life-story model of identity voerde McAdams aan dat de identiteit op zichzelf de vorm aanneemt van een verhaal, compleet met setting, scènes, karakter, plot en thema. In de late adolescentie en de jonge volwassenheid, beginnen mensen die leven in moderne samenlevingen het persoonlijke verleden te reconstrueren, het heden waar te nemen en te anticiperen voor de toekomst in termen van een geïnternaliseerd en een zich ontwikkelende verhaal (self-story) dat het leven een soort psychologische eenheid en doel geeft. Levensverhalen zijn gebaseerd op biografische feiten, maar ze gaan aanzienlijk verder dan feiten als mensen relevante aspecten van hun ervaringen selecteren en met veel fantasie zowel verleden als heden construeren om verhalen te maken die zinvol zijn voor henzelf en het publiek. Het publiek verlevendigt en integreert het verhaal en geeft er betekenis aan. Levensverhalen zijn psychosociale constructies, medegeschreven door de persoon zelf en de culturele context waarbinnen het leven van de persoon is ingebed en betekenis is gegeven. Individuele levensverhalen reflecteren culturele waarden en normen. Levensverhalen zijn begrijpelijk binnen een bepaald cultureel kader, en toch verschillen ze van persoon tot persoon (McAdams, 2001).

Self-narratives bestaan “uit een reeks tijdelijke en thematisch georganiseerde opvallende ervaringen en zorgen, die iemands identiteit vormen” (Robinson & Taylor, 1998). Het is niet



duidelijk volgens Robinson en Taylor, dat levensverhalen een echte deelverzameling zijn van alles wat bestaat in het autobiografische geheugen. Levendige gebeurtenissen en bepaalde andere opvallende episodes kunnen worden beschouwd als onderdeel van het self-narrative, maar de self-narrative kan ook kennis bevatten die technisch gezien geen deel uitmaakt van de autobiografische kennisbasis. Deze positie komt overeen met McAdams beweringen met betrekking tot identiteit als een levensverhaal. Het geïnternaliseerde en zich ontwikkelende verhaal die iemands leven een mate van eenheid en doel geeft. De informatie kan gerelateerd zijn aan bepaalde levensperioden, algemene gebeurtenissen en gebeurtenis-specifieke kennis (Conway & Pleydell-Pearce, 2000). Echter omvat het levensverhaal niet alles van het grote magazijn uit het biografische geheugen en het bevat ook materiaal dat niet expliciet bestaat in de autobiografische kennisbasis, zoals de ingebeelde toekomst van de persoon: “hoe zie ik mezelf over 10 jaar,” “welke gebeurtenissen denk ik dat ik op een dag zal ervaren,” “wat zal ik achterlaten” (McAdams, 2001).

### *1.3 Doel van het onderzoek*

Bovenstaande maakt het duidelijk dat het levensverhaal van individuen sterk afhankelijk is van iemands positie in de individuele levensloop. Door de vele technologische veranderingen is het leven van mannen en vrouwen in onze samenleving de afgelopen eeuw sterk beïnvloed en veranderd. De deelnemers van dit onderzoek maken deel uit van de zogenaamde “stille generatie” en bevinden zich in hun derde levensfase. Het is deze generatie die allerlei technologische ontwikkelingen heeft meegemaakt en dit heeft ieder individueel leven op een andere manier beïnvloed. Daarom is het nuttig de veranderingen die zich tijdens hun levensloop hebben voorgedaan breder in kaart te brengen dan tot op heden is gebeurd. De centrale vraagstelling voor deze studie luidt dan ook: “Wat zijn de verschillende opvattingen van ouderen tussen de 65 en 80 jaar wat betreft nieuwe vervoermiddelen en hoe zijn deze opvattingen in hun leven veranderd?” Er wordt aandacht besteed aan de verschillende belevingen die ouderen hebben van vervoermiddelen in het verleden, het heden en de toekomst. De subvragen luiden: 1) Hoe dachten ouderen vroeger over het gebruik van nieuwe vervoermiddelen? 2) Hoe denken ouderen tegenwoordig over het gebruik van vervoermiddelen? 3) Wat zijn de plannen voor de toekomst wat betreft het gebruik van vervoermiddelen? Met behulp van semigestructureerde interviews zal worden geprobeerd een antwoord te vinden op deze onderzoeksvragen.

## 2. Methoden

---

### 2.1. Deelnemers

Het onderzoek werd uitgevoerd in 2011 en richtte zich op gepensioneerde personen uit Nederland en Duitsland, geboren tussen 1930 en 1945. Deze leeftijdsgroep behoort tot de stille generatie en bevindt zich in de derde levensfase. Vijf interviewers wierven onafhankelijk zes respondenten in de aangewezen leeftijdsgroep. Er werd gebruik gemaakt van de sneeuwbal methode door geïnterviewden om adressen te vragen van andere mogelijke deelnemers. Ook werd aan ouders of familie gevraagd of zij een geschikte persoon kenden voor deelname aan het interview.

Elf mannen en negentien vrouwen werden geïnterviewd. De leeftijd van de deelnemers loopt van 65 tot 80 jaar, met een gemiddelde van 72.2 (met een standaardafwijking van 7.5). Wat de respondenten gemeen hebben is dat zij tot dezelfde (stille) generatie behoren: daarnaast was het van belang om juist een zo gevarieerd mogelijke groep ouderen samen te stellen door rekening te houden met onderscheidende achtergrondkenmerken. Deze achtergrondinformatie over de deelnemers wordt weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: Demografische kenmerken van de deelnemers

<b>Demografische kenmerken</b>		<b>%</b>
Opleiding	Basisschool of lager beroepsonderwijs (10 jaar of minder)	33%
	Middelbare school of middelbaar beroepsonderwijs school (11 tot 14 jaar)	40%
	Hoger beroepsonderwijs of universiteit (15 jaar of langer)	27%
Burgerlijke status	Getrouwd (samenwonend)	57%
	Weduwe	40%
	Gescheiden	3%
Kinderen	Ja (één of meer)	97%
	Nee	3%
Financiële mogelijkheden	Goed	20%
	Matig	80%
Gezondheidstoestand	Heel goed	13%
	Goed	37%
	Gemiddeld	37%
	Slecht	13%
Werving	Via familie of ouders	37%
	Familie zelf	13%
	Buren	30%
	Via respondent	10%
	Via werk interviewer	7%
	In de supermarkt	3%
Reden meedoen	Interesse	73%
	Neutraal/ behulpzaam	27%

### 2.1.2. Interviews

Aan de hand van een semigestructureerd interview verzamelde iedere student informatie voor de vijf onderzoeksvragen, welke allemaal zijn verwerkt in één interview. Hieronder wordt beschreven hoe het totale interview eruit zag. Het interview is ook te vinden in de bijlage (*zie bijlage 3*).

Het eerste gedeelte van het interview bevatte inleidende vragen. Deze vroegen naar achtergrondinformatie als leeftijd, woonsituatie, gezondheid en opleiding.

Hierna werd aangegeven dat er verschillende technologieën aan bod zouden komen. Aan elk van de vijf subonderwerpen, ingedeeld op basis van de onderzoeksvragen van de studenten, ging een korte inleiding vooraf. Op deze manier konden de respondenten zich een beeld vormen van het onderwerp en de situatie. Alle subonderwerpen bevatten 4 tot 5 hoofdvragen met meerdere subvragen per hoofdvraag die, afhankelijk van het antwoord van de respondent, werden gesteld of weggelaten. Het eerste onderwerp ging over huishoudelijke apparaten, het tweede onderwerp over vervoermiddelen, het derde onderwerp over computer- en communicatietechnologie, het vierde onderwerp over zorg en gezondheidsapparatuur en het vijfde en laatste onderwerp ging over algemene ervaringen met technologieën.

Ter afsluiting werd bedankt voor de medewerking en gevraagd hoe de respondent het vond om mee te doen. Er werd een mogelijkheid geboden tot vragen stellen en herhaald dat de gegevens anoniem zouden worden verwerkt.

#### *Vervoermiddelen interview*

---

Van belang voor dit onderzoek was het interviewgedeelte over vervoermiddelen.

Een uitgebreid interviewschema werd gebruikt om verhalen op te wekken over de levensloop in verschillende domeinen van het leven. Dit alles had betrekking op belevingen en ervaringen rondom vervoermiddelen.

In de interviews bevonden zich vragen met betrekking op drie verschillende tijdsperiodes in het leven van de oudere: het heden, verleden en de toekomst. Het eerste soort vraag verwees naar ervaringen en belevingen uit het verleden, bijvoorbeeld: “Als u terugkijkt op uw leven in de jaren ’60 en ’70, welk vervoermiddel was dan voor u het belangrijkste?” De tweede manier om over technologische verandering te vragen bevatte vragen over de beleving van technologieën op dit moment, bijvoorbeeld: “U heeft aangegeven dat ... (vervoermiddel) belangrijk was in uw leven. Ervaart u het gebruik van dit vervoermiddel vandaag de dag

anders dan vroeger?” Het derde type vraag verwees naar het toekomstbeeld van de oudere, bijvoorbeeld: “Tot slot wil ik het er bij dit onderwerp graag hebben over hoe u aankijkt tegen het gebruik van vervoermiddelen in de toekomst.”

Aan de hand van de hoofdvraag en de subvragen werden interviewvragen opgesteld die antwoorden of informatie moesten opleveren voor het beantwoorden van deze onderzoeksvragen. Om het interview niet te vaag of algemeen te laten zijn, werd gekozen voor een beginvraag die informeerde naar het belangrijkste vervoermiddel. Vervolgens werd ingegaan op de ervaringen van vroeger, in de loop van het leven en tegenwoordig met dit belangrijke vervoermiddel of meerdere belangrijke vervoermiddelen. Op deze manier kon de verandering in gebruik of ervaring van bepaalde vervoermiddelen duidelijker naar voren komen. Vervolgens werd nog een toekomstvraag gesteld over de verwachtingen wat betreft het gebruik van vervoermiddelen.

Het narratieve perspectief zit verweven in de interviews, door te vragen naar verschillende tijdsperiodes in het leven van de oudere. Op die manier kan er een verbinding worden gemaakt tussen verleden, heden en toekomst. Er is gekozen voor een semigestructureerd interview, omdat dit de ruimte en de mogelijkheid biedt om meer diepgang en verduidelijking te verkrijgen waar nodig. Bovendien voelt de geïnterviewde zich vrijer, doordat het interview de vorm van een gesprek aanneemt. De taak voor de interviewer is om structuur te houden, maar de geïnterviewde ook vrijheid te geven om zijn of haar verhaal te vertellen. Op deze manier kan er informatie uit het interview voortvloeien die interessant kan zijn voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag of delen daarvan.

### **2.1.3. Procedure**

Het interview verliep als volgt. Eerst werd een informed consent (zie bijlage 2) verschaft met daarin een korte uitleg over het doel van het onderzoek en de inhoud van het interview. De respondenten kregen voldoende tijd om deze nauwkeurig te kunnen lezen. Benadrukt werd dat de gegevens anoniem zouden worden verwerkt en dat het interview ongeveer anderhalf uur in beslag zou nemen. Tevens werd benadrukt dat de ervaring en beleving van de respondent belangrijk waren en niet de kennis over de technologieën zelf. Daarnaast werd genoemd dat gebruik zou worden gemaakt van opname apparatuur. Na instemming met de informed consent werd alle informatie kort herhaald in de inleiding die door de interviewer werd verteld. Nogmaals werd het belang van de ervaring benadrukt en geverifieerd of alles voor de respondent duidelijk was.

## **Evaluatie verloop interviews**

---

De respondenten waren allemaal bereid om serieus mee te werken aan het interview. Het duurde vaak enige tijd voordat de respondenten begrepen dat het voornamelijk om de ervaring en beleving van technologieën ging en dat hun kennis erover niet van belang was. Daardoor hadden sommige ouderen een wat onzekere houding en gaven soms zelfs aan niet veel van technologieën te weten. Na het lezen van de informed consent en de inleiding werd dit vaak duidelijker en voelden de mensen zich meer op hun gemak.

De ene respondent gaf een uitgebreid antwoord of vertelde veel over zijn of haar leven en de ander was wat kortaf. Over het algemeen werden de interview vragen goed begrepen. Af en toe vertelden de respondenten over andere onderwerpen en gingen een heel andere kant op, maar dit herstelde zich vaak wanneer een nieuwe interview vraag werd gesteld. Op deze manier moest er bij de ene respondent meer doorgevraagd worden dan bij de ander. Soms werkte doorvragen ook niet: het antwoord was dan gewoon zoals ze het bedoelden en daar kon niet veel aan toegevoegd worden.

Voor ouderen in de bovenste laag van de leeftijdsklasse 65-80 jaar was het soms vermoeiend om de aandacht erbij te houden, maar de verhalen van deze mensen werden hierdoor niet minder uitgebreid. Soms werd er niet goed geluisterd, omdat ouderen in gedachten afdwaalden: hierdoor kwam er soms een antwoord dat niet helemaal aansloot op het interview. Wat verder opviel was dat erg diepgaande vragen vaak nuchter werden beantwoord, terwijl juist diepere gevoelens of belevingen belangrijk waren voor het onderzoek. Het gaf soms de indruk dat niet alle mensen zich helemaal bloot durfden te geven tegenover een vaak onbekende interviewer. De sfeer was over het algemeen gemoedelijk: de meeste ouderen waren gastvrij en zagen het interview als een gezellig gesprek. Nare ervaringen met respondenten zijn niet voorgekomen.

Achteraf bleek dat alle respondenten het interview interessant vonden of het leuk vonden om mee te hebben gedaan. Velen vonden het interview redelijk uitgebreid, maar dit werd niet als storend ervaren. Daarnaast waren sommige respondenten nieuwsgierig naar het daadwerkelijke doel van het onderzoek of wat het vervolg van het onderzoek zou zijn. Dit werd dan uitgelegd door de interviewer.

## 2.2. Analyse

### 2.2.1. Proces opstellen codeschema

Aanvankelijk vond open codering plaats: alle gegevens die verzameld waren, werden zeer zorgvuldig gelezen en in fragmenten ingedeeld. De relevante fragmenten kregen een label toegekend en werden onderling vergeleken. (Strauss & Corbin, 1998) De codes waren een samenvattende notatie voor een stukje tekst, waarin de betekenis van het fragment werd uitgedrukt. Er werden stukjes tekst gemarkeerd en deze kregen een samenvattende naam waaronder ze werden opgeborgen. Het resultaat van open coderen was een lijst met codes. De codes werden gerangschikt in volgorde op basis van het tijdstip waarover deze codes informatie gaven: verleden, heden of toekomst. Aangezien er gewerkt werd met een semigestructureerd interview, vielen de vragen soms samen met de analysestructuur, maar de verdere relevante thema's moesten worden gezocht in de antwoorden van de respondenten. De codes zijn vaak afgeleid uit de woorden die de onderzochte personen zelf gebruikten. Dit worden ook wel 'in vivo' codes of veldbetrokken begrippen genoemd. (Strauss & Corbin, 1998)

De fase van het open coderen werd beëindigd zodra geen nieuwe codes meer nodig bleken te zijn. Na analyse van de eerste zes interviews trad verzadiging op: de informatie afkomstig uit de nieuwe of resterende interviews werd uiteengerafeld in fragmenten en deze konden bij de bestaande codes worden ondergebracht. Nadat deze fase was afgerond, begon het axiaal coderen.

Tijdens het axiaal coderen werd de betekenis van de belangrijke begrippen achterhaald en waar mogelijk werd het begrip omschreven en met voorbeelden geïllustreerd. (Wester, 1995) Er werd nagegaan of elk fragment goed was gecodeerd of dat het bij een andere code thuishoorde. Er werden clusters gemaakt van codes die bij elkaar hoorden door hoofdcodes te onderscheiden van subcodes. Na bovenstaande fasen vond als laatst het selectief coderen plaats: de gegevens werden bij elkaar geschoven en er werd structuur in aangebracht. De nadruk lag hier op integratie en het leggen van verbanden tussen de categorieën. Er werd gekeken welke thema's elke keer opnieuw terugkwamen in de waarnemingen en wat de belangrijkste boodschap was van de onderzochte personen met betrekking tot de onderzoeksvraag. (Strauss & Corbin, 1990)



### 2.2.2. De codes

Uiteindelijk bestond het codeschema uit *negen hoofdcodes* met bijbehorende subcodes. Deze zijn ingedeeld op basis van informatie over vroeger, heden en toekomst.

Hoe dachten ouderen vroeger over het gebruik van nieuwe vervoermiddelen?

- 1) (eerste) ervaringen gebruik vervoermiddelen

Positief, neutraal, negatief, vanzelfsprekend en familie betrokken.

- 2) Belangrijkste vervoermiddelen

Auto, openbaar vervoer, fiets/ elektrische fiets/ brommer.

- 3) Redenen gebruik of belang vervoermiddelen

Gemak, onafhankelijkheid, noodzaak, goedkoop, woonplaats, werk / school, meegaan verandering, praktisch, luxe/ plezier, vakantie, ouders/ kinderen bezoeken/ brengen.

- 4) Aanschaf nieuw vervoermiddel

Snel (financieel mogelijk), snel (noodzaak), afgewacht (eerder niet nodig), afgewacht (financieel).

- 5) Invloed omgeving op keuze aanschaf vervoermiddel

Eigen keuze of beïnvloed door ander.

Hoe denken ouderen tegenwoordig over het gebruik van vervoermiddelen?

- 6) Verandering ervaringen vervoermiddelen

Vrijheid, nodig, vanzelfsprekend, comfortabel, drukte, goede ontwikkeling, statussymbool.

- 7) Verandering gebruik vervoermiddelen

Hetzelfde gebruik als vroeger, meer gebruik dan vroeger, minder gebruik dan vroeger, geen gebruik meer.

Wat zijn de plannen voor de toekomst wat betreft het gebruik van vervoermiddelen?

- 8) Verwachting gebruik vervoermiddelen toekomst

Hetzelfde of afhankelijk van gezondheid.

### 3. Resultaten

Er zal antwoord worden gegeven op de onderzoeksvraag betreffende de verschillende opvattingen van ouderen over nieuwe vervoermiddelen en de verandering van deze opvattingen tijdens hun leven.

Aan de hand van onderstaande tabellen die zijn voortgevloeid uit de analyse zal duidelijk worden wat de verschillende belevingen zijn van mensen over vervoermiddelen. Er wordt aangegeven waar verbanden lijken te liggen en welke informatie uniek is. Alle informatie is terug te vinden in de tabellen. Om het overzichtelijk te maken is er een opdeling gemaakt aan de hand van de deelvragen:

#### 1) Hoe dachten ouderen vroeger over het gebruik van nieuwe vervoermiddelen?

Hoe hebben ouderen het gebruik van vervoermiddelen ervaren?

Wat vonden ouderen vroeger belangrijke vervoermiddelen?

Wat waren redenen om dit vervoermiddel zo belangrijk te vinden of te gebruiken?

Hoe snel hebben ouderen volgens henzelf een nieuw vervoermiddel aangeschaft?

Hebben bepaalde mensen of omgeving een invloed uitgeoefend op de keuze een bepaald vervoermiddel te gaan gebruiken?

#### 2) Hoe denken ouderen tegenwoordig over het gebruik van vervoermiddelen?

Is de mening van ouderen over vervoermiddelen veranderd ten opzichte van vroeger?

Zijn ouderen vervoermiddelen op een andere manier gaan gebruiken vergeleken met vroeger?

#### 3) Wat zijn de plannen voor de toekomst wat betreft het gebruik van vervoermiddelen?

Zal het gebruik in de toekomst veranderen of zal deze hetzelfde blijven: hoe zien ouderen dit voor zich: kunnen ze zich dit goed inbeelden?

Bij het lezen van de resultaten kan gebruik worden gemaakt van de tabel in *bijlage 1*. Deze tabel geeft een indruk van de respondenten die bij de nummers horen, waardoor de citaten meer tot leven komen of beter kunnen worden begrepen.

Daarnaast staan de afkortingen 'I' en 'G' respectievelijk voor Interviewer en Geïnterviewde.

### 3.1. Hoe dachten ouderen vroeger over het gebruik van nieuwe vervoermiddelen?

*Dat er sprake was van een wereldwijde toename van de stedelijke mobiliteit sinds 1960 is een feit. Ten eerste is het interessant om te laten zien hoe de respondenten de veranderingen op het gebied van vervoermiddelen hebben ervaren: welke eerste ervaringen met bepaalde vervoermiddelen liggen nog fris in het geheugen? Deze ervaringen hebben voornamelijk betrekking op vervoermiddelen die de respondenten als meest belangrijk zagen in de jaren '60/'70: welke vervoermiddelen van belang waren wordt dan ook vervolgens uiteengezet. Tevens wordt besproken waarom de respondenten de door hen genoemde vervoermiddelen zo belangrijk vonden in hun leven en welke gebruiksdoelen hierbij hoorden. Vervolgens wordt geschetst hoe snel de respondenten naar hun mening een nieuw vervoermiddel aanschafte en of bepaalde personen uit de omgeving hier invloed op hadden.*

#### 3.1.1. Hoe hebben ouderen het gebruik van vervoermiddelen ervaren?

---

Hieronder zal worden geschetst hoe de eerste ervaringen van de respondenten met vervoermiddelen waren (die men zich kan herinneren). Het gaat hier opnieuw vooral over ervaringen met de auto, maar daarnaast zullen ook eerste ervaringen met het openbaar vervoer, het vliegtuig, de fiets en de brommer worden weergegeven. In tabel 3.1 kan worden gevonden hoe de eerste ervaringen worden beoordeeld door de respondenten.

*Tabel 3.1: Eerste ervaringen met vervoermiddelen*

Eerste ervaring vervoer middelen	Positief	Neutraal	Negatief	Vanzelfsprekend	Eerste ervaringen met familie betrokken
Auto	57%	3%	3%	10%	37%
OV	30%	-	3%	13%	3%
Vliegtuig	17%	10%	30%	3%	7%
Fiets (2 x elektrisch)	13%	-	-	-	-
Brommer	17%	-	-	-	7%

---

### *Eerste ervaringen met de auto*

De respondenten geven in het interview voornamelijk belevingen en meningen over het vervoermiddel dat zij aanvankelijk als meest belangrijk beschouwen. Over het algemeen waarderen mensen de vervoerwijze waar ze het meest gebruik van maken of die ze het belangrijkste vinden, positief en worden alternatieve vervoerwijzen met wat meer kritiek bejegend. *Tabel 3.1* bevestigt het bestaan van een dergelijke systematiek in de beleving: 57% is positief over hun eerste of een van hun eerste ervaringen met de auto. 10% vond de eerste ervaring vanzelfsprekend. 3% heeft een neutrale houding. Negatieve ervaringen met de auto komen, op één persoon na (3%), niet voor.

### *Positief*

In *tabel 3.1* kan men aflezen dat 57% positief is over hun eerste of een van hun eerste ervaringen met de auto. Een aantal citaten van respondenten die vertellen over hun eerste ervaring met de auto staan hieronder beschreven.

“Onze eerste auto. Deux-cheviotje. Na ons trouwen. Daarvoor had ik een oom die een autootje had achtergelaten, dus ik heb begin jaren zestig al met de karretjes leren rijden. Maar mijn vader die had nooit leren rijden, die had in de twintiger jaren wel wat capriolen uitgehaald met die oude auto’s, maar in principe moest ik alles met de fiets doen, mijn hele jonge leven lang, dus een auto was dus heel bijzonder. En dan een deux-cheviotje waar je lekker mee door de bocht kunt, daar hebben we jaren plezier van gehad. Ja, het was stoer, je reed echt in een auto en dat had nog bijna niemand in die tijd. Zeker niet op zo’n jonge leeftijd, oudere mensen die hadden wel een auto, maar die hadden 1 auto per gezin en ik had voor mezelf een autootje ter beschikking en niemand anders die kon rijden, behalve mijn man toen we getrouwd waren dan. Het was een heel triomfantelijk gevoel om erin te zitten.” (*citaat respondent nummer 3*)

Dit citaat kenmerkt zich door een levendige herinnering aan een van de eerste ervaringen met de auto. Toen de persoon een auto voor zichzelf had, speelden er gevoelens van trots en spanning: lang niet iedereen had op jonge leeftijd al een auto. De persoon identificeert zich met de auto: dit was echt iets wat bij hem of haar paste.

G: Ik was net zestien. Mijn zus had een scooter en die wilde niet goed meer, dus daar wilde ze vanaf. Daar ben ik mee op pad gegaan en ik ben met een auto terug gekomen.  
I: Had u dan geen rijbewijs nodig?  
G: Jawel, maar dat ding reed toch wel. Ik reed al in de auto voor die tijd, voor mijn rijbewijs. Mijn vader was ook zo’n autogek, die handelde ook in auto’s en dan weet je het wel. De zoon reed ook in de auto.”  
I: Hoe was het dan om voor de eerste keer weer terug te rijden naar huis?

G: Dat ging perfect. Het was nog donker ook. Het was spannend, maar het ging perfect hoor.” (citaat respondent nummer 6)

Deze persoon is gek van auto's. De eerste keer dat hij of zij in de auto reed, was dit nog niet eens toegestaan. De ervaring was daarom extra spannend, maar autorijden was iets wat de persoon echt aansprak. Het maakte altijd al deel uit van diens leven, doordat de vader ook een passie had voor auto's: de identiteit van de persoon is er positief door gevormd.

“We woonden in het begin van ons huwelijk twee jaar lang in Barneveld en je wilde toch wel een keertje naar je ouders. In begin jaren '60 heeft mijn man zijn rijbewijs gehaald en toen hebben we een lelijk eendje gekocht. Ik weet nog dat we daar in het begin de eerste televisie in hebben vervoerd voor mijn moeder. Ontzettend zware tv. En die eend was zo ontzettend langzaam en bij de berg tegen Apeldoorn had ik zo de neiging: ik stap uit en schuif erachteraan, omdat hij de berg van Apeldoorn bijna niet kon halen. Maar dat vond ik heel belangrijk, een auto toen.” (citaat van respondent nummer 1)

Dit citaat kenmerkt zich opnieuw door een herinnering die zelfs specifieke details bevat van wat de persoon tijdens die ervaring met de auto dacht.

### *Negatief*

De enige eerste negatieve ervaring door 3% van de respondenten aangegeven (zie tabel 3.1), is afkomstig van een persoon die de auto op zich positief vindt voor zichzelf, maar op de vraag hoe het was om voor het eerst met de auto in aanraking te zijn geweest was het antwoord:

“Ja, toen ik drie was. Al die tanks en voertuigen die door de straat reden, oorlog.” (citaat respondent nummer 5)

Deze persoon geeft een anders gekleurde herinnering weer: het gaat hier om een herinnering uit de oorlogstijd. Dit heeft een grote indruk gemaakt en staat de persoon nog steeds goed bij.

### *Vanzelfsprekendheid*

10% vond de eerste ervaring met de auto iets wat vanzelfsprekend was. Het hoorde bij die tijd (zie tabel 3.1). Een kenmerkend voorbeeld van een respondent die er zo over dacht is hieronder te vinden.

“G: Ik blijf zeuren over mijn toestand hè, toen ik terugkwam hier, toen ik hier ben gaan werken, toen heb ik eerst een motor gekocht. Toen hadden we de vrijheid. We gingen met zijn beiden op vakantie, Italië, Frankrijk enzovoorts, allemaal per motorrijwiel. Ja, en die techniek ging ook steeds verder ook van de auto, en jaren later heb ik pas een auto gekocht. Dat hoorde ook weer gewoon bij de tijd, de eerste auto, de huisarts kwam op de fiets bij ons, ik zie hem nog zo fietsen in de Oude Postweg. Ja,

en die kwam weer met een bromfiets of een mobilet of een Moskito of wat was het en zo werd het meer. Toen kwam hij met de auto hier, met de Volkswagen en dat ging allemaal verder, dat ging automatisch feitelijk.

I: Hoe heeft u dat ervaren dan?

G: Niks anders dan volkomen vanzelfsprekend. Ik vind nog dat de mens, wij lopen hopeloos achter de feiten aan.” (*citaat respondent nummer 2*)

Deze persoon is sceptisch over de snelheid van de ontwikkeling van de auto. De opkomst van de auto of de eerste ervaring ermee deden niet veel met hem of haar: het was een verwachte ontwikkeling die te langzaam ging. Het vooruitstrevende karakter van deze persoon maakt dat hij of zij zich niet echt kan(of wil) identificeren met de auto.

### *Familie betrokken*

Zoals af te lezen is uit tabel 3.1 waren bij ruim de helft (54%) van de eerste ervaringen met de auto één of meerdere familieleden betrokken. Vaak werd er ‘meegereden’ met een oom of ander familielid. Hieronder staan enkele citaten die hier betrekking op hebben.

“Nou, mijn eerste keer was toen ik nog heel jong was. Dat was bij mijn oom. Mijn oom die had een auto om langs allerlei mensen te gaan. En met hem ging ik heel vaak mee Ja, dat waren mijn eerste autoritjes, met ome Frans.

I: En was dat spannend?

G: Ja, dat was ontzettend leuk. Ik heb ook liefde voor de motoren, ik racede graag. En mijn zwager die had een motor en daar mocht ik af en toe stiekem toen ik 15 was op rijden. En dat was fantastisch.” (*citaat respondent nummer 1*)

Doordat familie een auto en motor tot beschikking had, kreeg deze persoon al vroeg te maken met vervoermiddelen. Door de jonge leeftijd en het ‘stiekeme’ gedrag was het erg spannend om dit mee te mogen maken.

“Jawel, dat was van mijn vader. Mijn vader die had een hele mooie Skoda. Een mooi puntkapje, leren bekleding van binnen, en dat was vlak na de oorlog. En die auto, die vergeet ik niet. Want onze allereerste auto die we samen gekocht hebben, die vergeet ik ook niet meer. Dat was nog voor de 70er jaren. Of ja begin jaren 70 zegmaar, in 71 dacht ik zo. Dat was een tweedehands Ford Escortje, en daar waren we trots op.” (*citaat respondent nummer 30*)

Deze persoon herinnert zich de auto van zijn of haar vader goed, dit riep een gevoel van luxe op. De eerste auto voor de respondent zelf gaf opnieuw een gevoel van trots. Het hebben van een auto werd gezien als iets bijzonders.

## *Eerste ervaringen met het openbaar vervoer*

### *Positief*

30% is positief over de eerste ervaringen met het OV (zie tabel 3.1). Hieronder zijn citaten te vinden van respondenten die zich positief uitlaten over hun eerste ervaringen met het OV.

“R: Dat ben ik al als kind. Bij ons thuis voer ook de bus op de straatweg en dan zijn wij al soms met de bus gegaan. Dat moesten wij ook. Wij woonden op het platteland en niemand had een auto.

I: En hoe heeft u dat dan beleefd? Kunt u daar iets meer over vertellen?

R: Ja dat was leuk om als kind met de bus te rijden. Dat was altijd een groot gebeuren. Wij zijn vroeger eerst met de fiets naar de bushalte gegaan en dan met de tram naar de stad gereden. Zomaar. En dan zijn wij ‘s middags weer terug gereden. Zo was het.”  
(*citaat respondent nummer 6*)

De eerste ervaring hier is wat breder beschreven, maar het lijkt erop dat de persoon het gewend was met de bus te reizen, omdat er geen andere mogelijkheden waren. Toch heeft het indruk op de persoon gemaakt en werden de reisjes als positief ervaren: dit hoorde bij zijn of haar leven in die tijd.

“Nee, dat weet ik niet meer. Hier kan ik nu helaas niets over zeggen. Ik weet het wel nog van de tram. Om naar de tram te komen moest ik twintig minuten lopen en dan eerst de tram instappen. Dat was 1948. Ik kan me nog herinneren dat ik terug naar huis wilde en toen heb ik de foute tram gepakt. Toen heeft de conducteur gevraagd waar ik naar toe moest. Ik heb hem verteld dat ik naar de bruggen moet. Maar dat heeft hij fout begrepen en naar een aantal halten heeft hij gezegd dat ik moet uitstappen om naar de bruggen te komen. Maar ik wist dat ik er verkeerd was. Ja, en geld had ik niet echt maar dan heeft hij me gratis mee terug genomen en toen heeft hij ervoor gezorgd dat ik weer naar huis kom. En ik denk er vandaag nog aan. Of dat nu mijn eerste rit was weet ik niet meer maar ik kan me slechts deze herinneren.” (*Citaat respondent nummer 11*)

Zoals af te lezen valt uit tabel 3.1, gaf 13% aan het gebruik van het OV vanzelfsprekend te vinden. Een respondent drukte zich als volgt uit:

“G: Eh, ja, we gingen ermee op schoolreisje. We gingen op schoolreisje met de trein. Ik kom uit Maasberg, dat is een gat natuurlijk, maar er was wel een station. En niet te vergeten, mijn grootvader was bij het spoor, mijn andere grootvader was ook bij het spoor, dus daar groeide je gewoon mee op.

I: Oké.

G: Maar de eerste keer... Ik zou het niet precies weten. We gingen altijd met de trein.

I: Dus het was eigenlijk wel vanzelfsprekend.

G: Ja, het was gewoon. Ja.” (*citaat respondent nummer 15*)

Het reizen met de trein hoorde al vroeg bij het leven van deze persoon. Het maakte deel uit van de identiteit van de persoon, omdat het deel uitmaakte van het alledaagse ‘gewone’ leven.

### ***Eerste ervaringen met het vliegtuig***

De eerste ervaringen met het vliegtuig zijn heel anders verdeeld dan de eerste ervaringen met de auto of het openbaar vervoer. Dit komt doordat het een heel ander soort vervoermiddel is en men onder andere zelf totaal geen controle heeft over het voertuig. De onafhankelijkheid die men bij het gebruik van de auto vindt, is bij het openbaar vervoer veel beperkter, maar bij het vliegtuig moet men nog meer vrijheid opgeven. 30% is dan ook negatief over de eerste ervaring met het vliegtuig. 17% is positief en 10% neutraal. 3% geeft nog aan het vliegen vanzelfsprekend te hebben gevonden. (zie tabel 3.1)

### ***Negatief***

30% geeft aan de eerste ervaringen met het vliegtuig negatief te hebben beleefd (zie tabel 3.1). Een voorbeeld van een respondent die zich hierover uitliet staat hieronder.

*“G: U bent een keer met het vliegtuig gegaan? Hoe heeft u dat beleefd?”*

*I: Dat wilde ik niet doen. Ik deed uit liefde voor mijn man. Hij wou naar Mallorca en Turkije en zo. Ik was altijd ziek wanneer ik moest vliegen, echt erg! Ik had puur angst. Maar als we er dan waren dan vond het heel mooi wat je allemaal kon zien. Maar twee dagen voordat we weer met het vliegtuig gingen was ik stiller. Dat was helemaal niet mijn ding.” (citaat respondent nummer 23)*

Deze persoon heeft een levendige herinnering aan de eerste ervaring met het vliegtuig. Het is iets wat niets voor de persoon was, maar degene heeft het uit liefde gedaan voor de echtgenoot. Dit zegt iets over de identiteit van de persoon: het sociale karakter springt eruit. Toch was het vliegen een negatieve ervaring, waarbij gevoelens van angst optraden.

*“Ik vond het maar niks. Normaal ben ik altijd wagenziek. De heenweg viel mee, maar terug toen hadden we allemaal van die zaktoestanden en het was een klein vliegtuig. Er konden net 60 mensen in, dan moet je nu zien. En je had heel erg last van het weer. Je werd aan alle kanten heen en weer geslingerd. Dat vond ik niet leuk.” (citaat respondent nummer 5)*

Het citaat spreekt voor zich. Door de omstandigheden (veel mensen en slecht weer) was de eerste ervaring negatief.



## *Positief*

Uit tabel 3.1 valt af te leiden dat 17% aangeeft een positieve eerste ervaring te hebben gehad met het vliegtuig. Voornamelijk het spannende gevoel om voor de eerste keer met het vliegtuig te reizen maakt het dat de ervaringen positief gekleurd zijn. Een kenmerkend citaat hierbij is:

*“I: En hoe vond u dat toen?”*

G: Oh, eerst nog een beetje... Ik vond het prachtig, dat je in zo'n kist zit, maar je weet wel: ik ben los van de aarde. Dat gevoel van... Je voelt het niet, maar je weet het wel. Als je naar de wolken kijkt, en je zit boven de oceaan. En het dalen, dat vond ik zo mooi. En het stilzetten. Heel voorzichtig. Het is toch altijd interessant. Dat opstijgen, gaat wel mooi, en het landen. Dat je je voet op de grond kan zetten. *(citaat respondent nummer 13)*

De eerste ervaring wordt door deze persoon als iets bijzonders ervaren. De persoon identificeert zich met het vliegtuig: dit is iets wat bij de persoon past, de spanning, de sensatie.

## ***Eerste ervaringen met de bromfiets***

17% beleefde de eerste ervaring met de brommer positief (zie tabel 3.1). Dit komt voornamelijk door de vooruitgang die het vroeger betekende. Vaak was dit voor mensen het eerste gemotoriseerde vervoermiddel en daarom extra aantrekkelijk. Iemand beschreef de eerste ervaring met de brommer als volgt.

*“G: De eerste keer mocht ik een Solex mee hebben van mijn oom op een zondagmiddag. Dat vond ik wel een beetje sensatie, dat was mooi, dat vond ik wel een mooie ontwikkeling. Die bromfiets, van vroeger, die Solex, lekker toeren, niet meer hoeven trappen.” (citaat respondent nummer 2)*

De bromfiets maakte het ‘fietsen’ een stuk aangenamer: dit wordt door de respondent als een positieve ontwikkeling ervaren.

## ***Eerste ervaringen met de elektrische fiets***

Zoals men in tabel 3.1 kan zien, vindt 13% van de respondenten de eerste ervaring met de elektrische fiets positief. Een schetsend citaat hiervan vind men hieronder.

*“Dingen die dicht bij zijn, die op de fiets kunnen. Ik heb twee elektrische fietsen, griezelig. Maar de ene fiets is voor hier in stad en korte afstanden. Dat is een stuk technische ontwikkeling, dat is heerlijk. Verder heb ik een klein aluminium*

opvouwbaar elektrisch fietsje. Dat ding rijdt als een trein. Daar maak ik de middelgrote afstanden mee. En dat gaat geweldig.” (*citaat respondent nummer 4*)

Deze persoon vindt het een goed iets dat er ontwikkelingen hebben plaatsgevonden die onder andere hebben geleid tot de totstandkoming van de elektrische fiets. De persoon houdt van fietsen, maar is al op leeftijd. Door een elektrische fiets te hebben aangeschaft, kan deze persoon uitstapjes met de fiets blijven maken.

### 3.1.2. Wat vonden ouderen vroeger belangrijke vervoermiddelen?

De beoordeling van de auto, fiets en openbaar vervoer kan op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. In dit onderzoek is gekeken naar het vervoermiddel dat de respondenten vroeger het belangrijkste vonden in hun dagelijkse leven. Het is een persoonlijke keuze en er kunnen meerdere achterliggende redenen zijn om een bepaald vervoermiddel als belangrijkste te zien. Respondenten noemden aanvankelijk vaak meerdere belangrijke vervoermiddelen op, maar na de vraag welke zij in de jaren '60/'70 (vroeger) uiteindelijk het belangrijkste vonden kwam het volgende naar voren: 80% van de respondenten vond de auto in die jaren het meest belangrijke vervoermiddel, 13% vond het openbaar vervoer het belangrijkste en 7% zou de (brom)fiets in die tijd niet hebben kunnen missen (zie tabel 3.2).

Tabel 3.2: Belangrijkste vervoermiddel 1960/1970 en redenen voor gebruik

OV = openbaar vervoer

	Auto	OV	(brom)fiets
Belangrijkste vervoermiddel vroeger	80%	13%	7%
<i>Praktische redenen voor gebruik vervoermiddelen</i>			
Praktisch (boodschappen/ bagage)	40%		
Gemak	30%	7%	3%
Werk / school	30%	10%	3%
Ouders/ kinderen bezoeken/ brengen (familie)	30%	7%	
Woonplaats/ omgeving (afgelegen of juist centraal)	20%	7%	
Noodzaak	13%	10%	
Goedkoop	13%	10%	
<i>Minder praktische redenen voor gebruik vervoermiddelen</i>			
Vakantie	43%		
Luxe/ plezier	23%		
Onafhankelijkheid	27%		3%
Meegaan verandering	20%	7%	

Veel mensen noemden aanvankelijk de fiets als een belangrijk vervoermiddel, maar andere vervoermiddelen kregen vervolgens meer aandacht van de respondenten. Wellicht dachten mensen bij de fiets niet zozeer aan technologie en werd daarom vervolgens doorgedaan op andere vervoermiddelen die als belangrijk werden beschouwd. Bovendien ging het om het vervoermiddel wat vanaf de jaren '60/'70 als belangrijk werd beschouwd: de fiets bestond daarvoor al lange tijd.

Het bovenstaande 'twijfelen' over het belang van vervoermiddelen kan worden gevonden in het volgende citaat:

G: Fiets en de bromfiets dacht ik, ik weet niet wanneer we de auto hebben gekregen... Moet ik even denken. Toen Anja, onze dochter getrouwd is hebben we een auto gekregen, en Anja is getrouwd in '78?

I: Oké. Dus als u nu terugkijkt...

G: De bromfiets was er ook nog.

I: En welke was dan echt het belangrijkste, als u zo terugkijkt? Ook iets na de jaren '70, beetje rond die tijd.

G: Dan zal ik toch zeggen de auto." (Citaat respondent nummer 16)

Het volgende citaat geeft aan dat er steeds meer mogelijkheden kwamen op het gebied van mobiliteit:

G: Eerst de bromfiets. Daarna heb ik een scooter gehad, ik heb nog een motor gehad en heel veel auto's.

I: Welke was dan uiteindelijk het belangrijkste in die periode, die u niet wilde missen?

G: De auto had je het meeste plezier van, maar de scooter ook wel weer. Daar heb ik ook nog heel lang mee gereden. Maar een auto vind ik wel heel leuk." (citaat respondent nummer 6)

### **3.1.3. Wat waren redenen om dit vervoermiddel zo belangrijk te vinden of te gebruiken?**

*Wat zijn de redenen om voor een bepaald vervoermiddel te kiezen? Het gaat hier dus om de gebruiksredenen van vervoermiddelen die de respondenten als belangrijk beschouwen. Om deze reden is er weinig informatie over gebruiksredenen van de fiets en vliegtuig.*

*Eerst zullen de gebruiksredenen van de auto worden bekeken, daarna volgen redenen voor gebruik van het openbaar vervoer en tot slot redenen voor het gebruik van de fiets.*

#### **Gebruiksredenen of gebruiksdoelen van de auto**

Respondenten noemden meerdere redenen om de auto te gebruiken. Deze redenen waren als volgt verdeeld en deze verdeling is terug te vinden in tabel 3.2. Vakantie werd het vaakst genoemd als reden voor het gebruik van de auto (43%). Daarnaast gaf 40% aan de auto om praktische redenen te gebruiken, 30% gebruikt de auto voor het gemak, 23% voor het plezier. 30% noemde werk en school als reden. Daarnaast werd ook de onafhankelijkheid die de auto biedt door 27% als reden gezien om de auto te gebruiken.

#### *Het praktische nut en gemak van de auto*

Daarnaast is ook het praktische nut van de auto een veelgenoemde reden om deze te gebruiken: 40% noemde dit als reden (zie tabel 3.2). Hierbij moet gedacht worden aan boodschappen of het meenemen van bagage. Het gemak van de auto wordt ook door 30% als reden gezien om de auto te gebruiken. Hieronder zijn enkele citaten te vinden van respondenten die de auto als een praktisch vervoermiddel zien.

“Je gaat er boodschappen mee doen, want zonder auto kan je eigenlijk geen grote boodschappen gaan halen. Wel kleine dingetjes, maar ik fiets niet graag met fietstassen, en zeker nu niet meer. Dus ik neem de auto mee om boodschappen te gaan halen. En als ik met mijn kleinkind wegga, neem ik die liever mee in de auto dan op de fiets. Als ik alleen moet gaan.” (*citaat respondent nummer 18*)

#### *Het werk of de school kunnen bereiken met de auto – auto noodzakelijk*

Ook werk of school redenen werden door 30% van de respondenten aangehaald. Ook de noodzaak van de auto, ofwel het nodig hebben van een auto om de dingen te kunnen doen die men deed, werd door 13% genoemd (zie tabel 3.2). In principe staat noodzaak in verbinding

met alle gebruiksdoelen die men noemt, maar respondenten kunnen ook de auto hebben beschouwd als iets wat noodzakelijk was om te hebben in de samenleving.

De onderstaande citaten geven hier een indruk van.

“Maar in de jaren 60 was de auto heel belangrijk. Want ik werkte in het ziekenhuis en ik had heel veel nachtdiensten. En als ik er dan 's nachts uit moest, dan moest ik dus altijd door een bos heen. Dat ging ik dus echt niet op de fiets doen. En ik moest bovendien binnen 5 minuten in het ziekenhuis kunnen zijn. Dus de auto was dan heel belangrijk.” (*citaat respondent nummer 5*)

“Ik woonde 8 km van mijn werkplaats vandaan. We hadden een carpool en mijn collega was altijd met de auto, maar hij dronk 's avonds graag een biertje. Dat vond mijn vrouw niet goed. Lopen kon natuurlijk niet. Dus verzamelden we het geld en kochten een auto, natuurlijk tweedehands. Dat was de reden.” (*Respondent nummer 20*)

“De auto. Ik heb in 1969 mijn rijbewijs gehaald en zonder auto had ik mijn beroep niet kunnen uitoefenen. En ook gebruikte ik de auto voor privé doeleinden. Ik moest naar de patiënt heenrijden en huisbezoeken doen en ik moest ook bepaalde dingen kopen. Spullen uit de apotheek kopen of naar de training gaan. Dus zonder auto zou het onmogelijk zijn geweest. Ik heb ook wel eens bloed afgenomen en de patiënten verteld dat ik de bloedmonsters mee zou nemen als ik de stad in zou gaan. Dat was ook zonder auto onmogelijk geweest. Dat was het meest noodzakelijke.” (*citaat respondent nummer 12*)

### *Familie bezoeken of wegbrengen*

Zoals af te lezen is uit tabel 3.2 geeft 30% aan de auto praktisch te vinden voor doeleinden als het bezoeken van de ouders of wegbrengen van kinderen of kleinkinderen. Een respondent drukte zich als volgt uit:

“Ook om familiebezoek en dat werd dus voor ons ook veel gemakkelijker. Als we van Enschede naar Groningen wilden, we hebben zo een grote, lange auto gekocht Zo een stationcar waar je meuten in kon stoppen met bagage, dus dat was ideaal. Handigheid speelde een grote rol.” (*citaat respondent nummer 25*)

### *Behoeftte aan een auto door afgelegen woonplaats*

20% gaf aan de auto te gebruiken doordat men (verder) afgelegen woonde (zie tabel 3.2). Men voelde zich vaak verplicht om een auto aan te schaffen, omdat men de dagelijkse behoeften of bezigheden anders moeilijk kon uitvoeren. Een aantal voorbeelden van respondent die de auto erg belangrijk vonden, omdat men verder afgelegen woonde staan hieronder.

“I: En kunt u nog eens zeggen waarom de auto zo belangrijk voor u was?

G: Ja wij wonen hier ja verafgelegen. Hier was niets. De enige verbinding was ja hier de trein en anders moest men ver lopen. Naar het werk en ter winkelen was dat wel goed. Er reed ook geen bus.” (*citaat respondent nummer 8*)

“G: Want ik woonde 20 kilometer van school, ik heb altijd aan deze school gestaan, en openbaar vervoer is er niet echt, dus vandaar.

I: Oké. Dus sowieso echt zonder twijfel de auto.

G: Ja, oh zonder auto... En ik woon in een heel klein plaatsje, daar is niet eens een winkel, dus ik heb gewoon een auto nodig!” (*citaat respondent nummer 14*)

### *Gebruik auto is relatief goedkoop*

Tabel 3.2 laat zien dat 13% het reizen met de auto relatief goedkoop vindt. Een respondent zegt hierover:

“Je kon veel makkelijker reizen. Precies als nu. Het is een belangrijk vervoersmiddel, het wordt jammer genoeg alleen steeds duurder, maar toen was het zelfs zo dat je op de goedkoopste manier met de auto ergens kon komen.” (*respondent nummer 4*)

### *Minder praktische redenen voor het gebruik van de auto*

#### *Op vakantie met de auto*

Door de opkomst van de auto werd het mogelijk om te reizen naar plaatsen die men eerder niet of nauwelijks kon bereiken. Veel respondenten noemden het ‘verder kunnen reizen’ of ‘vakantie’ als een reden om in de jaren ‘60/’70 een auto aan te schaffen of er een te gaan gebruiken.

Een respondent drukte zich als volgt uit:

“We hadden al vrij snel een auto, die ontwikkeling ging ook steeds verder. We begonnen met een kleintje, maar dat was juist heel leuk. Met twee kinderen, twee toen nog hummeltjes, gingen we op vakantie met onze Honda N600. Die vergeet je niet. Dus met dat autootje zijn we op een van de eerste vakanties geweest met de kinderen tenminste. Toen zijn we naar het Gardameer gereden. Alles in de auto.” (*citaat respondent nummer 4*)

“G: De vakantie houding was anders. Toen we getrouwd waren hebben we onze huwelijksreis met de trein gemaakt. Toen we later de auto hadden werd alles met de auto gedaan. Toen is ging men natuurlijk daarheen, waar men met de trein niet naartoe kon. Andere streken gewoon.” (*citaat respondent nummer 8*)

“Het is kwam eigenlijk doordat we vrienden hadden die altijd naar Zuid Frankrijk op vakantie gingen, toen al. En die hebben ons eigenlijk overgehaald..van waarom gaan jullie ook niet een keer mee op vakantie? Het antwoord was dan: ja, we hebben geen

auto. We hadden ook vier kleintjes. Dus hebben we het erover gehad en toen heeft mijn man rijles genomen en toen heb ik een auto gekocht. Zodat we ook dat zelfde jaar met onze vrienden naar Zuid-Frankrijk konden.” (citaat respondent nummer 25)

### *Het gemak en plezier van de auto*

30% van de deelnemers gaf aan het gemak van de auto belangrijk te vinden (zie tabel 3.2).

Gemak wordt door een aantal respondenten op de volgende manier beschreven:

*“Oké. En wat waren de redenen om de auto te gaan gebruiken?”*

Ja, dan konden de kinderen ook, dan konden we allemaal mee, tegelijk. Maar je kon niet anders, ja met de bus, maar de bussen liepen nogal eens een beetje moeilijk, en toen de auto kwam, was het toch wel makkelijk.” (citaat respondent nr. 13)

“Ja, gemak. En met kinderen heb ik nog een oud autootje wat op de boerderij was achtergebleven kunnen gebruiken om ze naar school te brengen en te halen, want dat was toch even een afstand met die kleintjes. Toen die het begaf, toen gingen we een keer per jaar naar het GAK toe, daar had je de Dafjes, van de invalide mensen. En die overleden, en dan werd het autootje weer ingeleverd en dan kon je voor een paar honderd gulden een Dafje. Dus vooruit, achteruit en klaar. Dan konden de kinderen overal naartoe.” (citaat respondent nummer 3)

“Je zat lekker warm en droog en je kon met meerdere mensen op pad. Het was gewoon gemakkelijk.” (citaat respondent nummer 6)

In tabel 3.2 kan men zien dat 23% de auto gebruikte voor het plezier of het gebruik ervan zag als luxe. Hoe men dit precies heeft ervaren kan worden opgemaakt uit de onderstaande citaten.

“Alles is makkelijker, sneller en comfortabeler. En nou noodzakelijk waren zij later ook. Het ging niet mee zonder de auto. Dus als ik vandaag geen auto meer zou hebben, zou ik niet weten wat er zou gebeuren. Er is niet het bodschappen doen mee bedoeld. Die dingen krijg je ook anders naar huis. Maar men wil toch ook een beetje plezier hebben.” (citaat respondent nummer 8)

“Het is wel waar, de auto is wel belangrijk! Hoewel het luxe is. Als je wikt en weegt dan is dat daadwerkelijk luxe. Maar ik hecht aan de auto heel veel waarde. Ik zou eerder van iets anders kunnen afstappen wat wel nodig is, maar nee, mijn auto vind ik echt goed!” (citaat respondent nummer 24)

### *Auto voor het behoud van onafhankelijkheid*

Daarnaast was ook de onafhankelijkheid door de auto een reden die 27% (tabel 2.2) noemde.

Dit is een kenmerk wat typisch bij de auto past, bij andere vervoermiddelen wordt dit niet teruggevonden. De waardering van onafhankelijkheid en vrijheid is iets wat kan worden



teruggevonden in de waarden vanuit de samenleving. De auto biedt hier de mogelijkheid toe. Enkele mensen omschreven dit gevoel van onafhankelijk als volgt:

“Het is een stukje onafhankelijkheid ook, en daar ben ik erg op gesteld. Ja, dat was dan in eerste instantie het idee: we willen graag een auto en je kunt gaan en staan waar je wilt. Op zich denk ik dat dat ook het beste antwoord is wat betreft de auto. Ik heb hem niet voor de buurman.” (*citaat respondent nummer 30*)

“De auto geeft je een gevoel van vrijheid. Je kunt zelf beslissen wanneer je stopt. Als je met een bus gaat ben je dus afhankelijk van wanneer ze willen stoppen.” (*citaat respondent nummer 5*)

“Ja, het komt erop neer dat je een stuk mobieler word, want anders ben je afhankelijk of van de bus of van de trein, vliegtuig enz. En met de eindbestemming daarvan en dan ben je niet terplekke.” (*citaat respondent nummer 30*)

### *Meegaan verandering*

20% gaf aan de auto te gebruiken, omdat men mee wilde gaan met deze verandering (zie tabel 3.2). Het werd ervaren als iets waar men aan mee wilde doen of het gevoel had achter te kunnen gaan lopen als men niet mee zou doen. Het volgende citaat drukt kort, maar krachtig uit dat de respondent zich sterk liet beïnvloeden door de omgeving of verandering en zelf het gevoel had mee te moeten gaan.

I: Wat waren redenen om de auto te gaan gebruiken?

G: Ja gewoon omdat het voortgang was. Dat moest men dan gebruiken.” (*citaat respondent nummer 9*)

### *Gebruiksredenen en gebruiksdoelen openbaar vervoer*

Het openbaar vervoer werd door sommige respondenten als belangrijk gezien. De redenen hiervoor zijn als volgt verdeeld en zijn terug te vinden in tabel 3.2. 10% gebruikte het openbaar vervoer, omdat dit een kwestie van noodzaak was. 10% kiest voor het openbaar vervoer, omdat dit relatief goedkoop of men korting krijgt. 7% gaf aan (ver)afgelegen of juist centraal te wonen: de trein of bus waren voor hen de aangewezen vervoermiddelen. 10% gebruikte het openbaar vervoer om naar het werk of school te kunnen reizen.

### *Noodzakelijk gebruik van openbaar vervoer*

10% noemde noodzaak als reden om het openbaar vervoer te gebruiken (zie tabel 3.2). Men had niet altijd mogelijkheid om te kunnen kiezen wat men zelf wilde. Een bepaald vervoersmiddel was dan het meest geschikt en daarom maakte men hier gebruik van.

G: Ik kon toch niet een auto kopen als ik in Amsterdam of Almere was, dan kon ik toch geen auto hebben om naar Twente te gaan. Dan ging ik gewoon met de trein.

I: Dus u gebruikte de trein vooral uit gemak?

G: Nee niet zo zeer uit gemak, het was mijn enige mogelijkheid.” (citaat respondent nummer 2)

### *Betaalbaarheid openbaar vervoer*

In tabel 3.2 ziet men dat 10% het openbaar vervoer gebruikt, omdat het een relatief goedkoop vervoermiddel is. Dit komt voornamelijk door de kortingen die men tegenwoordig kan krijgen door bepaalde kortingskaarten aan te schaffen of door een regeling van de overheid om ouderen boven de 65 korting te geven.

Een voorbeeld van een respondent die met de trein reist uit, doordat dit gemakkelijk is en relatief goedkoop:

G: We gaan nog wel vaak met de trein. We hebben zo'n kortingskaart, en als we naar Arnhem gaan, gaan we ook met de trein.

I: Dus u maakt er nog wel veel gebruik van.

G: Jawel hoor. En met vakantie gaan we ook met de trein. Gaan we vanuit Bocholt. Dat is makkelijker, en ook veel goedkoper, de kaartjes in Bocholt zijn goedkoper dan in Nederland. We zijn van de winter naar Zwitserland gegaan, en dan gaan we vanuit Bocholt. En van de zomer zijn we naar het meer van Genève gegaan, en toen zijn we ook vanuit Bocholt gegaan.

I: Oké. Want in Nederland is het altijd iets duurder dan.

G: Er zijn allerlei tarieven hoor. Dat zoeken zij wel uit. Ik zoek op internet uit hoe ik ongeveer wil reizen, en dat vinden zij ook wel prettig, als je dat uitgezocht hebt, en dan kopen we in Bocholt een kaart.” (citaat respondent nummer 15)

### *Woonplaats en werk redenen gebruik openbaar vervoer*

7% van de respondenten gaven aan (ver)afgelegene te hebben gewoond en daardoor gebruik te hebben gemaakt van het openbaar vervoer (zie tabel 3.2). Daarnaast geeft 10% aan het openbaar vervoer te gebruiken om naar het werk of de school te kunnen reizen. Een aantal voorbeelden hiervan zijn hieronder te vinden.

“G: Ja ik moest het ja. Wij woonden ver weg en als ik naar de huishoudschool moest ging ik altijd met de tram naar school. Ik moest er dus meegaan. Dat ging anders niet. Vandaag gaan ja overal bussen. Tegenwoordig kunnen de mensen ja niet meer lopen. Die moeten alle altijd rijden.” (*citaat respondent nummer 11*)

“Vroeger ging ik natuurlijk met de trein om naar mijn werkplaats te komen. Daar was ik maar nog niet getrouwd. Ik ging met de trein omdat ik nog geen auto had. Vliegen kwam niet in aanmerking, dat waren vooral financiële redenen. Ik ging dus alleen maar met de trein.

*Hoe heeft u dit beleefd?*

Ik was dat al gewend. Toen ik 14 jaar oud was ging ik iedere dag met de trein om naar mijn leer te komen. Ik had een treinkaart voor de gehele maand. Dat was een heel gewone aangelegenheid.” (*citaat respondent nummer 20*)

“Met de bus ben ik eerst gereden toen ik mijn baan had. Vooral als wij met klanten te maken hadden. Men kon niet met de fiets gaan en met natte kleren in het bedrijf werken. Dat ging gewoon niet. Men moest er dus netjes uitzien en dan ben ik met de bus gereden. Maar in de zomer natuurlijk met de fiets. Maar de busritten waren ook avontuurlijk. Dat waren nog oude bussen. Dat waren geen moderne bussen zoals vandaag. Dat was nog een bus met een aanhangwagen die wij hadden. Een echt bijwagen voor de personen.” (*citaat respondent nummer 8*)

“Ja, vroeger was dat de tram maar die was snel weer weg. En dan was het de bus. Dat was omdat wij erg centraal woonden. Dan was de bus er meteen. En mijn werkplek was ermee goed te bereiken.” (*citaat respondent nummer 11*)

Bovenstaande citaten kenmerken zich vooral door ‘het niet anders kunnen’ dan gebruik te maken van het openbaar vervoer. Men zag dit vaak als een gewone aangelegenheid. Deze personen kenmerken zich door hun nuchtere houding: het was nu eenmaal zo.

### ***Gebruiksredenen en gebruiksdoelen (brom)fiets***

In tabel 3.2 kan men aflezen dat 3% zegt de (brom)fiets te hebben gebruikt uit gemak. Daarnaast heeft 3% school en werkredenen om de (brom)fiets te gebruiken.

#### *Het gemak van de (brom)fiets*

3% geeft aan het hebben van een bromfiets vroeger wel makkelijk te hebben gevonden (zie tabel 3.2). Een respondent:

“Ik ga gewoon met de fiets hier kriskras door de stad. Als ik met de bus ga dan moet ik van tevoren altijd kijken waar de bus stopt en waar de persoon woont die ik wil bezoeken. Dat kan ik beter met de fiets doen. De fiets is voor mezelf zoals voor andere mensen de auto. Ja echt.” (*citaat respondent nummer 23*)

*Fiets beroepsmatig nodig*

3% zegt de fiets nodig te hebben om vroeger het werk hebben kunnen uitvoeren (zie tabel

3.2). Een respondent die de fiets voor het werk gebruikte:

“G: De fiets.

*I: Waarom dan?*

G: Ik had het beroepsmatig nodig, bv. toen ik in het regionaal Arbeidsbureau als bode begon te werken. Toen moest ik overal met de fiets langs.” (*citaat respondent nummer 21*)

### **3.1.4. Hoe snel hebben ouderen volgens henzelf een nieuw vervoermiddel aangeschaft?**

Hieronder zal worden geschetst hoe snel men dacht een rijbewijs te hebben gehaald en hoe snel men vervolgens een auto aanschaft. Vervolgens wordt gekeken hoe snel men gebruik maakte van het openbaar vervoer, (brom)fiets en vliegtuig. Hierbij is het van belang te bekijken waarom men bijvoorbeeld heel snel een auto kocht, of hier juist mee wachtte.

#### ***Het behalen van het rijbewijs***

*Tabel 3.3: Rijbewijs behaald*

Rijbewijs	Snel behaald	Later behaald	Geen rijbewijs	Onduidelijk
	43%	33%	10%	14%

Snel behaald en later behaald zijn relatieve begrippen. In tabel 3.3 betekent daarom “later behaald” dat men na het 30<sup>e</sup> levensjaar een rijbewijs heeft behaald. “Snel behaald” is dan vanzelfsprekend onder de 30 jaar. Het valt op dat bijna de helft (43%) van de deelnemers hun rijbewijs snel heeft behaald. 33% haalde later zijn of haar rijbewijs en 10% is er nooit aan toegekomen. In totaal heeft 76% van alle deelnemers aangegeven een rijbewijs te hebben gehaald, wat betekent dat bijna iedereen uit deze leeftijdsgroep in staat is of is geweest om een auto te besturen (zie tabel 3.3).

#### ***Rijbewijs snel behaald***

Zoals af te lezen valt uit tabel 3.3 zegt 43% van de respondenten hun rijbewijs snel te hebben behaald. Hieronder staat een voorbeeld van een respondent die aangeeft een rijbewijs te hebben gehaald:

*I: En heeft u zelf ook een rijbewijs gehaald in die tijd?*

*G: Ja, al in 1966. Toen was ik 26.*

*I: Dus u was er redelijk snel bij?*

*G: Ja. Zo snel mogelijk. Mijn eerste autootje was een Fiat 500.” (citaat respondent nummer 1)*

Andere respondenten (33%) hebben juist wat langer moeten wachten met het behalen van hun rijbewijs (tabel 3.3). In onderstaande citaten kan men zien wat de redenen hiervoor waren

“Dat duurde wat langer. Wij hebben eerst geld gespaard en dan moeste ook eerst het rijbewijs behaald worden en dat was vroeger heel duur. Men heeft veel minder verdiend en dan was dat echt duur.” (*citaat respondent nummer 7*)

“I: *Heeft u dan op vroege leeftijd al een rijbewijs gehaald?*

G: Nee, pas in 1963. Ik had geen geld eerder ervoor. Ik kon het pas betalen toen ik echt werkte en mijn opleiding af had. Want van het geld van de opleiding kon je verder niets. Studeren en eten en dan had je het wel gehad. Want je kreeg 25 gulden per maand. En 1 keer in de maand kregen we een keertje vrij reizen naar huis.” (*citaat respondent nummer 5*)

Voornamelijk de hoge kosten die het behalen van een rijbewijs met zich meebracht, waren redenen om nog even te wachten tot men er wel geld voor had. Het wordt wel ervaren als ‘langer durend’ of ‘pas in 1963,’ waaruit kan worden afgeleid dat men het gevoel had toch te moeten wachten.

*Geen rijbewijs behaald*

Zoals te zien is in tabel 3.3 heeft 10% van de respondenten geen rijbewijs behaald.

Onderstaand citaat geeft aan waarom men hier niet aan toe is gekomen.

“I: U was er dus wel vroeg bij wat de auto betreft.

G: Nou ik zelf niet hoor. Nee, heb ik nooit gewild. Mijn man had er een en mijn man was ook een vertegenwoordiger, dus die had een auto nodig. Ik wilde zelf niet een auto rijden, want ik houd niet van autorijden.” (*citaat respondent nummer 26*)

Deze respondent heeft het niet zo op autorijden: dit past niet bij zijn of haar identiteit.

### *Snelheid aanschaf of gebruik vervoermiddel*

Tabel 3.4: Snelheid aanschaf of gebruik vervoermiddel ( 2 personen gaven informatie over auto én openbaarvervoer, dus totaal van 105%)

	Auto	OV	(brom)fiets	Vliegtuig
Snel (financieel mogelijk)	23%	3%	3%	3%
Snel (noodzaak)	10%	10%		
Afgewacht (eerder niet nodig)	23%		3%	
Afgewacht (financieel)	27%			

Opnieuw zijn de begrippen ‘snel’ en ‘afgewacht’ moeilijk te definiëren. De een vindt misschien dat men snel een auto had, maar de ander kan dit als afwachtend/ langer durend ervaren. De respondenten hebben dus zelf aangegeven of zij naar hun mening (vergeleken met de omgeving of naar het eigen idee) al snel een vervoermiddel aanschafte of hier voor hun gevoel een tijdje mee hebben (moeten) wachten. Hieronder wordt eerst bekeken hoe snel men dacht een auto te hebben aangeschaft. Vervolgens wordt dit ook gedaan met betrekking op het gebruik van het openbaar vervoer, de (brom)fietsen het vliegtuig.

### *Snelheid aanschaf of gebruik auto*

23% van de respondenten gaf aan het gevoel te hebben al snel een auto te hebben aangeschaft. Omdat het mogelijk was of omdat het iets nieuws was wat men wilde uitproberen. 10% schafte snel een auto aan, omdat dit nodig was. Dit kon zijn uit werkredenen of het hebben van kleine kinderen die moesten worden weggebracht. Anderen (23%) waren wel op de hoogte van het bestaan of de mogelijkheid van een auto, maar konden zich nog redden met de middelen die zij op dat moment hadden. Later werd de auto alsnog aangeschaft. 27% van de respondenten had niet meteen het geld om een auto te kunnen kopen, maar kon zich na een tijd toch een auto veroorloven (zie tabel 3.4).

### *Mogelijkheden aanschaf auto goed*

Zoals uit tabel 3.4 valt af te lezen, heeft 23% van de respondenten naar hun mening vrij snel een auto aangeschaft. Hoe dat in zijn werk ging kan worden opgemaakt uit het hieronder genoemde citaat.

“Het was financieel mogelijk, het kon dus dan doe je mee. Het hoefde ook geen grote auto te zijn, het ging alleen om het vervoermiddel en de veiligheid voor de kinderen als die naar zwembad of iets moesten. Dat je ze vervoeren kon en niet op de fiets liet gaan. Natuurlijk was de fiets er altijd wel, maar de auto was toch makkelijk: je kon er twee tegelijk meenemen. Het was gewoon makkelijk, om de kinderen naar school te kunnen brengen en naar sport. Mijn man had zijn auto voor de buitenpraktijk nodig, toen die tijd werden nog heel veel patiënten in de buitenpraktijk behandeld. En moeder wou toch ook wat.” (*citaat respondent nummer 1*)

Bovenstaande respondent had duidelijk behoefte aan een auto en doordat de financiën het toelieten, werd er al snel een auto aangeschaft. Gemak wordt door deze persoon op prijs gesteld en hij of zij wil profiteren van de mogelijkheden die er zijn.

### *Aanschaf auto noodzakelijk*

10% vond de aanschaf van een auto iets wat men goed kon gebruik of zelfs nodig had om in het dagelijkse leven de behoeften te kunnen voorzien (zie tabel 3.4).

“Ja, wij wilden gewoon eens hebben. Wij waren ook vrijwel de eersten die eens hadden. Wij waren ook jong en zonder auto en zonder rijbewijs, dat was onmogelijk. Als ik toen de leeftijd had om een rijbewijs te behalen heb ik dat meteen gedaan. Dat moest gewoon.” (*citaat respondent nummer 8*)

In het bovenstaande citaat geeft de respondent aan dat het in die tijd ‘onmogelijk’ was om zich zonder auto te kunnen redden. Het gevoel dat het noodzakelijk was er eentje te hebben leidde dan ook tot een snelle aanschaf.



### *Afgewacht met aanschaf: niet direct nodig*

Uit tabel 3.4 is te zien dat een aantal respondenten (23%) het niet nodig vond om de auto meteen aan te schaffen toen deze zijn intrede deed of bereikbaar werd voor de samenleving. Zij hadden bijvoorbeeld de volgende redenen om hiermee te wachten:

“Toen ik hem voor het eerst zag... Ja, ik zag wel auto's, maar dat was wel ver weg voor ons, want ik had geen rijbewijs toen. Maar dat is wel een keer gekomen. Maar dan heb je nog niet zoiets van dat je direct een auto koopt, want we hadden nog een bromfiets, ja, daarop reden we nog rond, en niet met de auto. Het was ook vrij kostbaar, een auto kopen, in die tijd ook wel. Toch wel vrij kostbaar. Ja, zo langzaam aan wilden we toch wel een auto kopen. Na een jaar of vijf, zes, gingen we toch wel naar een auto kopen. En dan kijk je er anders naar als je hem gaat kopen dan als je hem ziet op straat.”  
(citaat respondent nummer 13)

“Nee, de kinderen studeren, toen hadden we er nog geen geld voor. Die behoefte was ook nog niet zo groot, omdat iedereen fietste. De auto kwam heel langzaam in optocht. Die behoefte was niet zo groot.” (citaat respondent nummer 17)

Bovenstaande citaten weerspiegelen de wat afwachtende houding ten opzichte van de aanschaf van een auto. Men kon zich nog prima redden met de middelen die aanwezig waren en rustig aan kwam er meer behoefte een auto te hebben. Bovendien waren de eerste auto's onbetaalbaar, maar werden deze in de loop der jaren ook beter betaalbaar: dit kan ook invloed hebben gehad op de snelheid van aanschaf.

### *Afgewacht met aanschaf: financieel nog niet mogelijk*

Tot slot geeft 27% aan niet direct de financiële middelen te hebben gehad om zich een auto te kunnen veroorloven (zie tabel 3.4).

“Het kost ook veel geld en eigenlijk was het echt een zake van geld. Ik had dan een rijbewijs maar dan hadden wij nog lang geen auto. Wij hebben 3 jaar geld gespaard voor een auto.” (citaat respondent nummer 7)

“Ja, met de financiële mogelijkheden dus dat.., kijk als ik meer geld had gehad had ik de auto eerder gekocht.” (citaat respondent nummer 28)

### *Snelheid gebruik openbaar vervoer*

In tabel 3.4 zien we dat 3% al snel met het openbaar vervoer reisde, omdat dit financieel mogelijk was, of beter gezegd een goedkopere optie dan andere vervoermiddelen. 10% maakte gebruik van de trein, bus of metro, omdat dit noodzakelijk was (zie tabel 3.4).

### *Mogelijkheden gebruik OV goed*

“G: Bovendien hoef ik niets voor de bussen en treinen te betalen. Dat heeft de verzekering geregeld. Ik hoef tot Amsterdam niets te betalen!

*I: Heeft u ooit gebruik gemaakt van deze mogelijkheid?*

G: Ja dat heb ik vaak gedaan. Of naar Osnabrück. Soms kom ik in een bepaalde zone en dan moet ik wel iets betalen maar dat is niet veel. Maar tot een bepaald plaats is de rit voor niets. Ik mag trouwens niet met de intercity gaan, alleen maar met de stoptreinen.” (citaat respondent nummer 21)

Doordat de persoon een lichamelijke beperking heeft, krijgt deze korting op het reizen met het openbaar vervoer. Hierdoor is het voor de persoon goedkoper en heeft deze de mogelijkheid om te reizen. Dit wordt als positief ervaren.

### *Gebruik OV noodzakelijk*

“ Ja. Als ik naar huis ging moest ik altijd met de trein, toen ik in Arnhem woonde voor mijn studie. Mijn ouders zijn dus gescheiden en mijn moeder woonde in Zeist en mijn vader in Den Haag. Dan gingen we dus eerst met de blauwe tram die er nu ook niet meer is.” (citaat respondent nummer 5)

De respondent had in die tijd geen andere mogelijkheid dan met de trein of bus te reizen. Er was geen andere optie dan gebruik te maken van het openbaar vervoer en dit gebruik werd dus als noodzakelijk beschouwd om ergens te kunnen komen.

### *Snelheid aanschaf of gebruik bromfiets*

3% schafte al snel een bromfiets aan, omdat dit mogelijk was. 3% wachtte met de aanschaf, omdat er andere middelen waren waarmee men zich kon redden (zie tabel 3.4).

### *Snelle aanschaf bromfiets*

In tabel 3.4 zien we dat 3% aangaf snel een bromfiets te hebben aangeschaft, omdat dit een interessant en leuk vervoermiddel was:

“Ik ben begonnen met de trein. Later, toen je eenmaal trouwde en zelf je eigen huishouden kreeg toen was het de auto. Als vrijgezel dan betaalde je dat niet, hoefde ook niet, je kon overal komen als je wilde. Op een gegeven moment, ik weet nog goed, het eerste gemotoriseerde vervoermiddel voor mij was een brommertje. Daar gingen

we ook mee op vakantie. Dat was zeker ook leuk. Samen met een vriend gingen we naar de Belgische kust. Toen woonde ik in Eindhoven. De Belgische kust was dan een heerlijke zonzakantie, lekker aan het strand liggen niks doen, tentje mee.” (*citaat respondent nummer 4*)

Dit citaat geeft aan dat de persoon op een gegeven moment in staat was om een bromfiets aan te schaffen en er mee op vakantie te gaan. Deze mogelijkheden mochten dan wat geld kosten, maar de persoon had ze niet willen missen. De herinneringen die hierbij horen, staan nog goed in het geheugen van de persoon.

#### *Gewacht met aanschaf bromfiets*

3% gaf aan de bromfiets niet per se nodig te hebben gehad, maar er wel gemak van te hebben gehad (zie tabel 3.4).

“Ja, na de fiets kregen we eerst de bromfiets, daar konden we ons snel mee verplaatsen. Maar dat was in de zomer wel lekker, maar in de winter was het wel koud.” (*citaat respondent nummer 13*)

Hier blijkt dat de persoon een bromfiets gebruikte op het moment dat het ‘lekker’ was. Het was niet iets noodzakelijks, maar meer een gemakkelijk vervoermiddel in de zomer.

#### *Snelheid gebruik vliegtuig*

Wat betreft het gebruik van het vliegtuig, is er niet veel informatie. Dit komt doordat het geen vervoermiddel is wat men in het alledaagse leven gebruikt. Toch heeft één respondent (3%) laten weten dat deze er snel gebruik van heeft gemaakt om onderstaande redenen (zie tabel 3.4).

G: Nee, nee, weet je, als je gaat verdienen vind je dat vanzelfsprekend. Zullen we eens op vakantie gaan, nou, en als je eenmaal besmet bent voor dat vakantievirus, daar raak je niet meer los van.

I: Oké, dus het was niet echt van dat het voor u iets nieuws was of zo, het vliegen.

G: Nee, ik hoop niet dat dat een beetje decadent overkomt, maar je was al, door mijn werk, al aan de vakantie gebonden, aan de schoolvakantie, de drukste tijd van het jaar, en dat gestress naar Italië in de auto, nee dat zagen we niet zitten. Toen zijn we dus gaan vliegen, en we verdienden met z'n tweeën, dus dan kon dat ook wel.” (*citaat respondent nummer 14*)

### 3.1.5. Hebben bepaalde mensen of omgeving een invloed uitgeoefend op de keuze een bepaald vervoermiddel te gaan gebruiken?

Hieronder zal worden geschetst hoe de respondenten zich zeggen te hebben laten beïnvloeden als het gaat om de keuze gebruik te maken van een vervoermiddel. Het gaat hier over alle vervoermiddelen die boven besproken zijn, maar ook hier speelt de auto een dominante rol in het verhaal.

Tabel 3.5: Invloed omgeving/ personen op aanschaf of gebruik vervoer

Invloed omgeving/ personen op aanschaf of gebruik vervoer	%
Eigen keuze	73%
Beïnvloed door ander	20%
Geen antwoord	7%

Opvallend is dat een groot deel van de respondenten zeggen zich niet te hebben laten beïnvloeden door personen of hun omgeving als het gaat om de aanschaf of het gebruik van een bepaald vervoermiddel. In tabel 3.5 zien we dat 73% van de respondenten zegt dat het geheel hun eigen keus was. Weliswaar was de bereikbaarheid van de werkplaats een reden om de auto aan te schaffen, maar dan nog hadden deze personen de vrijheid om de keus te maken om voor een bepaald vervoermiddel te kiezen. Aangezien het meest genoemde en gebruikte vervoermiddel de auto is, kan worden geconcludeerd dat veel mensen zelf hebben gekozen deze te gaan gebruiken.

#### *Eigen keuze*

73% van de respondenten beweert dat er rondom de aanschaf van een bepaald vervoermiddel, hier vaak de auto, geen invloed was van personen in hun omgeving (zie tabel 3.5).

Onderstaande citaten geven weer hoe de respondenten zich hierover uitdrukten.

*“I: Zijn er ook personen in uw omgeving geweest die invloed hebben gehad op uw keuze om een auto wel of niet te gebruiken?”*

*G: Ja, nou, nee. Ik heb dat zelf besloten, maar ik heb wel gevraagd wat voor soort auto, want ik ben niet zo technisch, dus wat voor soort auto kan ik het beste nemen, en dat was dan toen een Volkswagen, zo'n kever, weet je wel.” (citaat respondent nummer 14)*

*“I: Mooi. Wat waren u redenen om de elektrische fiets te gebruiken?”*

G: Eerst voor de dienst en verder ben ik soms met de groep meegereden. Als je ouder wordt dan is de jeugd heel snel met de fiets en dan kom je als jeugdleader niet mee.

*I: Zijn er personen in uw omgeving geweest die erbij een rol hebben gespeeld?*

G: Nee. Dat was gewoon een heel aangename zaak. Dat was mijn eigen idee. Dus als ik een gewone fiets in de hand kreeg, dan voelde ik me niet thuis. Dat was en verschil van dag en nacht. Daarmee moest ik niet doorfietsen.” (citaat respondent nummer 21)

*“I: En zijn er dan ook bepaalde personen uit uw omgeving geweest die invloed hadden op uw keuze om een auto wel of niet te gebruiken.*

G: Om een auto aan te schaffen?

I: Ja.

G: Nee, nee. Geen dwang van iemand anders ofzo. Je moet naar je eigen portemonnee kijken, dus en ik ben niet zo beïnvloedbaar!” (citaat respondent nummer 28)

Het is duidelijk dat de respondenten het gevoel hebben zelf een keuze hebben gemaakt om een bepaald vervoermiddel aan te schaffen. De aanschaf van een vervoermiddel voor eigen gebruik is iets wat zij zelf in de hand hadden en daarbij was de mening van anderen niet zo belangrijk. Dit zegt iets over de identiteit van deze personen: zij laten zich niet beïnvloeden en willen zelf beslissen wat bij hen past of wat ze nodig hebben.

### *Beïnvloed door ander*

In tabel 3.5 is af te lezen dat 20% beweert deels te zijn beïnvloed bij de keuze om een bepaald vervoermiddel aan te schaffen. Mensen uit hun omgeving hadden hier ook iets over te zeggen.

*“ I: Dus waren dit ook de personen in uw omgeving die er invloed op hadden zich een auto aan te schaffen?”*

G: Ja, maar mijn man in de eerste instantie. Hij heeft mij ook ertoe gedreven om een rijbewijs te behalen en hij heeft zelf geen behaald. Dat was de tijd dat hij heel ziek werd. Hij had het aan de lever, met geelzucht en alles. En dan zei hij altijd: ‘Behaal jij nu eerst je rijbewijs en daarna behaal ik een rijbewijs.’ Ja, en ik heb eigenlijk altijd gereden. Mijn man heeft toen geen rijbewijs meer behaald en dat is dan zo gebleven.” (citaat respondent nummer 7)

*“I: Welke personen speelden daarbij een rol?”*

G: De vrienden. Zij hadden een auto gekregen en dan wilde ik er ook een hebben.” (citaat respondent nummer 19)

*“I: Welke personen speelden daarbij een rol?”*

G: Onze kinderen hebben een grote rol gespeeld. Ze hebben gezegd dat ik dat moest doen. Ze zijn zelfs meegegaan toen ik een auto heb gekocht. Dus ze hebben er een grote invloed op gehad.” (citaat respondent nummer 22)

*“I: Welke personen speelden daarbij een rol?”*

G: Mijn schoonmoeder vond het idee helemaal niet goed, ze was van mening dat het luxe was. Naar mijn gevoel zou ik zeggen dat ze ongerust was. Er kan natuurlijk meer gebeuren dan wanneer we lopen of met de fiets gaan. Dat vermoed ik. Ze maakte zich ongerust toen we met de auto gingen en dat zij dan alleen met de kinderen was. Dat is nu gewoon naar mijn gevoel. Ze gunde ons dat wel maar ze was ongerust. Want was over 40 jaar ouder dan ik. Ze was van 1889 en ik ben van 1935. Je kunt je voorstellen dat het weer nog een andere generatie was. Daarom lukte het prima tussen ons in de huishouding, vermoed ik.” *(citaat respondent nummer 24)*

Bovenstaande citaten laten zien dat deze personen zich wel degelijk iets aantrekken van personen uit hun omgeving. De personen die invloed hadden op hun keuze waren familie of vrienden en hun mening of advies werd meegenomen in de afweging om een vervoermiddel aan te schaffen of te gebruiken. Het zegt iets over hun identiteit, men doet niet alleen wat met het eigen oordeel, maar is beïnvloedbaar.

### **Belangrijkste bevindingen paragraaf 3.1: Hoe dachten ouderen vroeger over vervoermiddelen?**

Uit bovenstaande resultaten kan het volgende worden opgemaakt. De respondenten zijn vooral positief over hun eerste ervaringen met vervoermiddelen. Voornamelijk de auto, tevens het meest gebruikte vervoermiddel, wordt positief bestempeld. Over het openbaar vervoer is men ook redelijk te spreken, echter wordt dit als veel minder belangrijk gezien dan de auto. Eerste ervaringen met het vliegtuig heeft men vaak negatief beleefd.

Als belangrijkste vervoermiddel werd vooral de auto en minder het openbaar vervoer aangewezen. Meer praktische redenen voor het gebruik van de auto zijn voornamelijk het praktische nut en gemak van deze, werk en school redenen komen ook vaak naar voren. Tevens wordt de auto vaak gebruikt om familie te bezoeken. Wanneer men verder afgelegen woonde, was de auto ook een belangrijk vervoermiddel. Minder praktische redenen voor de auto zijn vakantie, luxe of plezier en onafhankelijkheid.

Vrijwel alle respondenten zijn inmiddels in het bezit van een rijbewijs. Een groot deel zegt deze relatief snel te hebben behaald, de rest haalde deze wat later. Redenen hiervoor zijn voornamelijk de noodzaak en financiële mogelijkheden. Met de aanschaf van de auto werd door het grootste deel wat langer gewacht. Toch heeft een behoorlijk deel van de respondenten wel snel een auto aangeschaft. Redenen hiervoor waren financiële mogelijkheden, het nodig hebben van een auto of zich nog kunnen redden met de aanwezige middelen.

Wat betreft de keuze een bepaald vervoermiddel aan te schaffen of te gebruiken zegt ruim tweederde van de respondenten dat dit een eigen keuze was. Een kleiner deel zegt wel beïnvloedt te zijn bij hun keuze. Of men zich wel of niet laat beïnvloeden kan worden verbonden met de persoonlijkheid of identiteit van de personen.

### 3.2 Hoe denken ouderen tegenwoordig over het gebruik van vervoermiddelen?

De onderzoeksgroep is niet alleen ouder geworden, maar heeft een hele levenservaring achter zich liggen. Niet alleen de technologie van de auto of andere vervoermiddelen is veranderd, ook de mensen zijn veranderd. Delen zij nog steeds dezelfde mening of is deze veranderd? Hieronder zal worden geschetst wat de verschillen zijn in de opvattingen van de respondenten tussen vroeger en nu. Vervolgens wordt weergegeven hoe het gebruik van vervoermiddelen is veranderd ten opzichte van vroeger.

#### 3.2.1. Is de mening van ouderen over vervoermiddelen veranderd ten opzichte van vroeger?

---

Men associeert bepaalde dingen met het gebruik van vervoermiddelen en er is gekeken of men vandaag de dag anders aankijkt tegen het gebruik van vervoermiddelen. De associaties op zich zijn niet zo zeer veranderd, maar het gebruik heeft andere doeleinden gekregen en men is zelf natuurlijk ook ouder geworden. Het leven is op een heel andere manier ingedeeld, waardoor het gebruik van vervoermiddelen ook anders kan zijn. Hierin zijn weer de wat meer praktische associaties te onderscheiden van de minder praktische ‘waarden’ (zie voor indeling tabel 3.6).

Tabel 3.6: Verandering ervaring gebruik vervoermiddelen

Verandering ervaring gebruik vervoermiddelen	%	
	<i>Vroeger</i>	<i>Nu</i>
<i>Praktische kant</i>		
Nodig	30%	20%
Vanzelfsprekend	13%	10%
Drukte	10%	20%
Comfortabel	Geen antwoord	13%
<i>Minder praktische kant</i>		
Vrijheid	23%	37%
Goede ontwikkeling	10%	13%
Statussymbool	7%	3%



## Praktische kant: nodig, vanzelfsprekend, comfortabel en drukte

### *Nodig*

Daarnaast wordt het gebruik nu minder noodzakelijk beschouwd dan vroeger: mensen hebben de auto wel nodig, maar doordat er meerdere mogelijkheden bij zijn gekomen of de stedelijkheid is veranderd, wordt de noodzaak van de auto minder. In tabel 3.6 kan worden gevonden dat 30% de auto vroeger noodzakelijk vond en 20% de auto vandaag de dag noodzakelijk vindt.

“Ja, het is een gebruiksartikel hè, dus. Ja, je hebt hem eigenlijk nodig. Als het niet nodig is ik bedoel, als ik bijvoorbeeld morgen naar het centrum moet, ja dan pak ik de fiets hè.” (citaat respondent nummer 28)

Deze persoon vond de auto vroeger meer noodzakelijk dan nu. De auto wordt wel gebruikt, maar het is niet per se noodzakelijk: het kan ook op een andere manier worden gedaan.

### *Vanzelfsprekend*

Relatief weinig mensen verbinden vervoermiddelen met vanzelfsprekendheid: 13% zegt dit over vroeger en 10% zegt dit over het heden (zie tabel 3.6). Een citaat van een respondent hierbij is:

“Ja dat was een, toen hadden ja heel veel mensen hadden al een auto. Het hoorde er gewoon een beetje bij.” (citaat respondent nummer 26)

Toen de auto zich eenmaal had gevestigd in de samenleving, werd dit niet meer zozeer als bijzonder ervaren: het viel niet meer op, men raakte eraan gewend.

### *Comfortabel*

In tabel 3.6 zien we dat 13% het comfort van vervoermiddelen tegenwoordig op prijs stelt. Doordat men dit in vergelijking met vroeger beschouwd, kan worden gesuggereerd dat het comfort van vervoermiddelen verbeterd is. Onderstaand citaat heeft betrekking op het verbeterde comfort van het openbaar vervoer.

“Vroeger waren de treinen propvol. Ik ging al 's ochtends om zes uur met de trein. Daar gingen alle mensen die naar hun werk moesten komen met de trein. En natuurlijk het geluid van de trein 'rotterrotterrotter'. En 's avonds weer terug. Dat was niet zo ontspannend als tegenwoordig het reizen met de trein is. Ik kan vandaag de dag zeggen van ' ik maak een reis naar München en neem een route langs de Rijn.' Daar kan ik kijken en alles is prachtig! Bovendien zijn de treinen veel comfortabeler dan vroeger en niet meer zo luidruchtig. Reizen met de trein is vandaag de dag aangenaam. Maar ik prefereer de auto.” (citaat respondent nummer 20)

Dit citaat bevat een levendige herinnering van hoe men vroeger het treinreizen heeft ervaren en hoe dit in de loop der tijd veranderd is: vandaag is het treinreizen een stuk comfortabeler.

### *Drukke*

Ook is 20% van mening dat er vandaag de dag drukte is rondom vervoersgebruik. 10% gaf aan dat er vroeger ook al drukte was rondom het vervoer (zie tabel 3.6). Een respondent drukte zich als volgt uit:

“Ik heb alleen geen lange routes met de auto gereden. Mijn familie woonde wel ver weg. Mijn man en ik zijn dan altijd samen gegaan en als ik toch een alleen ben gegaan dan altijd met de trein. Door het grote verkeersaanbod ben ik gewoon geen lange routes meer gereden. Ik rijd vandaag nog graag maar geen snelwegen.” (*Citaat respondent nr. 10*)

“Natuurlijk is er vandaag de dag ook meer verkeer en ik moet me goed concentreren. Vooral als men ook op leeftijd komt. Maar ik denk dat ik dat wel goed kan met de auto. Ik ben echt heel voorzichtig en nog voorzichtiger als ik stress heb.” (*citaat respondent nummer 7*)

Doordat de persoon er niet van houdt om zich te bevinden in de verkeersdrukke, heeft deze het rijgedrag moeten aanpassen. Onzekerheid of angstgevoelens spelen hierbij waarschijnlijk een rol.

### *Minder praktische kant: vrijheid, goede ontwikkeling en statussymbool*

#### *Vrijheid*

In tabel 3.6 kan men aflezen dat 23% beweerde het gebruik van vervoermiddelen vroeger te associëren met vrijheid. Tegenwoordig associeert 37% het gebruik met vrijheid. Hieronder staan enkele citaten van respondenten die zich uitlaten over hun associatie met vervoermiddelen.

“De auto geeft je een gevoel van vrijheid. Je kunt zelf beslissen wanneer je stopt. Als je met een bus gaat ben je dus afhankelijk van wanneer ze willen stoppen. Dan moet je met de hele horde dus uitstappen of ergens iets drinken.” (*citaat respondent nummer 5*)

“Ja, ik vind het prima dat het er allemaal is, ik vind het geweldig dat het allemaal kan. En dat je overal naartoe kunt gaan, als je wilt.” (*citaat respondent nummer 18*)

Vrijheid en zelfstandigheid zijn waarden die we in de samenleving terug kunnen vinden. Het zijn waarden die veel mensen belangrijk vinden en zij proberen deze na te streven en er voldoening uit te krijgen. Met de auto of andere vervoermiddelen is het mogelijk om zelf te

kunnen kiezen waar je naartoe wilt, hoe je dat wilt doen, met wie, kortom: de auto biedt veel vrijheid en dat past bij de identiteit van deze mensen. Een groot deel van de respondenten verbind het gebruik van de auto op de een of andere manier met vrijheid of onafhankelijkheid.

### *Goede ontwikkeling*

Een aantal mensen geeft nog aan dat de ontwikkeling van vervoermiddelen een goed iets is op zich. 10% zegt dit over vroeger en 13% over nu (tabel 3.6).

“Toen dat op kwam, zeg maar... Dat je naar het andere einde van de aarde kunt. Nee, dat is mooi, vond ik, dat is mooi. Ontwikkeling is goed. Vooruitgang, noemen ze dat ook. Ik vind het nog steeds leuk om nieuwe dingen te ervaren, nieuwe mogelijkheden te gebruiken. Als je dat niet meer doet vind ik zonde, je moet technologie gewoon gebruiken. Hij is er dus waarom niet.” (*citaat respondent nummer 16*)

Nieuwe dingen willen ontdekken is iets wat goed bij de identiteit van deze persoon past. De ontwikkeling van vervoermiddelen wordt dan ook als positief ervaren.

### *Statussymbool*

Tot slot kan uit tabel 3.6 worden afgelezen dat 7% de auto vroeger als een soort statussymbool zag. 3% ziet de auto vandaag de dag als statussymbool.

“In de tijd waarin ik ben opgegroeid zijn er kleine motorfietsen geweest en deze waren voor de jeugd, tussen de 16 en 17 jaar, een statussymbool. Zoals vandaag de dag de auto voor velen een statussymbool is. Als jeugdige was je gewoon op uit om een rijbewijs te behalen en een eigen auto te hebben. Niet alleen om van A naar B te komen maar gewoon om er ook mee te sjezen.” (*citaat respondent nummer 19*)

Deze respondent heeft het gevoel dat de motorfiets en de auto iets zeggen over de financiële mogelijkheden die de eigenaar heeft. Het hebben van een (dure) auto zegt iets over de status of achtergrond van de eigenaren. Dit zegt iets over de identiteit van de persoon: de auto wordt niet alleen gezien als een gebruiksmiddel, maar ook als een object waarmee aanzien kan worden verkregen.

“Dat is wel anders. De auto is voor mij vandaag de dag puur om me voort te bewegen en heeft geen statussymbool meer. Voor mij moet een auto functioneel goed zijn en ik moet me met een auto kunnen voortbewegen. Dat vind ik aan een auto belangrijk.” (*citaat respondent nummer 19*)

Deze respondent geeft aan dat de associatie met de auto veranderd is. Het is nu van belang dat de auto voornamelijk praktisch is en vroeger had de auto nog extra ‘status’ waarde.

### 3.2.2. Zijn ouderen vervoermiddelen op een andere manier gaan gebruiken vergeleken met vroeger?

---

Hieronder zal worden weergegeven hoe het gebruik van vervoermiddelen op dit moment verschilt met het gebruik van vroeger. Uit de citaten kan men afleiden waarom dit gebruik wellicht veranderd is of juist hetzelfde is gebleven.

Tabel 3.7: Veranderingen in gebruik vervoermiddelen

Veranderingen in gebruik vervoermiddelen	Hetzelfde gebruik als vroeger	Meer gebruik dan vroeger	Minder gebruik dan vroeger	Geen gebruik meer
Auto	43%	17%	13%	13%
Vliegtuig	3%	20%	3%	10%
OV	10%	10%	37%	13%
Fiets	27%	10%	3%	33%
Brommer / motor	Geen antwoord	3%	3%	23%

#### Veranderingen in gebruik vervoermiddelen

##### Auto

In tabel 3.7 kan men aflezen dat 43% van de respondenten aangeeft dat er niets veranderd is in het gebruik van de auto. 17% zegt de auto nu meer te gebruiken dan vroeger. 13% gebruikt de auto juist minder. Tot slot geeft 13% aan de auto helemaal niet meer te gebruiken.

##### *Hetzelfde gebruik*

Een groot deel van de respondenten geeft aan de auto nog steeds op dezelfde manier te gebruiken als vroeger: 43% geeft dit aan (zie tabel 3.7). Het volgende citaat geeft hier een indruk van.

I: En het gebruik van de auto, is dat nog hetzelfde?

G: Ja. Ik voel me nog steeds veilig op de weg. Dat komt omdat ik heel veel rij. Ik rij toch nog tussen de 15 en 20.000 km per jaar. Dat is vrij veel, maar dan kom je overal en je moet het gewoon blijven doen, want zodra je het een week of zes niet doet, dan merk je dat je er echt weer in moet komen. Dan is het net of het verkeer dan nog weer sneller is geworden.” (*citaat respondent nummer 5*)

Deze persoon legt zichzelf een soort eis op: er moet gereden blijven worden, want anders verleer ik het. Dit zegt iets over de identiteit van de persoon: om bij te kunnen blijven, móet ik blijven rijden en dan kan ik mijn ding blijven doen. Het lijkt alsof degene bang is om het autorijden af te leren.

#### *Minder gebruik*

In tabel 3.7 zien we dat 13% zegt de auto minder te gebruiken dan vroeger. Waardoor dit komt kan worden afgeleid uit de volgende citaten:

“Ja, vandaag de dag is de benzine veel te duur. Vroeger ben ik nog vaker met mijn man in de auto rondgereden. Naar het Sauerland of zo. En nu heb ik de auto eigenlijk alleen maar nodig om boodschappen te doen of mijn verwanten en vrienden te bezoeken. En ook als ik naar de arts of naar het ziekenhuis moet. Gelukkig kan ik dan nog met de auto rijden.” (*citaat respondent nummer 7*)

“Het is nog steeds gemakkelijk. Het is drukker geworden op de weg en ik gebruik de auto nu minder. Ik kan alle kleine afstandjes op de fiets doen. : Vroeger ja, dan gebruikte ik de auto zelfs voor heel kleine stukjes. Dan werd er niet gelopen, je pakte de auto. Een heel dom iets, maar het gebeurde gewoon. Als je achteraf erover nadenkt dan denk je: je bent niet goed. Maar dat was toen gewoon zo.” (*citaat respondent nummer 6*)

Bovenstaande citaten geven aan dat er wel wat veranderd is in het gebruik van de auto, omdat er in de omgeving ook veranderingen hebben plaatsgevonden. Bovendien wordt er beter nagedacht over het gebruik van de auto: men is meer zelfbewust bezig (kosten en rijgedrag).

#### *Meer gebruik*

17% gebruikt de auto meer dan vroeger, waardoor dit komt kan deels worden afgeleid uit onderstaand citaat.

G: Ja, je springt er een beetje sneller in. Vind ik wel.

I: *Dat je makkelijker met de auto gaat?*

G: Ja, je bent er niet zo zuinig mee.

I: *En voor de rest nog iets, dingen die veranderd zijn?*

G: Nee, we hebben hem eigenlijk alleen maar voor de luxe.” (*citaat respondent nummer 16*)

Deze persoon ervaart een gevoel van luxe door de auto te kunnen gebruiken wanneer men wil. Anderen zijn in de loop der jaren juist minder zuinig omgegaan met het gebruik van de auto. Het is meer een gemakartikel, wat er is om te gebruiken en dat mag dan ook wel wat kosten.

## Vliegtuig

Opvallend is hier dat 20% van de respondent beweert het vliegtuig vandaag meer te gebruiken dan vroeger (zie tabel 3.7). Hieronder staat een voorbeeld van hoe er meer gebruik wordt gemaakt van het vliegtuig, voornamelijk doordat het vliegtuig de snelheid en het gemak biedt om ergens te kunnen komen.

“Maargoed, mijn moeder is dus 3 jaar geleden overleden, maar voordien ging ik zo’n zes keer per jaar even vliegen naar Griekenland, even kijken hoe het met d’r was. Nu is ze overleden, en nu ga ik in principe twee keer per jaar even een vluchtje die kant op. Er snel even te komen. En in een bus heb je meer gehobbel dan in het vliegtuig. Het is een heel makkelijk gebruikstransport.” *(citaat respondent nummer 3)*

## Openbaar vervoer

In tabel 3.7 kan het volgende worden afgelezen. 3% geeft aan het openbaar vervoer hetzelfde te gebruiken als vroeger, 20% gebruikt het openbaar vervoer vandaag de dag meer. 3% gebruikt het openbaar vervoer minder dan vroeger en 10% gebruikt het openbaar vervoer niet meer. Redenen waarom het openbaar vervoer minder of niet meer wordt gebruikt kan worden gevonden in onderstaand citaat.

“Vroeger ging ik natuurlijk met de trein om naar mijn werkplaats te komen. Daar was ik maar nog niet getrouwd. Ik ging met de trein omdat ik nog geen auto had. Vliegen kwam niet in aanmerking, dat waren vooral financiële redenen. Ik ging dus alleen maar met de trein.” *(citaat respondent nummer 20)*

Vandaag de dag heeft men andere bezigheden en om die reden is het openbaar vervoer niet altijd meer ‘nodig.’ Bovendien is de auto vaak het trein of busreizen gaan vervangen.

Echter is de auto nog steeds voor veel mensen het meest gebruikte vervoermiddel: deze heeft kenmerken die bij het openbaar vervoer niet aanwezig zijn zoals onafhankelijkheid. Dit is iets wat veel mensen hoog waarderen. Het onderstaande citaat geeft aan waarom er niet zo graag met de bus wordt gereisd:

“I: Niet zo van de bus?

G: Nee vind ik niet prettig, want de chauffeur die rijdt hè dus, en als ik bij iemand in de auto zit en ik weet dat ie goed kan rijden en, maar ik zit ook niet graag bij iedereen in de auto, ik weet het niet.” *(citaat respondent nummer 26)*

### *Meer gebruik openbaar vervoer*

20% geeft aan vandaag ‘vaker’ of ‘meer’ met de trein of bus te reizen dan eerder (zie tabel 3.7). Ten eerste zijn de mogelijkheden rondom het openbaar vervoer vele malen groter dan vroeger. Er zijn meer stations, de treinen en bussen rijden vaker, men kan met korting reizen (boven de 65). Daarnaast is de technologie en het comfort van bijvoorbeeld de trein in de loop der jaren sterk verbeterd. Dit kunnen allemaal redenen zijn voor de toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Onderstaand citaat is een goed voorbeeld hierbij.

“Ja, met de trein maar dat is toch anders. De trein is prachtig zoals nu ook, je stapt op en Schiphol zit je al haast in het vliegtuig.” (*citaat respondent nummer 29*)

“Ja, het is nog steeds een gemakkelijk vervoermiddel. Ik moet zeggen dat de lange afstanden me wat minder bevallen, dus als ik ergens ver weg in Nederland moet zijn, dan ga ik nog met de trein. Dat is dan mooi, met zo’n kortingskaart en je komt alle kanten op. Zo vrij reizen dat krijg je dan op deze leeftijd en dat is dan helemaal mooi.” (*citaat respondent nummer 3*)

### **Fiets**

27% van de respondenten zegt de fiets net zoveel te gebruiken als vroeger. 10% is de fiets meer gaan gebruiken en 3% gebruikt de fiets vandaag minder. Tot slot gebruikt 33% de fiets nauwelijks meer (zie tabel 3.7). Een aantal voorbeeld van een aantal dat beweert de fiets meer te zijn gaan gebruiken zijn:

“Wij gaan niet meer ieder meter met de auto. Vroeger zij we veel meer met de auto gegaan. Ja, men moet zich nu ook meer bewegen. Dus gaat men veel meer met de fiets dan vroeger.” (*citaat respondent nummer 8*)

“Ik moet zeggen dat ik probeer om altijd in beweging te blijven. Elk dag een half uur training: grondoefeningen en ik fiets elk dag 10 tot 15 km. Ik ben blij dat ik mijn auto aan mijn kinderen heb gegeven: ik ben er nu zo tevreden mee.” (*citaat respondent nummer 11*)

Deze respondenten willen graag in beweging blijven en pakken daarom tegenwoordig eerder de fiets dan de auto. Het ouder worden speelt hierbij een grote rol: men moet in beweging blijven, omdat men anders stijve spieren krijgt of andere gezondheidsklachten.

Ouderdom is tevens een reden dat veel respondenten (33%) zegt de fiets minder te gebruiken (tabel 3.7). Bovendien zijn taken als werken en het zorgen voor kinderen vaak weggevallen, waarvoor (heel) vroeger nog vaak de fiets voor werd gebruikt.

### ***Bromfiets***

In tabel 3.7 ziet men dat over het gebruik van de brommer bekend is dat 3% deze minder gebruikt, 3% gebruikt hem juist meer en 23% gebruikt de brommer helemaal niet meer.

De brommer was voornamelijk iets van vroeger. Het citaat wat boven bij ‘statussymbool’ is te vinden zegt hier al meer over. Het was iets voor jongeren, om indruk te maken en om iets sneller te kunnen reizen. Het citaat hieronder geeft hier een indruk van.

“Ja was gewoon wild en stoer. Het was fantastisch want er waren niet zoveel brommers.” (*citaat respondent nummer 29*)

### ***Opvallend verband: Weduwe en autogebruik***

Het blijkt dat van de 13% dat de auto vandaag de dag niet meer gebruikt, 10% hiervan weduwe is. Bovendien is van de 20% die de auto niet meer gebruikt ook 10% weduwe. In totaal is 40% van de respondenten weduwe en 27% daarvan gebruikt de auto dus minder of helemaal niet meer. Dit is niet af te lezen in tabel 3.7, maar er is gekeken naar de status (weduwe of getrouwd) van de respondenten en hun gebruik van de auto.

Wanneer iemand alleen komt te zitten, is de behoefte om uit te gaan en andere sociale contacten beter te onderhouden waarschijnlijk juist groter. Het is dus een opvallend iets dat mensen die weduwe zijn minder gebruik maken van de auto. Echter kunnen er ook andere verklaringen zijn, zoals ouderdom en angst om nog auto te rijden.



### **Belangrijkste bevindingen paragraaf 3.2: Hoe denken ouderen tegenwoordig over vervoermiddelen?**

Gekeken is naar de veranderingen wat betreft de beleving van vervoermiddelen. Het blijkt dat een groot deel van de respondenten nog hetzelfde denkt als vroeger. Vroeger beschouwde men vervoermiddelen wel meer nodig en tegenwoordig associeert men het gebruik ervan meer met vrijheid. Iets minder positief zijn de respondenten over de verandering in verkeersdrukte: die is vandaag groter.

Wat betreft het gebruik zijn er niet zoveel grote veranderingen opgetreden. Bijna de helft beweert de auto nog steeds hetzelfde te gebruiken. Sommigen gebruiken deze iets meer, anderen wat minder of helemaal niet meer. Het vliegtuig wordt door een deel van de respondenten nu meer gebruikt dan vroeger. Het openbaar vervoer wordt juist minder gebruikt. De bromfiets is voor velen iets wat vroeger in was, maar nu uit beeld is. Een opvallend verband zien we tussen de status weduwe en het verminderde autogebruik. Wanneer men alleen komt te zitten, wordt de auto minder gebruikt.

### 3.3. Wat zijn de plannen voor de toekomst wat betreft het gebruik van vervoermiddelen?

*Hieronder zal worden geschetst hoe ouderen denken dat hun toekomst eruit zal zien betreffende het gebruik van vervoermiddelen. Er zal worden weergegeven wat de verwachtingen zijn van de ouderen.*

#### 3.3.1. Zal het gebruik in de toekomst veranderen of zal deze hetzelfde blijven?

We kunnen niet in de toekomst kijken, maar we kunnen ons wel proberen in te beelden wat er zou kunnen gebeuren als...

Deze vraag werd ook gesteld met betrekking tot vervoermiddelen. Hieronder wordt geschetst wat ouderen verwachten als het gaat om hun gebruik van vervoermiddelen.

Tabel 2.9: Verwachting gebruik vervoermiddelen toekomst

Verwachting gebruik vervoermiddelen toekomst	Hetzelfde	Afhankelijk van gezondheid	Geen antwoord
Auto	47%	47%	7%
Openbaar vervoer	10%	7%	83%

#### **Auto**

*Het gebruik van de auto blijft hetzelfde*

In tabel 2.9 zien we dat bijna de helft van de respondenten (47%) verwacht dat het gebruik hetzelfde blijft. Vaak wordt er wel rekening gehouden met de mogelijkheid dat de gezondheid achteruit zou kunnen gaan, maar dit is iets wat men niet kan voorspellen. Een aantal citaten hierover staan hieronder.

“Zolang ik het nog kan, wil ik wel volhouden om de auto te blijven gebruiken, als het verantwoord is. En als mijn gezondheid meespeelt, want daar heb je geen zeggenschap over.” (*citaat respondent nummer 1*)

“Ik denk dat je op een gegeven moment wegens ouderdom je geen gebruik meer kunt maken van de auto. Dan zul je wat anders moeten. Maar niet dat ik dat op korte termijn verwacht.” (*citaat respondent nummer 4*)

“G: Uiteindelijk zal er een tijd komen dat ik dus geen auto meer kan rijden. Dan ben je afhankelijk van regiovervoer of dergelijke. Als ik niet meer kan autorijden, dan kan ik ook niet meer in de trein, want als je van hier naar het noorden of zuiden wil, moet je altijd twee of drie keer overstappen en dat doe ik niet.

I: Wat vindt u daarvan?

G: Ik zou het niet leuk vinden, maar ik zou wel alles op alles zetten om te kunnen doen wat ik wil doen.

I: Om toch wel mobiel te blijven.

G: Ja, dat wel. Voordat je mij achter de ramen krijgt..." (citaat respondent nummer 5)

Uit bovenstaande citaten komt naar voren dat mensen vooral graag willen blijven rijden. Zo lang het nog kan, wil men proberen om het vol te houden. Er lijkt achter te zitten dat men toch op een of andere manier verwacht dat men niet meer zo heel lang zal kunnen rijden. Toch is men positief over de toekomst: men heeft er veel voor over om toch te blijven rijden. Dit zegt iets over de persoonlijkheid van de respondenten: het zijn doorzetters.

### *Gebruik in de toekomst is afhankelijk van gezondheid*

"G: Ja wat betekent verwachten. Ik weet dat als ik verder op leeftijd kom, ik niet meer echt aan het verkeer kan deelnemen met mijn auto.

I: En dan zou u andere vervoermiddelen gaan gebruiken?

G: Ja dan moet ik de bus gebruiken of mijn kinderen moeten mij helpen. Maar men moet eerst afwachten hoe alles verder gaat. Ik kan niet in de toekomst kijken.

Daarvoor ben ik te oud. En ook niet de toekomst plannen." (citaat respondent nummer 7)

"Als ik merk dat ik onzeker wordt bij het autorijden dan zou ik weer met het openbaar vervoer gaan. Ik hoef echt niet met 90 nog auto te rijden. Dus dat zou zich wel veranderen. Wat ik ertoe nog moet zeggen: ik begrijp niet dat zij de oude mensen nog gewoon laten autorijden. De mensen zijn erg penibel wat alle andere dingen betreft maar zij laten 90 jaar ouderen nog met de auto rondrijden." (citaat respondent nummer 10)

Hierboven is men wat onzeker over wat er zou kunnen gebeuren in de toekomst. Men probeert realistisch te zijn over de toekomst, omdat er rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat de gezondheid achteruit zou kunnen gaan. Als dit gebeurt, denkt men wel dat er nog andere opties zijn die het autorijden kunnen vervangen. Deze mensen kenmerken zich meer door realisme en zijn bereid zich aan te passen indien nodig.

### **Openbaar vervoer**

Ook bij het openbaar vervoer zijn er dezelfde verwachtingen over de toekomst. In tabel 3.9 kan men zien dat 10% verwacht dat het gebruik van het openbaar vervoer hetzelfde blijft en 7% zegt dat dit afhankelijk zal zijn van de gezondheid in de toekomst. Het is voor veel mensen opnieuw lastig om in te schatten hoe de toekomst eruit zou kunnen zien. Hoe ziet men

zichzelf in de toekomst is iets wat voor de meeste ouderen moeilijk in te beelden is. Een respondent beschreef het toekomstbeeld als volgt:

G: Het zal ongeveer hetzelfde blijven, hoewel meer vervangen wordt door treinreizen als het mogelijk is.

I: En waar komt dat door?

G: Ik denk toch de drukte op de weg, je moet net op goede tijden zitten, als je midden in de spits in de file gaat staan, daar heb je ook niks aan en ik denk dat ik ook iets banger wordt.” (*citaat respondent nummer 3*)

Deze persoon drukt een soort voornemen uit. Er wordt toegegeven dat ouderdom of angst zich te bevinden in de verkeersdrukte steeds meer zal gaan overheersen in de toekomst. De oplossing voor deze persoon is dan om meer gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer, zodat niet de persoon zelf, maar een ander de verantwoordelijkheid van het rijden op zich kan nemen. Deze persoon schetst voor zichzelf een passend toekomstbeeld, waarin rekening wordt gehouden met de eigen gebreken of angsten.

**Belangrijkste bevindingen paragraaf 3.3: Wat zijn de plannen voor de toekomst wat betreft het gebruik van vervoermiddelen?**

Hoe ouderen denken over het gebruik van vervoermiddelen in de toekomst blijkt dat ongeveer de helft verwacht dat het gebruik hetzelfde blijft. De andere helft denkt dat dit afhankelijk zal zijn van de gezondheidstoestand, die wellicht in de toekomst kan veranderen. Wat men verwacht, sluit aan bij de identiteit van de personen. De respondenten hebben duidelijk moeite om een toekomstbeeld te schetsen, maar proberen hier toch iets over te kunnen zeggen.

#### **4. Conclusie**

Deze studie onderzocht levensverhalen rondom de beleving van technologische veranderingen van ouderen uit de “stille generatie.” Geprobeerd is antwoord te krijgen op de volgende onderzoeksvraag. De verschillende tijdsperiodes, vroeger, heden en toekomst, waarop de resultaten zijn gebaseerd, worden hieronder in verhaalvorm verwerkt.

##### ***Wat zijn de verschillende opvattingen van ouderen tussen de 65 en 80 jaar wat betreft nieuwe vervoermiddelen en hoe zijn deze opvattingen in hun leven veranderd?***

In deze studie wordt gevonden dat de auto door een groot deel van de respondenten als meest prettige of belangrijkste vervoersmiddel aangewezen. Wat betreft het belangrijkste vervoersmiddel werd dan ook vooral de auto en minder het openbaar vervoer aangewezen. Vroege ervaringen met de auto zijn erg positief en vaak komen hierbij levendige herinneringen naar boven: een teken dat de auto op de meeste respondenten indruk heeft gemaakt. De beleving is voor alle vervoermiddelen over het algemeen positief. Toch varieert de beleving ook van een meer praktisch gebruik tot bredere waarden als vrije tijd, luxe, onafhankelijkheid en status. Daarin verschilt de auto ook van het openbaar vervoer dat alleen praktisch gericht is. In de loop der jaren is de het positieve beeld van de auto alleen nog maar sterker geworden en is het openbaar vervoer steeds meer op de achtergrond verdwenen. Vaak heeft de auto de plaats van het openbaar vervoer ingenomen. Over het gebruik van de auto in de toekomst zijn de ouderen positief, men verwacht dat het gebruik hetzelfde blijft en men heeft er veel voor over om te kunnen blijven rijden.

##### ***Aansluiting bevindingen op bestaande literatuur***

In literatuur uit de inleiding blijkt dat tweederde van alle Nederlanders (67%) de auto het meest prettige vervoersmiddel vindt (Harms, et al., 2007). Ook in dit onderzoek komt de auto als belangrijkste vervoersmiddel naar voren. Uit literatuur bleek ook dat het openbaar vervoer door veelgebruikers vaker als geschikt aangeduid wordt voor woon-werkverkeer dan voor de vrije tijd (Harms, et al., 2007). In dit onderzoek wordt dit teruggevonden: het openbaar vervoer wordt met praktisch gebruik verbonden en niet met de vrije tijd.

Gevonden literatuur over de beleving van het openbaar vervoer kenmerkt zich door overheersende negatieve emoties voor deze manier van reizen. Voornamelijk afkeer is een veel voorkomende emotie: bij één op de vijf Nederlanders roept het openbaar vervoer gevoelens van afkeer op (Harms 2006, 42). Deze negatieve beleving van het openbaar vervoer is niet terug te vinden in dit onderzoek. Dit zou kunnen komen door de focus in deze studie op de vervoermiddelen die de respondenten belangrijk vonden. Op deze manier is er meer over de auto gesproken en minder over het openbaar vervoer.

De auto en de fiets roepen overeenkomstige gevoelens op. Beide vervoermiddelen worden voornamelijk geassocieerd met positieve emoties (Harms 2006, 42). Het lijkt dat het openbaar vervoer een manier van verplaatsen is die, in tegenstelling tot de auto en de fiets, weinig ruimte biedt voor autonomie en zelfbeschikking; waarden waaraan juist in onze maatschappij veel betekenis wordt toegekend (Harms, 2007). Dit onderzoek sluit aan op deze bevindingen. Er komt duidelijk naar voren dat de auto voornamelijk positieve emoties oproept en anders dan het openbaar vervoer met waarden uit de samenleving wordt verbonden. Deze waarden als vrijheid en onafhankelijkheid associeert men dus wel met de auto, maar niet met het openbaar vervoer.

De nadelen van het autogebruik zijn echter ook toegenomen: vooral de drukte op de weg, de files en de parkeermoeite zouden de automobilist steeds vaker parten kunnen spelen. Toch valt de ophef hierover in de praktijk wel mee. Maatschappelijk gezien vinden Nederlanders de afnemende bereikbaarheid een groot probleem, maar persoonlijk zit men er eigenlijk niet zo mee (Harms et al. 2007). De bevindingen uit deze studie sluiten aan op deze literatuur.

De drukte op de weg wordt als een minder positieve ontwikkeling beleefd, maar men gaat hier goed mee om of houdt hier rekening mee.

In literatuur uit de inleiding kan ook het volgende worden gevonden. De wereldwijde toename van de stedelijke mobiliteit sinds 1960 is het directe resultaat geweest van de toegenomen welvaart en de daaruit voortvloeiende grotere toegankelijkheid van personenauto's, evenals de bevolkingsgroei (Cameron, et al., 2004). Ook in dit onderzoek komt naar voren dat steeds meer mensen in staat waren om na enige tijd een rijbewijs te halen en een auto aan te schaffen. Dit werd vooral mogelijk door de betere financiële mogelijkheden later in het leven. Over het narratieve perspectief is het volgende in de inleiding al genoemd. Levensverhalen zijn gebaseerd op biografische feiten, maar ze gaan aanzienlijk verder dan feiten als mensen relevante aspecten van hun ervaringen selecteren en met veel fantasie zowel verleden als heden construeren om verhalen te maken die zinvol zijn voor henzelf en het publiek.

Levensverhalen zijn begrijpelijk binnen een bepaald cultureel kader, en toch verschillen ze van persoon tot persoon (McAdams, 2001). In deze studie komen deze kenmerken van het levensverhaal duidelijk naar voren. Er is variatie gevonden, dus verschillen tussen de levensverhalen van de ouderen. Self-narratives bestaan volgens Robinson en Taylor (1998) “uit een reeks tijdelijke en thematisch georganiseerde opvallende ervaringen en zorgen, die iemands identiteit vormen.” Er zijn in deze studie ook verschillen gevonden in de ervaringen met de auto, welke passen bij de identiteit van de mensen. Voor de een is het meer vanzelfsprekend, praktisch of noodzakelijk. Voor anderen sluit het meer aan op bredere waarden en normen zoals vrijheid en onafhankelijkheid. Enkelen, vrouwen, hebben geen auto en rijbewijs, omdat dit niet past bij hun genderrol.

Het levensverhaal omvat niet alles van het grote magazijn uit het biografische geheugen en het bevat ook materiaal dat niet expliciet bestaat in de autobiografische kennisbasis, zoals de ingebeelde toekomst van de persoon: “hoe zie ik mezelf over 10 jaar,” “welke gebeurtenissen denk ik dat ik op een dag zal ervaren,” “wat zal ik achterlaten” (McAdams, 2001). In deze studie is de mensen ook gevraagd hun toekomst in te beelden. Hieruit bleek dat dit een heel ander soort opgave is dan het vertellen van herinneringen. Ouderen vonden het moeilijk zich dit in te beelden.



## 5. Discussie

Bij dit onderzoek zijn enkele kanttekeningen te plaatsen. Om te beginnen kan de betrouwbaarheid van de resultaten nadelig beïnvloedt worden door het aanhouden van een kwalitatieve benadering. De steekproef is niet representatief, waardoor uitspraken niet kunnen worden gegeneraliseerd over de hele bevolking. Ondanks de relatief weinige informatie over de respondenten kon toch een heel ruim beeld worden geschetst. Bij de aanbevelingen wordt hier nog op ingegaan. Door selecteren van een klein aantal respondenten was het mogelijk om meer individuele diepgang te verkrijgen, wat de resultaten meer waarde geeft. Daarnaast is het mogelijk dat de interviewers invloed hebben gehad op de respondenten. Iedere interviewer had zijn of eigen manier van interviewen en bovendien werden de interviews afgenomen in natuurlijke omstandigheden. Deze interviewtechnieken en omstandigheden kunnen ertoe hebben geleid dat op verschillende manieren informatie is verzameld. Toch is er, met het oog op de ouderen, gekozen om in een vertrouwde omgeving de semigestructureerde interviews af te nemen. Op deze manier wordt er rijkere informatie verkregen dan met een gestandaardiseerde methode.

De interpretatie van de resultaten brengt ook enige aandachtspunten met zich mee. De data-analyse leidt tot een bepaalde interpretatie van de verzamelde gegevens en dit zal per onderzoeker andere conclusies opleveren. Doordat in dit onderzoek geen gebruik werd gemaakt van de inter-beoordelaar methode, is bij de data-analyse extra nauwkeurig naar de gegevens gekeken. Op deze manier werd de kans op het missen van belangrijke informatie kleiner. Bovendien is het proces van data-analyse zo duidelijk mogelijk beschreven, voor een inzicht in de gevolgde methode.

Het vergelijken van unieke individuen is een moeilijk proces. Deze onderzoeksgroep heeft gemeen dat zij allen in dezelfde leeftijdsgroep vallen. Echter bevinden zich binnen deze groep sterk verschillende individuen, waardoor er veel verschillende typen ouderen kunnen worden gevonden. Om hiermee om te kunnen gaan is de informatie verwerkt tot frequentie van voorkomen. De interpretatie van de resultaten is ook een discussiepunt. Iedere onderzoeker kan de resultaten op een bepaalde manier betekenis geven en ze verbinden met bepaalde conclusies. Toch is geprobeerd om op een systematische de data te analyseren, door enerzijds dicht bij de data te blijven en anderzijds een link te leggen met bestaande literatuur.

## 6. Aanbevelingen

De volgende opmerkingen kunnen worden meegenomen in toekomstig onderzoek over ouderen en vervoermiddelen of andere technologieën. Ten eerste is dit onderzoek erg uitgebreid, wat op zich een positief kenmerk is. Toch kan worden geprobeerd nog meer belangrijke aspecten te vinden. Het gaat niet zo zeer om de uitgebreidheid, maar om meer nuttige informatie voor de onderzoeksvraag. Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door het interview te concentreren op één onderwerp, in plaats van meerdere technologieën aan bod te laten komen. Op deze manier kan dieper in worden gegaan op bepaalde aspecten van vervoermiddelen en de subjectieve belevingen moeten nog meer voorop komen te staan. Door een onderzoek toe te passen dat zich concentreert op enkel de beleving van vervoermiddelen, is het mogelijk om over verschillende vervoermiddelen diepere informatie te verzamelen. In dit onderzoek is vooral ingegaan op belangrijke vervoermiddelen, maar in een dergelijk onderzoek zouden de belevingen van meerdere vervoermiddelen beter kunnen worden vergeleken. Wanneer dit idee ook nog eens wordt uitgebreid met een grotere steekproef, zouden de uitkomsten waarde kunnen hebben voor de praktijk. Interventies op het gebied van vervoer kunnen dan rekening houden met specifieke factoren bij ieder vervoermiddel. Om de waarde van dit onderzoek te kunnen verifiëren, zou ten eerste een andere groep ouderen op dezelfde manier moeten worden geïnterviewd. Daarnaast is het verstandig om in vervolgonderzoek gebruik te maken van inter-beoordelaar methoden, waarbij meerdere onderzoekers zich buigen over dezelfde informatie. Op deze manier kunnen meer betrouwbare uitspraken worden gedaan over de resultaten.

Van groot belang is dat het onderzochte onderwerp meer aandacht krijgt in de toekomst. Onderzoek naar de beleving van vervoermiddelen door ouderen uit de stille generatie is iets wat nog in de kinderschoenen staat. Bovendien is het belangrijk te kijken naar de extra waarde van een verteld 'levensverhaal,' met een indeling in verschillende leefperiodes: vroeger, heden en toekomst. Door mensen te laten vertellen en begeleidende vragen te stellen, kan interessante informatie naar voren komen.

De gevonden informatie kan tevens worden gebruikt voor praktijk toepassingen. Door het bestaande onderzoek uit te breiden en te zorgen dat deze betrouwbare uitspraken kan doen over een grotere groep mensen, kunnen factoren worden gevonden die verwerkt kunnen worden in interventies met het oog op het verbeteren van het gebruik van vervoermiddelen

door ouderen. Daarnaast zijn er mogelijkheden om het stereotype beeld van ouderen weg te nemen en de werkelijkheid te laten zien. Bovendien moet niet worden vergeten dat kwalitatieve informatie uniek is op zichzelf: hier kan veel van worden geleerd en kan eraan bijdragen dat ouderen beter worden begrepen.

De hoofdconclusie is dat dit onderzoek een unieke bijdrage heeft geleverd aan bestaande literatuur, door de nadruk te leggen op de subjectieve belevingen van een onderscheiden onderzoeksgroep van ouderen uit de stille generatie. De combinatie met technologie maakt het extra interessant. Er is sprekende informatie gevonden over unieke individuen en daarnaast is er een beeld geschetst van kenmerkende opvattingen van deze generatie.

## Referenties

- Cameron, I., Lyons, T. J., & Kenworthy, J. R. (2004). Trends in vehicle kilometres of travel in world cities, 1960-1990: underlying drivers and policy responses. *Transport Policy*, *11*(3), 287-298. doi: 10.1016/j.tranpol.2004.01.002
- Conway, M. A., & Pleydell-Pearce, C. W. (2000). The construction of autobiographical memories in the self-memory system. *Psychological Review*, *107*, 261-288.
- Cullen, I., Godson, V., & Major, S. (1972). The structure of activity patterns. In A. Wilson (Ed.), *Patterns and processes in urban regional systems*. London: Pion.
- Harms, L. (2007). *Trends in beleving* Den Haag.
- Harms, L., Jorritsma, P., & Kalfs, N. (2007). *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag.
- Kordelaar, K., & Westerhof, G. (2006). De 'stille' generatie aan het woord. In Bohlmeijer, E., Mies, L., & Westerhof, G. (Eds.), *De betekenis van levensverhalen: Theoretische beschouwingen en toepassingen in onderzoek en praktijk*. pp. 219-228.
- McAdams, D. P. (1996). Personality, Modernity, and the Storied Self: A Contemporary Framework for Studying Persons. [Article]. *Psychological Inquiry*, *7*(4), 295.
- McAdams, D. P. (2001). The psychology of life stories. *Review of General Psychology*, *5*(2), 100-122. doi: 10.1037/1089-2680.5.2.100
- Mollenkopf, H., Marcellini, F., Szeman, Z., & Tacken, M. (2002). The role of driving in maintaining mobility in later life: a European view. *Gerontechnology*, *1*(4), 231-250.
- Robinson, J. A., & Taylor, L. R. (1998). *Autobiographical memory and self-narratives: A tale of two stories*. Mahwah, NJ: Erlbaum.
- Rooijers, T., & Steg, L. (1992). Economisch wonder en maatschappelijk monster. *Noorderbreedte*, *140*.
- Schoon, C. C. (2005). *De invloed van sociale en culturele factoren op mobiliteit en verkeersveiligheid*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- Strauss, A. L., & Corbin, J. (1990). *Basics of qualitative research: Grounded theory procedures and techniques*. Newbury Park, CA: Sage.
- Strauss, A. L., & Corbin, J. (1998). *Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing grounded theory*. Thousand Oaks: Sage.
- van Exel, N., de Graaf, G., & Rietveld, P. (2011). "I can do perfectly well without a car!". *Transportation*, *38*(3), 383-407. doi: 10.1007/s11116-010-9315-8

- Wahl, H. J. P., Scheidt, R. J. P., & Windley, P. G. P. (2003). *Annual Review of gerontology and geriatrics* (Vol. 23): Springer publishing company.
- Wester, F. (1995). *Strategieën voor kwalitatief onderzoek*. Bussum: Coutinho.
- Westerhof, G. J. (2010). "During my life so much has changed that it looks like a new world to me" A narrative perspective on migrating in time. *Journal of Aging Studies*, 24(1), 12-19. doi: 10.1016/j.jaging.2008.09.001
- Wik, R. M. (1972). *Henry Ford and Grass-roots America: a fascinating account of the Model-T era*. United States of America: University of Michigan Press.

## **Bijlagen**

### **Bijlage I Indruk nummers respondenten**

Zie de volgende vier pagina's.

<b>Respondent</b>	<b>Geslacht</b>	<b>Leeftijd</b>	<b>Woonsituatie</b>	<b>belangrijkste bezigheden</b>	<b>Belangrijkste sociale contacten</b>	<b>Kinderen</b>	<b>Gezondheid</b>	<b>Opleiding/ werk</b>
1	Vrouw	70	Alleenstaand	Verzorging huisdieren, kookles, shoppen, tuinieren	Familie, vriendinnen	Ja (twee)	Goed	Textielschool/ kledingwinkel en fysiotherapie praktijk man
2	Man	79	Getrouwd, samenwonend	Krant lezen, kruidentuin, kookclub, mailtjes sturen	Buren, kookclubvrienden.	Ja (een).	Wisselvallig, hartklachten	Chemisch analist, radiotelegrafie, veel zelfstudie op het gebied van natuurkunde/ Marine, technisch bedrijf, sportmasseur, inkoop/douane.
3	Vrouw	68	Getrouwd, samenwonend	Contacten onderhouden, tuinieren, tennissen clubje. Weinig huishouden.	Tennisclubje en familie	Ja (twee).	Goed, maar slijtage aan heup, wordt vervangen	Kunstgeschiedenis/ Kunstgeschiedenisdocente.
4	Man	76	Weduwnaar	Genieten van pensionering, huishouden, een keer in de week sporten/ zwemclubje.	Vriendin/buurvrouw, familie, andere vrienden	Ja (twee).	Voelt zich goed, herseninfarct gehad, 90% rechtszijdig verlamd geweest, kan nu weer aardig.	HBO Rechten/ GAK, Gemeentelijk Administratie Kantoor, uitkeringen in kader van wetgeving schikken.
5	Vrouw	73	Weduwe	Beide huizen onderhouden (een nog niet verkocht).	Vereniging (NUT), zwemgroep, familie	Ja (drie).	Slecht op het moment, stofallergie, bijholteontsteking	Verpleging, secretaresse (internationaal), kraamzorg, huwelijksbureau/ Narcose geven, huwelijksbureau
6	Man	67	Getrouwd, samenwonend	Huis/ tuin onderhouden, vakantie, oppassen kleinkinderen	Kennissen, familie.	Ja	Heel goed	Lagere Technische School, beroepsbegeleidende leerweg (technisch), Voortgezet Uitgebreid Technisch Onderwijs, Richttechniek auto's/ Metaalbedrijf, textielbedrijf, garagebedrijf
7	Vrouw	78	Weduwe sinds 1 jaar	Huishouding, handwerken, visite, zang, sjoelen, fietsen, kerk	Buren, kennissen, familie	Drie uitwonende kinderen	Goed	Lagere school, MULO, Huishoudschool/ Huisvrouw, werken op boerderij
8	Vrouw	82	Al meer dan 8 jaar weduwe	Veel hobby's: handwerken, tuinieren, lezen, visite	Familie, burens, vrienden: veel	Vier uitwonende kinderen	Matig, veel kleine kwaaltjes: diabetes, Hartproblemen, reuma	Huishoudschool/ Huisvrouw en beetje boerin

9	Vrouw	68	Weduwe	Veel: helpen op school, salsadansen, vrijwilligerswerk, koken, tuinieren	Familie, veel vrienden en vriendinnen	Nee	Erg goed	MMS (havo), Pabo/ Kleuterjuf
10	Vrouw	65	Getrouwd, samenwonend	Oppassen op kleinkind, vrijwilligerswerk op school	Vrienden, oude collega's	Ja	Redelijk goed (ooit open-hart Operatie gehad, maar nu weinig last meer van)	MULO, KLOS Kleuterleidster, Opleiding voor Algemeen Onderwijzer/ kleuterleidster
11	Man	75	Getrouwd, samenwonend	Tuinieren, kanaries, fietsen	Veel: kerk, ouderenbonden, PCT, bestuur, burens, familie	ja	Redelijk goed: wel enkele tabletjes	Lagere school, landbouwschool, enkele cursussen/ Broedmeester op een pluimvee-boerderij
12	Vrouw	69	Getrouwd, samenwonend	Huishoudelijk werk, vrijwilligerswerk, sporten	Familie, kerk, tennisclub, wandelclub, burens	Ja, twee	Heel goed, geen klachten	Middelbare school (HBS), journalistenopleiding/ Journaliste
13	Man	64	Getrouwd, samenwonend.	Bijbaan (deeltijd in gebied medische technologie), uitrusten.	Familie, oude vrienden, kennissen	Ja (drie).	Goed	Lagere school/ Commercieel-administratief medewerker in de industrie.
14	Man	71	Getrouwd, samenwonend.	Nieuws kijken en krant lezen, vereniging van Duitse defensie, tennissen.	Gezin, vrienden, leden van Duitse defensie	Ja (twee).	Heel goed.	Lagere school, opleiding in autobranche/ Plaatwerker, Duitse defensie, transporteur van bloed (bijbaan).
15	Man	80	Getrouwd, samenwonend.	Gras maaien.	Neef, leden van sportvereniging.	Ja (twee).	Heel slecht, veel pijn, knieën en bewegingsapparaat zijn niet in orde, aangeboren gezichtszwakte	Lagere school/ Kapper, in een lager, werknemer in regionaal Arbeidsbureau als bode dan als telefonist.
16	Vrouw	69	Getrouwd, samenwonend.	Zorg van haar zus en man, kleinkinderen, huishouding.	Gezin, kleinkinderen.	Ja (vier).	Goed	Lagere school/ Helpen in huishoudingen (man: stoker bij spoorwegen).
17	Vrouw	73	Weduwe, partner.	Veel vrijwilligerswerk, verenigingen, tennissen.	Familie, ouderen, leden van	Ja (twee).	Goed	Lagere school/ In textielbedrijf.



					verenigingen, vrienden			
18	Vrouw	76	Getrouwd, samenwonend.	Veel vrijwilligerswerk, huis en tuin onderhouden	Gelijkgezinde, familie, mensen van vrijwilligerswerk	Ja (twee).	Goed	Lagere school/ Fabriek als spinster.
19	Vrouw	78	Weduwe. Alleenwonend	Beweging: fietsen, grond oefeningen, trekken	Gezin en vrienden	1 dochter, 3 kleinkinderen.	Eigenlijk goed. Problemen met de knieën	Lagere school/ Verkoopster
20	Vrouw	75	Weduwe, Alleenwonend	Wandelen, fietsen, op vakantie gaan	Familie, vrienden, leden van een trek groep.	Ja (twee).	Weer goed na een lange kankerbehandeling	Lagere school, opleiding als kokkin/ Geen. Man was mijnwerker.
21	Man	74	Getrouwd, samenwonend.	fietsen, trekken, tuinwerk en spelen aan de computer.	Familie en vrienden. Groot kenniskring	Ja (een).	Bevredigend. Moelijker na een zwaar operatie.	Middelbare School/ commercieel-administrative medewerker in de industrie
22	Vrouw	73	Getrouwd, samenwonend.	Fietsen, trekken, vrienden ontmoeten, kaarten met vrienden, tuin werk, kerkkoor.	Familie, vrienden, bekenden, kerkkoor.	Ja (een).	Goed	Middelbare School/ commercieel medewerker binnendienst groothandel
23	Vrouw	72	Getrouwd, samenwonend	Zorg voor de man (dement), kegelen	Familie, man, kegelzussen	Ja (twee).	Niet goed. Niets aan te doen wegens zorg voor man	Lagere school. Opleiding in Huishoudkunde/ Vroeger werk in huishouden. Later werk in fabrieken
24	Vrouw	71	Weduwe	Koken, lezen, wandelen, kruiswoordpuzzels	Gezin, oude vrienden, vriendin van kerkhof	Ja (een).	Osteoporose, astma, slechte ogen, slaapproblemen	VWO (Abitur)/ Arts
25	Vrouw	76	Weduwe	Momenteel weinig wegens gezondheidsredenen, maar normaliter vrijwilligers werk bij een kerk, notuleren bij vergaderingen der omtrent.	Familie, kinderen, de mantelzorg, hulp van thuiszorg en mensen van de kerk.	ja	Redelijk goed. Rugproblemen. Moeilijk lopen door operatie aan knie.	MULO, Vergelijkbaar met mavo of mbo/ Administratief medewerkster op kantoor

26	Vrouw	66	Weduwe, alleenstaand al 14 jaar	Huishouding; oppassen op de kleinkinderen	Kinderen en kleinkinderen, de burens	Ja	Goed	ULO, vergelijkbaar met Vmbo tegenwoordig/ Loonadministratie op een bedrijf
27	Vrouw	68	Alleenstaand (gescheiden) Dochter is net huis uit	Huishoudelijke taken, dochter helpen met de studie. Zus helpen, qua gezondheidsredenen. Vrij veel met de computer bezig.	Zussen, dochter en schoonzoon	Ja	Af en toe last van "reumatoïde artritis". Sinds 10 jaar last. Mee leren leven.	Lagere school, huishoudschool. Boekhouding, middenstandsopleiding/ Naaifabriek. Boekhoudkundig medewerkster bij een reisbureau. Typiste bij Philips.
28	Man	72	Getrouwd	Golven, tuinieren	Vrouw, kinderen, kleinkinderen, burens, mensen van de golfclub	Ja	Goed	De lagere school, Beveiligingsschool/ In textiel fabriek met jonge leeftijd gewerkt. Bewaker van een openbare gevangenis.
29	Man	67	Getrouwd	Druk met het oprichten van bowlingclub/vereniging.	De familie: vrouw en de kinderen, kleinkinderen, Mensen van de sportvereniging	Ja	Goed, behalve last van knie door slijtage (voetbal)	Lager onderwijs/ In de horeca, verschillende functies. Uitvoerder bij Asito (schoonmaakbedrijf)
30	Man	70	Getrouwd	Niet iets bijzonders, veel vrije tijd. Veel op pad. Leest veel boeken	De familie(zoon, dochter kleinkinderen), met de burens.	Ja (twee)	Matig. Regelmatig last van de rug en benen. Veel ziekenhuisbezoek de laatste tijd daardoor.	MULO, daarna verschillende beroepsopleidingen waaronder in modebranche/ Verkoopleider in een textielbedrijf

**Informed consent**

---

**TOESTEMMINGSVERKLARING VOOR DEELNAME AAN HET  
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK: VERHALEN OVER TECHNOLOGIE**

***Waar gaat het onderzoek over?***

Het doel van dit onderzoek is het verzamelen van informatie over de beleving van technologische veranderingen tijdens het leven van ouderen. We zijn geïnteresseerd in hoe verschillende technologische veranderingen het leven van mensen veranderd en beïnvloed hebben.

Binnen het kader van dit onderzoek wil ik graag een interview bij u afnemen. Het gaat bij dit interview om u eigen levensverhaal in verband met technologische veranderingen en welke rol deze in uw leven hebben gespeeld en spelen. Daarom zal ik u straks een aantal vragen over verschillende technologische domeinen stellen. Het gaat hierbij om (1) huishoudelijke apparaten, (2) vervoermiddelen, (3) computer en communicatietechnologie, (4) zorg- en gezondheidsapparatuur en tot slot (5) uw algemene ervaringen met technologie. Het is de bedoeling dat u vertelt over uw eigen mening, gevoelens, ervaringen en belevingen met technologieën. Er zijn geen goede of foute antwoorden, het gaat echt om uw eigen ervaringen en meningen.

***Wat betekent dit voor u?***

Het interview zal ongeveer anderhalf uur duren. Voor een latere analyse wordt dit interview opgenomen maar uw gegevens blijven anoniem. In de verslaglegging is het mogelijk dat wij voorbeelden uit dit interview gaan gebruiken om dingen uit te leggen of te verduidelijken, maar deze voorbeelden zullen niet aan uw gegevens gekoppeld worden. Alle informatie zal dus anoniem verwerkt worden.

***Geeft u toestemming?***

Ik ben naar tevredenheid over het onderzoek geïnformeerd. Ik heb de schriftelijke informatie over het onderzoek goed gelezen. Ik ben in de gelegenheid gesteld om vragen over het onderzoek te stellen. Mijn vragen zijn naar tevredenheid beantwoord. Ik heb goed over deelname aan het onderzoek kunnen nadenken. Ik heb het recht mijn toestemming op ieder moment weer in te trekken zonder dat ik daarvoor een reden behoeft te geven. Ik heb het recht om altijd verdere vragen over het onderzoek of het interview te stellen. Ik stem ermee in dat het interview wordt opgenomen en dat geanonimiseerde voorbeelden uit het interview gebruikt worden in de verslaglegging.

Ik stem toe met deelname aan het onderzoek.

---

Naam

## **Bijlage III Interview**

Plaats, Datum, Handtekening

### **Interview ‘Verhalen over technologie’**

#### **Introductie**

- Kort voorstellen (naam, studie, etc.)
- Doel van het onderzoek uitleggen: informatie verzamelen over de beleving van technologische veranderingen in het leven van de oudere.
- Het gaat om welke invloed technologische veranderingen op het leven van de oudere hebben gehad.
- We zijn geïnteresseerd in uw verhaal over technologie. Het gaat daarbij niet om de apparaten zelf, maar om de rol die ze al dan niet speelt in uw dagelijkse leven.
- U bent zélf de expert. Het gaat om úw beleving, of u nu een voorstander of een tegenstander bent voor bepaalde technologie. Er zijn dus geen goede of foute antwoorden.
- Sommige vragen kunnen wat lastig zijn: geen probleem om verduidelijking te vragen, en neem gerust de tijd om een goed antwoord te geven.
- Verkregen informatie zal anoniem verwerkt worden, dus geen naam, adres, etc.
- Interview zal ongeveer anderhalf uur duren, kan korter of langer uitvallen, voelt u zich niet gehaast.
- Er zullen vijf verschillende onderwerpen behandeld worden: (1) Huishoudelijke apparaten, (2) Vervoermiddelen, (3) Computer en communicatietechnologie, (4) zorg- en gezondheidsapparatuur en (5) tot slot uw algemene ervaringen met technologie.
- Heeft u nog vragen?

## **Inleiding interview**

**Om u wat beter te leren kennen, begin ik het interview met enkele vragen over uw huidige en vroegere leefsituatie.**

- Wat is uw leeftijd?
- Wat is uw huidige woonsituatie?
- Wat zijn momenteel uw belangrijkste bezigheden?
- Wat zijn momenteel uw belangrijkste sociale contacten?
- Hoe is het vandaag de dag met uw gezondheid?
- Welke opleiding heeft u gevolgd?
- Wat voor werk deed u vroeger(indien werkeloos: partner)?
- Hoe waren over het algemeen uw financiële mogelijkheden, als u uw eigen situatie vergelijkt met die van de mensen in Nederland/Duitsland?

## I. Huishoudelijke apparaten

Nu wil ik u graag een aantal vragen over uw ervaringen en meningen over elektrische huishoudelijke apparaten stellen. In de jaren 50 zijn er allerlei nieuwe elektronische huishoudelijke apparaten op de markt gekomen die in het huishouden gebruikt konden worden. Ik zal u nu een aantal vragen over uw verleden, heden en toekomst stellen die betrekking hebben op uw ervaringen met huishoudelijke apparaten.

1. Welke huishoudelijke apparaten waren voor u bijzonder belangrijk in de jaren '50? Kunt u er één of twee noemen die voor u het meest van belang waren?
  - Waarom was ... (huishoudelijk apparaat) zo belangrijk voor u?
  - Hoe bent u toen van de opkomst van ... (huishoudelijk apparaat) op de hoogte gekomen? (*Voorbeelden: media, belangrijke personen, vrienden, ouders, burens, o.i.d.*)
  - Kunt u me gedetailleerd vertellen over hoe u de opkomst van ... (huishoudelijk apparaat) heeft *beleefd*?
  
2. Ik kan me voorstellen dat een aantal dingen in uw leven zijn veranderd of werden beïnvloed door nieuwe elektronische apparaten die in uw eigen huishouden zijn gekomen. Hierover wil ik graag enkele vragen stellen.
  - Kunt u mij vertellen over de *ervaringen* die u heeft opgedaan met het gebruik van huishoudelijke apparaten (algemeen)? Hoe stond u daar zelf tegenover?
  - Hoe hebben huishoudelijke apparaten vroeger uw eigen leven veranderd of beïnvloed? Kunt u positieve en negatieve kanten benoemen?
  - Hoe is uw leven in de loop der tijd door huishoudelijke apparaten verder veranderd?
  
3. Ik wil u nu graag een aantal vragen stellen over twee apparaten: de magnetron en de vaatwasmachine.
  - Hebt u in uw eigen huishouding zelf een magnetron of een vaatwasmachine?
  - (*indien ja*) Zo ja, sinds wanneer heeft u een magnetron/vaatwasmachine?
  - (*indien ja*) Wat waren uw redenen om een magnetron/vaatwasmachine aan te schaffen?
  - (*indien nee*) Wat waren uw redenen om geen magnetron/vaatwasmachine aan te schaffen?
  - Hoe zou u tegenwoordig het nut en de noodzaak voor úzelf van deze apparaten beschrijven?
  
4. Bij dit onderwerp wil ik tot slot nog met u naar de toekomst kijken. Bent u van plan om een bepaald huishoudelijk apparaat aan te schaffen?
  - Zo ja, welk dan en waarom?
  - Zo nee, kunt u zich *voorstellen* dat er toch nog een nieuw huishoudapparaat voor u in aanmerking zou kunnen komen? Waarom?



## II. Vervoermiddelen

**Vanaf de jaren 60/70 kwamen er steeds meer mogelijkheden om gebruik te maken van nieuwe vervoermiddelen zoals de auto, vliegtuig, trein, bus, etc. Ik zou hier graag een paar vragen over willen stellen.**

### Verleden:

5. Als u terugkijkt op uw leven in de jaren '60 en '70, welk vervoersmiddel was dan voor u het belangrijkste? Onder belangrijk kunt u verstaan welk vervoermiddel u niet zou willen missen in uw dagelijkse leven of welke u het meest gebruikt. Kunt u uitleggen waarom dit vervoersmiddel zo belangrijk was? (*1 of 2 vervoermiddelen noemen*)
  - Kunt u zich nog herinneren toen u voor het eerst in aanraking kwam met ... (vervoermiddel)? Hoe heeft u dit beleefd? Zou u dit zo gedetailleerd mogelijk kunnen vertellen?
  - Bent u destijds met deze verandering meegegaan? Bijvoorbeeld door al snel gebruik te maken van dit vervoermiddel, of heeft u juist wat afgewacht?
  - Wat waren redenen om het juist wel of juist niet te gaan gebruiken? (*te duur/ erg handig*)
  - Welke personen speelden daarbij een rol? (*ouders, vrienden*)
6. Met de opkomst van nieuwe vervoermiddelen werd het ook mogelijk om met auto, trein, bus of vliegtuig naar andere landen te reizen.
  - Hoe heeft u deze vernieuwing ervaren? Was dat iets voor u of juist niet?
  - Heeft u ooit gebruik gemaakt van deze mogelijkheid?
  - Zou u zo gedetailleerd mogelijk kunnen vertellen welke mogelijkheden vervoermiddelen u geboden hebben?
7. We hebben net vooral teruggeblikt op hoe u het gebruik van de ... (vervoermiddel) heeft ervaren. Ik zou nu graag een paar vragen willen stellen die betrekking hebben op het heden.
  - U heeft aangegeven dat ... (vervoersmiddel) belangrijk was in uw leven. Ervaart u het gebruik van dit vervoersmiddel *vandaag de dag* anders dan vroeger?
  - (*indien ja*) Hoe ervaart u het gebruik van dit vervoersmiddel *vandaag de dag*? Zou u kunnen uitleggen wat er veranderd is?
  - (*indien nee*) Waarvoor gebruikt u ... (vervoermiddel) *vandaag de dag*?
8. Tot slot wil ik het er bij dit onderwerp graag hebben hoe u aankijkt tegen het gebruik van vervoersmiddelen in de toekomst aan.
  - Verwacht u dat uw gebruik van vervoermiddelen zich de komende tijd zal veranderen of hetzelfde zal blijven?
  - (*indien verandering*) Hoe denkt u dat dit zich zal veranderen? Wat vindt u daarvan?



### III. Computer- en communicatietechnologie

De afgelopen twintig jaar hebben zijn er hele snelle ontwikkelingen geweest rondom de computer- en communicatietechnologie. Ik denk dan aan dingen als de computer op het werk en thuis, internet en email, mobiele telefoons, smartphones waarmee je ook op internet kunt.

9. Ik wil graag eerst stilstaan bij de *computer*. Kunt u mij vertellen of u er zelf een bezit en deze gebruikt?

*Indien nee:*

- Bent u er zelf of via mensen die u kent wel mee in aanraking geweest? Wat vond u er dan van?
- Kunt u me vertellen wat de reden is dat u er zelf niks mee doet?
- Welk beeld heeft u van de computer? Wat denkt u als u anderen er mee bezig ziet of erover hoort praten, of als u erover hoort op de televisie ofradio?

*Indien ja:*

- Kunt u me vertellen waar u aan dacht toen u er voor het eerst met de computer te maken kreeg?
- Wat was voor u de reden om er zelf een aan te schaffen?
- Is uw gebruik van de computer in de loop der tijd op een of andere manier veranderd of is die hetzelfde gebleven? Kijkt u ‘nu’ op andere manier tegen de computer aan dan een aantal jaar terug?
- Kunt u een paar momenten noemen in uw leven waarbij de computer een rol heeft gespeeld (dus door er gebruik van te maken)?
- Verschilt uw leven met de computer nu van de tijd toen de computer nog niet bestond of u er nog niet bekend mee was?

10. Mensen gebruiken de computer ook via het internet met elkaar te *communiceren*, zoals via email, blogs, contactadvertenties, facebook, linkedin, Hyves, MSN, Skype. Maakt u gebruik van dit soort mogelijkheden op internet om contacten te maken en te onderhouden?

*Indien nee:*

- Bent u zelf of via mensen die u kent wel met het internet in aanraking geweest? Wat vond u er dan van?
- Kunt u me vertellen wat de reden is dat u er zelf niks mee doet?
- Welk beeld heeft u van internet? Wat denkt u als u anderen er mee bezig ziet of erover hoort praten, of als u erover hoort op de televisie ofradio?

*Indien ja:*

- Op welke manier gebruikt u deze nieuwe communicatiemiddelen?
- Om welke reden(en) bent u ze gaan gebruiken?
- Wat vindt u de voor- en nadelen van deze manier van communiceren?

11. De telefoon bestaat al lange tijd. De afgelopen jaren is daar de mobiele telefoon bijgekomen. Maakt u gebruik van een mobiele telefoon?

- (*indien nee*). Welke redenen heeft u om er geen gebruik van te maken?
- (*indien ja*). Wat vindt u de voor- en nadelen van de mobiele telefoon?
- Als u het gebruik van de telefoon zo'n halve eeuw geleden vergelijkt met de mobiele telefoon nu, wat is dan volgens u het belangrijkste verschil? Betekende de vaste telefoon net zoveel, meer of minder voor u dan de mobiele telefoon?

12. Als laatste vraag, wil ik u vragen of u bepaalde verwachtingen voor de toekomst hebt als het gaat om dit soort technologie (computer, internet, mobiele telefoon).
- Bent u voor uw gevoel voldoende op de hoogte van wat er allemaal met deze moderne computer- en communicatiemiddelen kan?
  - Zou u zich er verder in willen verdiepen?
  - Zou u er meer of anders gebruik van willen gaan maken?

## V. Algemene ervaring

Ik heb net allerlei vragen gesteld over specifieke groepen van technologieën: huishouden, vervoer, computer en communicatie en gezondheid en zorg. De volgende vragen richten zich op uw algemene ervaring met nieuwe technologieën. Het is dus belangrijk dat u in uw antwoorden niet bij één bepaalde soort technologie stilstaat, maar zoveel mogelijk verschillende technologieën in gedachten houdt bij het beantwoorden van de vraag.

13. De volgende vragen gaan dus over technologie in het algemeen.
  - Kunt u me vertellen hoe u de opkomst van nieuwe technologische veranderingen heeft beleefd?
  - Als u terugkijkt op de technologische veranderingen in uw leven, hoe waardeert u deze dan?
  - Wat is uw mening over de ontwikkeling van technologie van vandaag de dag?
  
14. Kunt u iets vertellen over hoe langzaam of snel u vroeger (voor uw pensionering) was met het accepteren en gebruiken van de nieuwste technologieën, als u dat vergelijkt met de mensen om u heen?
  - Was u meestal snel, langzaam of gemiddeld?
  - Waar had dat volgens u mee te maken?
  - Speelde uw omgeving vroeger een rol bij de snelheid waarmee u nieuwe technologieën ging gebruiken?
  - Had u bepaalde karaktereigenschappen die vroeger van invloed waren op de snelheid waarmee u nieuwe technologieën ging gebruiken?
  
15. En hoe is dat vandaag de dag? Hoe snel of langzaam bent u tegenwoordig met het accepteren en gebruiken van nieuwe technologieën?
  - Is dit veranderd ten opzichte van vroeger of hetzelfde gebleven?
  - Waar heeft deze verandering of juist het feit dat het hetzelfde gebleven is mee te maken denkt u?
  - Kunt u weer aangeven welke invloed uw omgeving tegenwoordig heeft op de snelheid van het accepteren en gebruiken van nieuwe technologieën?
  - En welke invloed hebben uw karaktereigenschappen tegenwoordig op de snelheid van accepteren en gebruiken van nieuwe technologieën?
  
16. Ik kom nu bij de afsluitende vragen.
  - Hoe denkt u dat technologie uw verdere leven zal beïnvloeden?
  - Heeft u nog bepaalde voornemens of wensen betreffende technologie?
  - Hoe vond u het om aan dit interview mee te doen?
  - Zijn er nog bepaalde onderwerpen die we gemist hebben?

## Afsluiting

- Bedanken voor medewerking
- Heeft u nog vragen?
- Herhalen dat gegevens anoniem verwerkt zullen worden