

# Evaluatie gratis openbaar vervoer 65+-ers Rotterdam



J. Snippe

F. Schaap

M. Boendermaker

B. Bieleman



# Evaluatie gratis openbaar vervoer 65+-ers Rotterdam

November 2008

**INRAVAL**  
Groningen-Rotterdam

## COLOFON

© St. INTRAVAL

Postadres  
Postbus 1781  
9701 BT Groningen  
E-mail *info@intraval.nl*

[www.intraval.nl](http://www.intraval.nl)

Kantoor Groningen:  
St. Jansstraat 2C  
Telefoon 050 - 313 40 52  
Fax 050 - 312 75 26

Kantoor Rotterdam:  
Goudsesingel 184  
Telefoon 010 - 425 92 12  
Fax 010 - 476 83 76

November 2008

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of anderszins, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever*

Tekst: J. Snippe, F. Schaap, M. Boendermaker, B. Bieleman  
Opmaak: M. Boendermaker  
Opdrachtgever: dS+V, Gemeente Rotterdam

ISBN: 978 90 8874 049 7

# INHOUDSOPGAVE

	Pagina
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1 Experiment gratis OV	1
1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen	3
1.3 Leeswijzer	4
<b>Hoofdstuk 2 Methodologische verantwoording</b>	<b>5</b>
2.1 Beleidsveronderstellingen	5
2.2 Effectevaluatie: quasi-experimenteel design	6
2.3 Respons	8
2.4 Representativiteit	9
2.5 Achtergrondkenmerken experimentele groep en controlegroep	11
2.6 Analyse	15
2.7 Interviews met ouderen	17
<b>Hoofdstuk 3 Beleidskader gratis openbaar vervoer</b>	<b>19</b>
3.1 Initiatiefnota	19
3.2 Experiment GOV Rotterdam	21
3.3 Beleidsveronderstellingen	22
<b>Hoofdstuk 4 Resultaten experiment</b>	<b>25</b>
4.1 Mobiliteit	25
4.2 Activiteiten	34
4.3 Verschillen in vereenzaming	38
<b>Hoofdstuk 5 Vereenzaming verdiept</b>	<b>41</b>
5.1 Factoren	41
5.2 Gebruik en ervaringen openbaar vervoer algemeen	43
5.3 Ervaringen gratis openbaar vervoer en OV-chipkaart	44
5.4 Sociaal isolement en sociale activering	46
<b>Hoofdstuk 6 Conclusies</b>	<b>51</b>
6.1 Deelname aan proef en gebruik vervoermiddelen	51
6.2 Deelname activiteiten	52
6.3 Vereenzaming	53
6.4 Ten slotte	53
<b>Literatuur</b>	<b>55</b>
<b>Bijlage 1 Berekening frequentie</b>	<b>57</b>
<b>Bijlage 2 Resultaten tellingen</b>	<b>59</b>



# 1. INLEIDING

**G**ratias openbaar vervoer staat momenteel volop in de belangstelling. Er wordt in Nederland hiermee in diverse gemeenten (onder andere Tilburg, Groningen, Ameland, Nijmegen) en regio's (Noord-Holland en Parkstad Limburg) op uiteenlopende wijzen (voor ouderen, kinderen, alleen op zaterdagen) geëxperimenteerd. Op basis van de initiatiefnota Dijkma<sup>1</sup> heeft de Tweede Kamer de regering verzocht te bevorderen dat wordt gestart met experimenten 'gratis' of substantieel goedkoper openbaar vervoer voor ouderen in de daluren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft op 4 december 2006 een brief gestuurd naar het samenwerkingsverband van kaderwetgebieden op het gebied van verkeer en vervoer (SKVV). Uit de brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat het tegengaan van eenzaamheid en sociaal isolement van ouderen en het onderzoeken van het effect van gratis openbaar vervoer op het reisgedrag van ouderen belangrijke doelstellingen zijn.<sup>2</sup> In het projectplan dat de gemeente Rotterdam naar aanleiding van deze brief heeft ingediend worden deze doelstellingen onderschreven.<sup>3</sup> De gemeente heeft daarnaast de nadruk gelegd op het onderzoekende karakter van de proef. Voor Rotterdam resulteert dit in de volgende hoofddoelstellingen voor het experiment:

- onderzoeken in hoeverre gratis Openbaar Vervoer (OV) een bijdrage kan leveren aan het tegengaan van een sociaal isolement;
- bevorderen van het gebruik van de OV-chipkaart onder ouderen.

## 1.1 Experiment gratis OV

Het bevorderen van het gebruik van de OV-chipkaart is een doel dat door middel van gratis openbaar vervoer bewerkstelligd kan worden. Op termijn moeten alle OV-gebruikers in Rotterdam een OV-chipkaart hebben. Juist de doelgroep van 65+-ers is lastig te bereiken. Met dit experiment kan een groot gedeelte van deze doelgroep tegelijkertijd van een OV-chipkaart worden voorzien.

### **Ambities**

De gemeente Rotterdam acht het experiment succesvol wanneer de volgende ambities zijn gerealiseerd:

- meer bezoeken en activiteiten van ouderen;
- meer gebruik van het openbaar vervoer door ouderen;
- zoveel mogelijk ouderen een OV-chipkaart.

De ambitie is om juist bij ouderen, die weinig tot geen activiteiten buitenshuis ondernemen, het aantal activiteiten in de periode dat zij gratis reizen te verhogen. Daarnaast heeft de gemeente Rotterdam de ambitie om een substantieel deel van de huidige niet-gebruikers van het openbaar vervoer hiermee te laten kennismaken. Er wordt getracht om van de totale groep ouderen die meedoen aan het experiment, minimaal 25 procent meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.

---

<sup>1</sup> 'Gratis' openbaar vervoer (GOV) van het lid Dijkma (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 368, nr. 1 van 15 november 2005).

<sup>2</sup> Tweede Kamer, 2005-2006, 30 368, nr. 3.

<sup>3</sup> Gemeente Rotterdam 2007

## **Omschrijving doelgroep**

Op 1 januari 2007 bedroeg het aantal 65+-ers in Rotterdam bijna 85.000.<sup>4</sup> Daarvan waren op dat moment ruim 25.000 80 jaar of ouder. In vergelijking met de rest van Nederland bevinden zich in deze groep relatief veel ouderen van allochtone herkomst en veel ouderen die moeten rondkomen van een minimum inkomen. De verwachting was dat niet alle ouderen mee zouden kunnen doen aan het experiment. Een gedeelte van de doelgroep is niet of nauwelijks mobiel en bevindt zich bijvoorbeeld in verpleegtehuizen. Een ruwe aanname was dat in de groep 65 tot en met 79 jaar nog 80 procent mobiel is. Voor de groep van 80 jaar en ouder werd ruwweg aangenomen dat slechts 20 procent nog mobiel genoeg is. Dit zou betekenen dat in totaal maximaal 60 procent van de ouderen fysiek in staat is om aan het experiment mee te doen. Geschat werd dat ten hoogste ongeveer 55.000 65+-ers daadwerkelijk aan de proef gratis openbaar vervoer zou kunnen deelnemen. In de praktijk hebben uiteindelijk 51.573 personen daadwerkelijk de aanvraag voor deelname aan de proef hebben geretourneerd.

## **Sociaal isolement**

Landelijke cijfers laten zien dat zes à zeven procent van de ouderen in een ernstig sociaal isolement verkeert. Daarnaast zit nog eens zes à zeven procent in de gevarenzone om in een sociaal isolement te geraken. Een sociaal isolement kan worden gedefinieerd als een gevoel van eenzaamheid die het individu waarneemt als opgelegd door anderen (van buitenaf). Het kan worden ervaren als een negatieve of bedreigende situatie. Sociaal isolement wordt veroorzaakt door een complex van factoren: sociale factoren, persoonlijke omstandigheden en/of sociaal-psychologische kenmerken van een persoon zorgen ervoor dat iemand in een isolement geraakt. Bij sociaal isolement wordt veelal direct gedacht aan ouderen, aangezien zij extra bloot staan aan een aantal risicofactoren, zoals inkomensdaling, afnemende gezondheid en partnerverlies.<sup>5</sup>

De specifieke aandacht vanuit bestaande voorzieningen en instellingen voor ouderen maakt dat de risico's voor deze groep kunnen verminderen. Vanaf de leeftijd van 75 nemen de risico's duidelijk toe. Personen van 75 en ouder zijn minder zelfredzaam en raken meer aangewezen op de hulp van anderen. Ouderen waarbij het ontbreekt aan een goed functionerend sociaal netwerk hebben een verhoogde kans op een sociaal isolement. Het structureel tegengaan van (ernstig) sociaal isolement is echter gezien de beperkte looptijd van het experiment lastig. Het in een sociaal isolement raken van ouderen is vaak een traject van jaren, dat niet alleen met het aanbieden van gratis openbaar vervoer in het kader van een experiment kan worden tegengegaan. Om de doelgroep verder te stimuleren deel te nemen aan de samenleving, worden in Rotterdam aanvullende maatregelen genomen, zoals:

- het aanhaken bij bestaande (recreatieve) activiteiten;
- het initiëren van acties rond deze activiteiten;
- het aanhaken bij bestaande organisaties om ouderen zo goed mogelijk te begeleiden.

## **Uitwerking experiment**

Gegeven de randvoorwaarden van het ministerie bij deze proef, heeft Rotterdam gekozen voor het opzetten van een experiment met de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden:

- alle inwoners van de gemeente Rotterdam die voor 1 januari 2008 65 jaar of ouder zijn, komen in aanmerking voor deelname aan het experiment;
- het experimentgebied beperkt zich tot het RET-netwerk van bus, tram en metro. Dit betekent dat het experiment doorloopt op lijnen die over de gemeentegrenzen van

---

<sup>4</sup> COS, 2007.

<sup>5</sup> Fokkema en Van Tilburg 2003.



Rotterdam gaan. Deelnemers kunnen dus ook gratis reizen naar bijvoorbeeld Spijkenisse, Vlaardingen of Schiedam;

- het experiment vindt plaats buiten de ochtendspits. Vanaf 09.00 uur kan er gedurende de rest van de dag gratis worden gereisd;
- het risico dat er extra materieel ingezet dient te worden moet zo klein mogelijk te zijn;
- de reguliere reizigers mogen geen hinder ondervinden van de proef;
- koppeling aan de OV-chipkaart is een belangrijke randvoorwaarde voor het halen van de doelstellingen;
- de begindatum hangt samen met de invoering van de OV-chipkaart in bus en tram en is daarom gesteld op 1 juli 2007;
- de einddatum is 31 december 2007.

### **Verlenging proef**

In december 2007 heeft het Rotterdamse College besloten de proef met vijf maanden te verlengen. Ouderen kregen hiermee de mogelijkheid om ook in de maanden februari tot en met juni 2008 op doordeweekse dagen vanaf 09.00 uur 's ochtends gratis te reizen met de trams, bussen en metro's van de RET. RandstadRail, de BOBbus en het Nachtnet zijn hiervan uitgezonderd. Gratis reizen met de RET was in deze proefperiode de gehele dag mogelijk in het weekend en op feestdagen. In de maand januari was het reizen niet gratis. Het college voerde met de verlenging van de proef een breed gedragen motie van de gemeenteraad uit die in november 2007 bij de begrotingsbehandeling is aangenomen.

Voor de 65+-ers in Hoek van Holland zijn vanaf 25 maart 2008 acht gratis retourkaartjes naar Rotterdam beschikbaar gesteld, met dezelfde voorwaarden. Dit omdat de RET niet in Hoek van Holland rijdt. In Hoek van Holland moeten 65+-ers eerst met de trein naar Rotterdam om gebruik te kunnen maken van gratis OV. Uit onderzoek van de NS blijkt dat een derde (32%) van de 65+-ers in Hoek van Holland gebruik heeft gemaakt van deze gratis treinkaartjes.<sup>6</sup>

Door de verlenging van de proef is de einddatum gesteld op 30 juni 2008. De eindmeting heeft plaatsgevonden in oktober 2008.

## **1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen**

Uit het voorgaande wordt duidelijk dat de probleemstelling van het onderzoek als volgt kan worden omschreven:

In hoeverre levert gratis openbaar vervoer een bijdrage aan het tegengaan van sociaal isolement bij ouderen?

---

<sup>6</sup> Nederlandse Spoorwegen, 2008.

Daarbij horen de volgende onderzoeksvragen:

1. Welk percentage ouderen heeft een OV-chipkaart ontvangen en in hoeverre maken zij er gebruik van?
2. Hebben ouderen in Rotterdam door het aanbod van gratis openbaar vervoer meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer?
3. Is het autogebruik en het gebruik van Vervoer op Maat onder ouderen verminderd door gratis openbaar vervoer?
4. Is de mobiliteit van ouderen na de experimentperiode veranderd en in hoeverre is het gebruik van openbaar vervoer structureel bevorderd?
5. Bezoeken ouderen in de experimentperiode vaker activiteiten en in hoeverre hangt het bezoek aan activiteiten samen met gratis openbaar vervoer?
6. Is het sociaal isolement onder ouderen in Rotterdam na de experimentperiode gewijzigd?
7. In hoeverre hebben gratis openbaar vervoer en aanvullende maatregelen een bijdrage geleverd aan het tegengaan van sociaal isolement?

### **1.3 Leeswijzer**

Voor de beantwoording van bovenstaande onderzoeksvragen heeft bureau INTRAVAl een evaluatie uitgevoerd. Deze evaluatie omvat onder meer een voormeting (over de periode voorafgaande aan de proef gratis openbaar vervoer), een tussenmeting (over de periode van tijdens de proef) en een eindmeting (over de periode na afloop van de proef) onder de 65+-ers die hebben deelgenomen aan de proef. In het tussenrapport, dat in maart 2008 is verschenen, is verslag gedaan van de bevindingen uit de voormeting en de tussenmeting. In dit rapport, het eindrapport, worden deze bevindingen aangevuld met de resultaten uit de eindmeting. Ook wordt in dit rapport een vergelijking gemaakt tussen de experimentele groep en een controlegroep.

Dit eindrapport is als volgt opgebouwd. De toegepaste onderzoeksmethoden en statistische technieken worden nader toegelicht in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 worden de beleidsveronderstellingen beschreven.<sup>7</sup> De resultaten van de proef gratis openbaar vervoer zijn beschreven in hoofdstuk 4. Deze resultaten zijn aangevuld en verdiept in hoofdstuk 5 aan de hand van interviews met (vereenzaamde) 65+-ers. De conclusies zijn beschreven in hoofdstuk 6.

---

<sup>7</sup> Dit hoofdstuk is in deze vorm ook opgenomen in het tussenrapport.

## 2. METHODOLOGISCHE VERANTWOORDING

De evaluatie van het gratis openbaar vervoer voor 65+-ers omvat verschillende onderdelen. Om te beginnen is nagegaan wat de veronderstellingen achter het aanbod van gratis openbaar vervoer zijn. Volgens Van de Bunt (2004)<sup>1</sup> is het hebben van een beleidstheorie, dat wil zeggen een wetenschappelijk toetsbare redenering waarin expliciet gemaakt wordt hoe het probleem en de interventie (de probleemoplossing) aan elkaar gekoppeld zijn, een voorwaarde voor het deugdelijk uitvoeren van een evaluatieonderzoek. Zonder een dergelijke theorie zou de interpretatie van de uitkomsten een slag in de lucht zijn. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op de methode die is gebruikt bij het expliciteren van deze beleidstheorie.

Om na te gaan in hoeverre de beleidsdoelen zijn bereikt en in hoeverre deze doelbereiking het gevolg is van de invoering van gratis openbaar vervoer, is vervolgens een effectevaluatie uitgevoerd. Voor deze effectevaluatie zijn enquêtes afgenomen onder de 65+-ers die hebben deelgenomen aan het experiment gratis openbaar vervoer. Daarnaast zijn enquêtes afgenomen bij een controlegroep, bestaande uit personen die ten tijde van het experiment 64 jaar waren. De effectevaluatie is opgezet volgens het quasi-experimenteel design, met een voor-, tussen en eindmeting bij zowel de experimentele groep als bij de controle groep. In paragraaf 2.2 wordt dit design nader toegelicht.

Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de respons bij zowel de experimentele groep als de controlegroep (paragraaf 2.3). Ook komt aan bod in hoeverre de experimentele groep een goede afspiegeling vormt van de populatie 65+-ers in Rotterdam (paragraaf 2.4). In paragraaf 2.5 wordt gekeken of de controlegroep op basis van relevante achtergrondkenmerken (waaronder geslacht, etniciteit, woonsituatie, autobezit) vergelijkbaar is met de experimentele groep. In paragraaf 2.6 wordt vervolgens ingegaan op de analysemethoden die zijn gebruikt bij het verwerken van de gegevens uit de enquêtes.

Als verdieping op de enquêtes zijn met 100 ouderen uitgebreide gesprekken gevoerd. In paragraaf 2.7 wordt toegelicht welke werkwijze hierbij is gehanteerd.

Zoals in de inleiding is aangegeven, zijn in het tussenrapport, dat in maart 2008 is verschenen, al verschillende onderdelen van het onderzoek gerapporteerd. Zo is in het tussenrapport al een hoofdstuk opgenomen met betrekking tot de beleidsveronderstellingen. Voor de volledigheid is dit hoofdstuk over de beleidsveronderstellingen in dit eindrapport opnieuw opgenomen. Bovendien wordt in het tussenrapport verslag gedaan van de bevindingen uit de voormeting en tussenmeting en van de eerste ronde van de gesprekken met ouderen. In dit rapport zijn deze bevindingen aangevuld met de resultaten uit de eindmeting, de vergelijking met de controlegroep en een tweede ronde gesprekken met ouderen.

### 2.1 Beleidsveronderstellingen

Er is gestart met een literatuur- en documentenstudie voor het nader invullen van het beleidskader rond gratis openbaar vervoer en sociaal isolement onder ouderen. Interventies gericht op het verminderen van sociaal isolement dienen erop gericht te zijn om de

---

<sup>1</sup> Justitiële verkenningen, jrg. 30, nr. 5.

oorzaken hiervan weg te nemen. Dit kan door de mobiliteit van ouderen te stimuleren, maar ook door een aanpak van de situatie in de leefomgeving van de ouderen zelf en het versterken van de motivatie deel te nemen aan sociale activiteiten. Zo berust elke vorm van interventie op een interventietheorie of een set van logisch samenhangende veronderstellingen, waarin expliciet wordt gemaakt op welke wijze de interventie een veroorzaker van sociaal isolement wegneemt. De oudere wordt zoveel mogelijk geleid naar een leefschema, waarbij het stimuleren van mobiliteit en sociale contacten tot minder vereenzaming leiden.

Gereconstrueerd is welke beleidsveronderstellingen ten grondslag liggen aan de beleids-interventie. Hiermee is zichtbaar gemaakt op welke wijze wordt verondersteld dat het beleid en de daaruit voortvloeiende maatregelen werkt.<sup>2</sup> In interviews met beleidsmakers van de gemeente Rotterdam en het ministerie van Verkeer & Waterstaat is nagegaan welke aannames zijn gemaakt bij het formuleren van beleid over gratis openbaar vervoer en sociaal isolement. Van deze aannames of veronderstellingen is de consistentie nagegaan: wat is de probleemperceptie, welke doeleinden worden nagestreefd en welke middelen zijn ingezet en welke resultaten worden hiervan verwacht. Hierdoor is, mede gebruikmakend van vigerende wetenschappelijke inzichten over de aanpak van sociaal isolement onder ouderen, meer inzicht verkregen in de (logische) werking van de mechanismen.

## **2.2 Effectevaluatie: quasi-experimenteel design**

Om voldoende "hard" wetenschappelijk verantwoord bewijs te verkrijgen voor de effecten van gratis openbaar vervoer voor ouderen, is gekozen voor een quasi-experimenteel design met een experimentele en een controlegroep en een voor-, tussen en eindmeting bij beide groepen. Met dit design is het mogelijk om de in de onderzoeksresultaten waargenomen verschillen toe te schrijven aan de interventie.

De quasi-experimentele methode is erop gericht om de mate van het effect van een bepaalde maatregel vast te stellen, door een experimentele groep te selecteren die wordt onderworpen aan een maatregel of gedragsinterventie en deze te vergelijken met een controlegroep die niet wordt onderworpen aan de maatregel of interventie in kwestie. Verschillen in resultaten van beide groepen zijn toe te schrijven aan de interventie. Rekening houdend met statistische marges kan deze methode het effect van het experiment gratis openbaar vervoer vaststellen.

Met een quasi-experimenteel design met een experimentele- en een controlegroep en een voor- en nameting wordt aangesloten bij de (Maryland) Scientific Methods Scale (SMS), die in Nederland steeds meer in de belangstelling staat.<sup>3</sup> Op een 5-puntschaal beoordeelt de SMS de methodologische kwaliteit van effectevaluaties. Een score 3 (quasi-experimenteel design) is de minimale onderzoeksopzet die nodig is om verantwoorde conclusies te kunnen trekken over de effectiviteit van een bepaalde interventie. De eis van een quasi-experimentele opzet blijkt in praktijk nogal lastig haalbaar te zijn vanwege de beperkte mogelijkheid tot het vinden van een adequate controlegroep.

De experimentele groep bestaat uit alle 65+-ers die meedoen aan de proef gratis openbaar vervoer in Rotterdam. Om een grotendeels vergelijkbare controlegroep te verkrijgen is een aselechte steekproef getrokken uit alle personen in Rotterdam die ten tijde van het

---

<sup>2</sup> Leeuw 2003; Snippe e.a. 2005; Neve e.a. 2007.

<sup>3</sup> Farrington e.a. 2002.

experiment 64-jaar waren. In dit eindrapport zijn de resultaten van de voor- en eindmeting bij de experimentele groep vergeleken met een voor- en eindmeting bij de controlegroep.

### **Meetmomenten experimentele groep**

De eerste meting heeft plaatsgevonden in het voorjaar van 2007, de maand voorafgaand aan de proefperiode. Alle 65+-ers in Rotterdam hebben in mei dat jaar een persoonlijke brief van de gemeente ontvangen met informatie over de OV-chipkaart, een aanvraagformulier voor de OV-chipkaart met de enquête en een informatiepakket over interessante activiteiten. De enquête is onderdeel van de OV-chipkaartaanvraag. In de enquête is onder meer gevraagd naar het bezoeken van familie, vrienden, activiteiten, evenementen en overige reisdoelen in de periode voordat gratis kon worden gereisd. Tevens zijn vragen gesteld over het gebruik van vervoersmiddelen (openbaar vervoer, auto en vervoer op maat) en vereenzaming.

De tussenmeting heeft bij de experimentele groep plaatsgevonden in december 2007. In deze meting is gevraagd naar het bezoeken van familie, vrienden, activiteiten, evenementen en overige reisdoelen in de periode dat er gratis is gereisd. Tevens zijn vragen gesteld over het gebruik van vervoersmiddelen (openbaar vervoer, auto en vervoer op maat) en vereenzaming tijdens de periode dat zij gratis hebben gereisd.

De eindmeting heeft plaatsgevonden in oktober 2008. Hiervoor zijn die mensen benaderd die naar aanleiding van de tussenmeting hadden aangegeven bereid te zijn mee te werken aan deze laatste meting. Bij deze meting is gevraagd naar het bezoeken van familie, vrienden, activiteiten, evenementen en overige reisdoelen in de maand september 2008, dus in periode waarin het openbaar vervoer niet meer gratis was. Ook zijn opnieuw vragen gesteld over gebruik van vervoersmiddelen (openbaar vervoer, auto en vervoer op maat) en over vereenzaming. Door middel van deze vragenlijst is nagegaan wat het effect is van gratis openbaar vervoer op het reisgedrag van de groep 65+-ers in de periode na afronding van het experiment. Ook wordt de eindmeting gebruikt om vast te stellen wat op langere termijn het effect is het experiment op activiteiten, sociaal isolement en vereenzaming.

### **Meetmomenten controlegroep**

Bij de controlegroep, bestaande uit 64-jarige Rotterdammers, hebben twee metingen plaatsgevonden, namelijk een voormeting en een eindmeting. De voormeting heeft plaatsgevonden in het voorjaar van 2007, voorafgaande aan de proefperiode. De eindmeting heeft plaatsgevonden in september 2008, na afloop van de proef. Ook bij de controlegroep zijn zowel in de voormeting als in de eindmeting vragen gesteld over reisgedrag, activiteiten en eenzaamheidsgevoelens.

### **Meetinstrument**

In de enquête is naast reisgedrag (inclusief het gebruik van vervoermiddelen) en bezoek aan familie, vrienden of (sociale) activiteiten tevens gevraagd naar vereenzaming. Hiervoor is gebruik gemaakt van de veel toegepaste eenzaamheidsschaal<sup>4</sup>, met name in onderzoeken waarin ouderen zijn geënquêteerd.<sup>5</sup> Uit deze en andere onderzoeken blijkt de eenzaamheidsschaal redelijk robuust voor diverse leeftijden en discrimineert ze over het algemeen goed tussen sterk eenzamen, minder eenzamen en niet-eenzamen.<sup>6</sup> Meer informatie over de eenzaamheidsschaal staat beschreven in paragraaf 2.6. Verder zijn vragen gesteld over deelname aan activiteiten, zoals bezoek aan familie, vrienden, musea en schouwburg, maar ook aan sport en ontspanning. Daarnaast zijn vragen gesteld over

---

<sup>4</sup> De Jong Gierveld en Kamphuis 1985.

<sup>5</sup> Fokkema en Van Tilburg 2005.

<sup>6</sup> De Jong Gierveld en Van Tilburg 1987; Van Tilburg en De Leeuw 1991.

gebruik van openbaar vervoer en andere vervoerswijzen (openbaar vervoer, auto en vervoer op maat).

## 2.3 Respons

In deze paragraaf wordt voor de verschillende metingen in de experimentele groep en de metingen in de controlegroep aangegeven hoeveel personen een vragenlijst hebben ontvangen en welk deel hiervan de vragenlijst heeft ingevuld en teruggestuurd.

### **Voormeting**

Voor aanvang van de proef met gratis openbaar vervoer heeft iedere 65+-er in Rotterdam een brief van de gemeente ontvangen, waarin het experiment is uitgelegd en hoe de OV-chipkaart kon worden aangevraagd. De vragenlijst voor de voormeting is hieraan toegevoegd. Voor het aanschrijven van 65+-ers is gebruik gemaakt van de Gemeentelijke Basis Administratie (GBA), waaruit namen en adressen zijn verkregen. Op 1 januari 2007 bedroeg het aantal 65+-ers 84.780. In mei 2007 zijn er in Rotterdam ruim 88.000 (bijna) 65+-ers die in aanmerking komen om deel te nemen aan de proef met gratis openbaar vervoer.<sup>7</sup> Half augustus, anderhalve maand na aanvang van de proef, hebben van de ruim 88.000 aangeschreven 65+-ers 51.573 een aanvraag retour gestuurd. Ruim tweeduizend vragenlijst zijn retour gekomen, onder andere omdat mensen waren overleden (1.056), waren verhuisd (271) of omdat zij niet mee wensten te doen aan het experiment (579). De respons komt hiermee op 59%. Hiervan hebben 24.149 65+-ers (47%) een OV-chipkaart aangevraagd, terwijl de overige 53% al een OV-chipkaart bleek te hebben.

Het invullen van de vragenlijst was geheel vrijwillig. In totaal hebben 40.400 65+-ers een vragenlijst retour gestuurd. De vragenlijsten zijn digitaal verwerkt met behulp van een scanapparaat. Niet alle aangekruiste antwoorden bleken leesbaar voor het scanapparaat. Ook hebben sommige respondenten niet alle vragen beantwoord. Om de mate van eenzaamheid onder de respondenten adequaat te kunnen meten zijn alleen de respondenten meegenomen die alle elf vragen waarmee het ervaren van eenzaamheid is gemeten, beantwoord hebben. Voor de experimentele groep betekent dit dat 24.096 respondenten van de teruggestuurde vragenlijsten zijn meegenomen. Dit aantal is voldoende voor de effectmeting.

### **Tussenmeting**

Voor de tussenmeting zijn 2.750 vragenlijsten verstuurd naar de ouderen in de experimentele groep. Hiervan zijn 1.809 ingevuld en teruggestuurd, een respons van 66%. Ook hier geldt echter dat sommige respondent niet alle vragen hebben beantwoord. Van de 1.809 ingevulde vragenlijsten zijn alleen die vragenlijst meegenomen waar alle elf vragen met betrekking tot eenzaamheid zijn ingevuld. Uiteindelijk betekent dit dat in de tussenmeting 1.449 vragenlijsten zijn meegenomen.

### **Eindmeting**

Van de 1.809 personen die de vragenlijst bij de tussenmeting hadden geretourneerd, gaven 1.517 personen aan mee te willen doen aan de eindmeting. Na vergelijking met de Gemeentelijke Basis Administratie (GBA) bleken in september 2008 41 van deze personen te zijn overleden. Naar de overige 1.476 personen is een vragenlijst voor de eindmeting gestuurd. Twintig van deze vragenlijsten bleken onbestelbaar. Van de overige 1.456

---

<sup>7</sup> Het aantal personen dat is aangeschreven (88.000) is hoger dan het aantal 65+-ers in Rotterdam, aangezien ook de 64-jarigen, die in de periode van de proef 65 zijn geworden, zijn aangeschreven.

personen hebben 1.193 personen de ingevulde vragenlijst geretourneerd, wat neerkomt op een respons van 82%. Een klein deel van deze vragenlijsten (15 in totaal) kwam echter pas retour op het moment dat al was gestart met de analyse van de gegevens (dat wil zeggen ná vrijdag 24 oktober) en kon daardoor niet meer worden meegenomen in het onderzoek. Van de overige 1.178 personen hebben 924 respondenten alle elf vragen over eenzaamheid beantwoord. Deze 924 vragenlijsten zijn meegenomen in de analyses.

### **Controlegroep**

Voor de controlegroep zijn om te beginnen in de periode voorafgaande aan het experiment met gratis openbaar vervoer 2.250 64-jarigen aangeschreven. Hiervan hebben 987 personen de vragenlijst geretourneerd (een respons van 44%), waarvan 801 personen alle vragen met betrekking tot eenzaamheid hebben ingevuld. Vervolgens is voor de eindmeting in september 2008 een steekproef van 2.000 personen getrokken uit een bestand met alle personen in Rotterdam die in de periode van het experiment 64 jaar waren. Naar deze 2.000 personen is in oktober 2008 een vragenlijst voor de eindmeting opgestuurd. Van deze 2.000 vragenlijst bleken 16 vragenlijsten onbestelbaar. Van de overige 1.984 vragenlijsten zijn 861 ingevulde vragenlijsten teruggestuurd (een respons van 43%). Een deel hiervan (28 in totaal) kon niet meer worden meegenomen in de analyses, omdat deze vragenlijsten pas ná vrijdag 24 oktober binnenkwamen. Op dat moment was al gestart met de analyses. Van de 833 respondenten die de vragenlijst tijdig hebben geretourneerd, hebben 750 personen alle vragen met betrekking tot eenzaamheid ingevuld. Deze 750 respondenten zijn meegenomen in de analyse.

## **2.4 Representativiteit**

In deze paragraaf wordt nagegaan of de respondenten van de experimentele groep een goede afspiegeling vormen van alle 65+-ers in Rotterdam. Hiervoor is gekeken naar verdeling van leeftijd, geslacht en etniciteit onder de respons in vergelijking met alle 65+-ers in Rotterdam.

Uit tabel 2.1 blijkt dat de leeftijdsverdeling van de respondenten van de voormeting, tussenmeting en eindmeting redelijk goed overeenkomen met de totale populatie 65+-ers in Rotterdam. De respons onder ouderen tussen 66 en 75 jaar is in alle metingen enigszins hoger, de respons onder 80+-ers enigszins lager. In de voor- en de tussenmeting is 14% van de respondenten ouder dan 80 jaar, in de eindmeting geldt dit voor 15% van de respondenten. In werkelijkheid is ruim een kwart (27%) van de 65+-ers in Rotterdam ouder is dan 80 jaar. Ondanks het relatief lage aantal respondenten van 81 jaar of ouder, is het aantal 80+-ers dat een OV chipkaart heeft aangevraagd of bij aanvang van het experiment reeds in bezit had, groter dan aanvankelijk was verwacht.

Het percentage 65-jarigen onder de respondenten is in de eindmeting (1%) lager dan in de voormeting (9%) en de tussenmeting (5%). Deze afname kan worden verklaard doordat een groot deel van de ouderen die in de periode van het experiment 65 jaar waren op het moment van de eindmeting inmiddels 66 jaar zijn geworden.

Tabel 2.1 Leeftijdsverdeling in experimentele groep in vergelijking met totale populatie 65+-ers Rotterdam per 1 januari 2007

	65+-ers Rotterdam		Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	n	%	n <sup>1</sup>	%	n <sup>2</sup>	%	n <sup>3</sup>	%
65 jaar	4.595	5	2.196	9	75	5	12	1
tussen 66 en 70 jaar	22.095	26	7.232	30	466	33	283	31
tussen 71 en 75 jaar	18.964	22	6.405	27	406	29	279	31
tussen 76 en 80 jaar	16.511	19	4.666	20	271	19	202	22
81 jaar of ouder	22.615	27	3.474	14	203	14	139	15
Totaal	84.780	100	23.973	100	1.421	100	915	100

<sup>1</sup> 123 respondenten hebben de vraag naar leeftijd niet beantwoord; <sup>2</sup> 28 respondenten hebben de vraag naar leeftijd niet beantwoord; <sup>3</sup> 9 respondenten hebben de vraag naar leeftijd niet beantwoord

Uit tabel 2.2 blijkt dat in de drie metingen het percentage mannen enigszins hogers is dan in werkelijkheid. Van alle Rotterdamse 65+-ers is 41% een man, in de voor- en tussenmeting is dit 45%, in de eindmeting 44%.

Tabel 2.2 Verdeling naar geslacht in experimentele groep in vergelijking met totale populatie 65+-ers Rotterdam per 1 januari 2007

	65+-ers Rotterdam		Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	n	%	n <sup>1</sup>	%	n <sup>2</sup>	%	n <sup>3</sup>	%
Man	34.559	41	10.674	45	641	45	392	44
Vrouw	50.221	59	13.011	55	775	55	508	56
Totaal	84.780	100	23.685	100	1416	100	900	100

<sup>1</sup> 411 respondenten hebben de vraag naar geslacht niet beantwoord; <sup>2</sup> 33 respondenten hebben de vraag naar geslacht niet beantwoord; <sup>3</sup> 24 respondenten hebben de vraag naar geslacht niet beantwoord.

Ten slotte toont tabel 2.3 dat de etniciteit van de respondenten in voor-, tussen-, en eindmeting enigszins verschillen van die van alle 65+-ers in Rotterdam. Het percentage allochtonen onder alle 65+-ers is 17%, terwijl het percentage allochtone respondenten in de voor-, tussen- en eindmeting respectievelijk 12%, 13% en 11% bedraagt. Voor alle metingen geldt dat de Surinaamse 65+-ers relatief goed vertegenwoordigd zijn. In de voormeting en de eindmeting is het percentage Surinamers twee procent, in de tussenmeting is dit percentage drie procent. In de totale Rotterdamse populatie 65+-ers is dit percentage eveneens drie procent.

Tabel 2.3 Verdeling naar etniciteit in experimentele groep in vergelijking met totale populatie 65+-ers Rotterdam per 1 januari 2007

	65+-ers Rotterdam		Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	n	%	n <sup>1</sup>	%	n <sup>2</sup>	%	n	%
Nederlands	70.099	83	19.173	88	1.258	87	821	89
Turks	1.627	2	156	1	11	1	4	0
Marokkaans	1.105	1	215	1	14	1	1	0
Surinaams	2.430	3	516	2	44	3	22	2
Antilliaans	436	0	84	1	7	1	4	0
Overig	9.083	11	1.573	7	10	8	69	7
Totaal	84.780	100	21.717	100	1.444	100	921	100

<sup>1</sup> 2.379 respondenten hebben de vraag naar etniciteit niet beantwoord; <sup>2</sup> Vijf respondenten hebben de vraag naar etniciteit niet beantwoord; <sup>3</sup> Drie respondent hebben de vraag naar etniciteit niet beantwoord.

Samenvattend vormen de respondenten in de drie metingen een redelijk goede dwarsdoorsnede van de 65- tot 80- jarigen in Rotterdam, hoewel het percentage allochtonen



enigszins lager is. Verder is het aantal 80+-ers dat een OV-chipkaart heeft aangevraagd relatief laag, maar dit aantal overtreft wel de verwachtingen.

## 2.5 Achtergrondkenmerken experimentele groep en controlegroep

In de vorige paragraaf is de verdeling van leeftijd, geslacht en etniciteit van de experimentele groep vergeleken met alle Rotterdamse 65+-ers. In deze paragraaf wordt, in aanvulling hierop, een overzicht gegeven van de overige relevante achtergrondkenmerken van de experimentele groep, namelijk opleidingsniveau, autobezit, lichamelijke beperkingen, inkomen en woonsituatie. Vervolgens wordt in deze paragraaf gekeken in hoeverre de controlegroep op basis van deze achtergrondkenmerken vergelijkbaar is met de experimentele groep.

### Achtergrondkenmerken experimentele groep

Tabel 2.4 toont de verdeling van de respondenten uit de experimentele groep naar opleidingsniveau. Zowel voor de voormeting als voor de tussen- en eindmeting geldt dat ruim de helft van de respondenten lager opgeleid is. Ongeveer een derde (30% tot 34%) heeft een middelbare opleiding, terwijl voor alle metingen geldt dat 16% een hogere opleiding heeft genoten.

Tabel 2.4 Experimentele groep naar opleidingsniveau

	Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	n <sup>1</sup>	%	n <sup>2</sup>	%	n <sup>3</sup>	%
Lager onderwijs	11.514	54	703	52	460	51
Middelbaar onderwijs	6.536	30	442	33	305	34
Hoger onderwijs	3.463	16	217	16	142	16
Totaal	21.513	100	1.362	100	906	100

<sup>1</sup>2.583 respondenten hebben de vraag naar opleidingsniveau niet beantwoord; <sup>2</sup>87 respondenten hebben de vraag naar opleidingsniveau niet beantwoord; <sup>3</sup> 18 respondenten hebben de vraag naar opleidingsniveau niet beantwoord.

Tabel 2.5 toont dat het merendeel van de respondenten in het bezit is van een auto. In de tussenmeting is het percentage autobezitters met 54% het hoogst. Voor de voormeting en de eindmeting geldt 52% van de respondenten in het bezit is van een auto.

Tabel 2.5 Experimentele groep naar autobezit

	Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	N	%	N <sup>2</sup>	%	n	%
Ja	12.310	52	763	54	479	52
Nee	11.556	48	656	46	438	48
Totaal	23.866	100	1419	100	916	100

<sup>1</sup> 230 respondenten hebben de vraag naar autobezit niet beantwoord; <sup>2</sup> 30 respondenten hebben de vraag naar autobezit niet beantwoord; <sup>3</sup> 8 respondenten hebben de vraag naar autobezit niet beantwoord.

Zowel in de voormeting als in de eindmeting geldt voor 18% van de respondenten dat zij in een rolstoel zitten of slecht ter been zijn (tabel 2.6). In de tussenmeting is dit percentage iets lager, namelijk 15%.

Tabel 2.6 Experimentele groep naar lichamelijke beperkingen

	Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	n <sup>1</sup>	%	N <sup>2</sup>	%	n <sup>3</sup>	%
Ja	4.199	18	216	15	165	18
Nee	19.541	82	1.197	85	740	82
Totaal	23.740	100	1.413	100	905	100

<sup>1</sup> 356 respondenten hebben de vraag naar lichamelijke beperkingen niet beantwoord; <sup>2</sup> 36 respondenten hebben de vraag naar lichamelijke beperkingen niet beantwoord; <sup>3</sup> 19 respondenten hebben de vraag naar lichamelijke beperkingen niet beantwoord.

In tabel 2.7 is een verdeling gegeven van de respondenten naar inkomenscategorie. Uit de tabel blijkt dat het merendeel van de respondenten een inkomen heeft tussen 1.000 euro en 2.250 euro per maand, namelijk 64% in de voormeting, 68% in de tussenmeting en 70% in de eindmeting. Het percentage met een laag inkomen (minder dan 1.000 euro per maand) varieert van 19% in de voormeting tot 14% in de eindmeting. Circa één op de zes respondenten (17% in de voormeting, 16% in de tussen- en eindmeting) heeft een inkomen dat hoger is dan 2.250 euro per maand.

Tabel 2.7 Experimentele groep naar inkomen

	Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	n <sup>1</sup>	%	N <sup>2</sup>	%	n <sup>3</sup>	%
Laag (<1000)	3.871	19	202	16	125	14
Midden (1000-2250)	13.127	64	867	68	617	70
Hoog (>2250)	3.417	17	205	16	137	16
Totaal	20.415	100	1.274	100	879	100

<sup>1</sup> 3.681 respondenten hebben de vraag naar inkomen niet beantwoord; <sup>2</sup> 175 respondenten hebben de vraag naar inkomen niet beantwoord; <sup>3</sup> 45 respondenten hebben de vraag naar inkomen niet beantwoord.

In tabel 2.8 wordt de woonsituatie van de respondenten uit de experimentele groep weergegeven. Van de respondenten in de voor- en eindmeting woont 38% alleen, in de tussenmeting geldt dit voor 36% van de respondenten.

Tabel 2.8 Experimentele groep naar woonsituatie

	Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	n <sup>1</sup>	%	N <sup>2</sup>	%	n <sup>3</sup>	%
Alleen	8.983	38	507	36	352	38
Samen met anderen	14.402	62	885	64	566	62
Totaal	23.385	100	1.392	100	918	100

<sup>1</sup> 711 respondenten hebben de vraag over woonsituatie niet beantwoord. <sup>2</sup> 57 respondenten hebben de vraag over woonsituatie niet beantwoord <sup>3</sup> 6 respondenten hebben de vraag over woonsituatie niet beantwoord.

### Achtergrondkenmerken controlegroep

In de bovenstaande tabellen zijn de verschillende achtergrondkenmerken van de respondenten uit de experimentele groep beschreven. In onderstaande tabellen wordt ingegaan op de achtergrondkenmerken van de controlegroep. Daarbij wordt telkens in de laatste twee kolommen een vergelijking gemaakt met de percentages zoals deze bij de experimentele groep zijn gevonden, om op die manier inzichtelijk te maken in hoeverre de controlegroep op basis van achtergrondkenmerken vergelijkbaar is met de experimentele groep.

Omdat de controlegroep niet uit dezelfde doelgroep bestaat als de experimentele groep, maar is samengesteld uit 64-jarigen, wijkt de controlegroep op enkele relevante

achtergrondkenmerken af van de experimentele groep. Zo is bijvoorbeeld het aantal autobezitters onder 64-jarigen hoger dan onder de 65+-ers in de experimentele groep. Gezien deze verschillen is gekozen om in onderstaande tabellen niet alleen de experimentele groep als geheel te vergelijken met de controlegroep, maar om ook een kolom in te voegen met daarin alleen de 65-jarigen uit de experimentele groep. Op die manier is zichtbaar gemaakt dat de controlegroep sterk lijkt op de 65-jarigen uit de experimentele groep. In de analyses in hoofdstuk 4 is in diverse tabellen een uitsplitsing naar leeftijd gemaakt, waarbij de controlegroep en de groep 65-jarigen uit de experimentele groep onderling zijn vergeleken.

Tabel 2.9 toont de verdeling naar geslacht in de controlegroep en de experimentele groep. Het percentage mannen in de controlegroep is nagenoeg gelijk aan die in de experimentele groep (47% in de voormeting en 46% in de eindmeting van de controlegroep tegenover 45% in de experimentele groep). Onder de 65-jarigen uit de experimentele groep is het percentage mannen 46%.

Tabel 2.9 Verdeling naar geslacht in controlegroep in vergelijking met experimentele groep

	Controlegroep				Experimentele groep (voormeting)	
	Voormeting		Eindmeting		Gehele groep	65 jaar
	N	%	N	%	%	%
Man	374	47	344	46	45	46
Vrouw	425	53	399	54	55	54
Totaal	799	100	743	100	100	100

Tabel 2.10 toont de verdeling naar opleidingsniveau bij de controlegroep. Het percentage lager opgeleiden in de voormeting en de eindmeting bij de controlegroep is met respectievelijk 39% en 42% lager dan bij de experimentele groep (54%). Wanneer de controlegroep wordt vergeleken met de 65-jarigen in de experimentele groep is het verschil kleiner: 49% van de 65-jarigen is lager opgeleid. Van de respondenten in de controlegroep heeft circa een vierde deel (25% in de voormeting, 23% in de nameting) een hogere opleiding genoten. Bij de experimentele groep is het percentage hoger opgeleiden 16%, bij de 65-jarigen uit de experimentele groep is dit 20%.

Tabel 2.10 Verdeling naar opleidingsniveau in controlegroep in vergelijking met experimentele groep

	Controlegroep				Experimentele groep (voormeting)	
	voormeting		eindmeting		Gehele groep	65 jaar
	N	%	N	%	%	%
Lager onderwijs	282	39	313	42	54	49
Middelbaar onderwijs	258	36	258	35	30	31
Hoger onderwijs	184	25	172	23	16	20
Totaal	724	100	743	100	100	100

Ongeveer twee derde van de respondenten in de controlegroep is in het bezit van een auto (66% in de voormeting, 67% in de eindmeting) (tabel 2.11). Het percentage autobezitters bij de controlegroep is daarmee hoger dan het percentage autobezitters in de experimentele groep (52%). Het verschil tussen de controlegroep en de experimentele groep is minder groot wanneer alleen wordt gekeken naar de 65-jarigen in de experimentele groep. Van deze 65-jarigen is 62% in het bezit van een auto.

Tabel 2.11 Verdeling naar autobezit in de controlegroep in vergelijking met experimentele groep

	Controlegroep				Experimentele groep (voormeting)	
	voormeting		eindmeting		Gehele groep	65 jaar
	N	%	N	%	%	%
Wel auto	521	66	498	67	52	62
Geen auto	268	34	247	33	48	38
Totaal	789	100	745	100	100	100

Het percentage respondenten bij de controlegroep dat slecht ter been is of in een rolstoel zit is met 11% lager dan het percentage mensen met een lichamelijke beperking in de experimentele groep (18%) (tabel 2.12). Wanneer de controlegroep wordt vergeleken met de 65-jarigen uit de experimentele groep, blijkt juist van de 65-jarigen in de experimentele groep minder mensen met slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten (9%) dan bij de controlegroep het geval is.

Tabel 2.12 Verdeling naar lichamelijke beperkingen in de controlegroep in vergelijking met de experimentele groep

	Controlegroep				Experimentele groep (voormeting)	
	voormeting		eindmeting		Gehele groep	65 jaar
	N	%	N	%	%	%
Wel beperking	88	11	79	11	18	9
Geen beperking	696	89	657	89	82	92
Totaal	784	100	736	100	100	100

Wanneer de verdeling naar inkomen van de controlegroep wordt vergeleken met de inkomens uit de experimentele groep, blijkt dat het percentage met een laag inkomen bij de controlegroep (17% in de voormeting, 15% in de eindmeting) iets lager is dan het percentage met een laag inkomen bij de experimentele groep (19%) (tabel 2.13). Ruim een kwart van de respondenten in de controlegroep valt in de categorie met een hoog inkomen (28% in de voormeting, 27% in de eindmeting), terwijl dit percentage bij de experimentele groep 17% is. De verschillen in inkomen tussen de controlegroep en de experimentele groep nemen enigszins af wanneer bij de experimentele groep alleen de 65-jarigen worden geselecteerd.

Tabel 2.13 Verdeling naar inkomen in de controlegroep in vergelijking met de experimentele groep

	Controlegroep				Experimentele groep (voormeting)	
	voormeting		eindmeting		Gehele groep	65 jaar
	N	%	N	%	%	%
Laag (<1000)	119	17	106	15	19	19
Midden (1000-2250)	380	55	417	58	64	61
Hoog (>2250)	192	28	190	27	17	20
Totaal	691	100	713	100	100	100

In tabel 2.14 toont tot slot de woonsituatie van de respondenten uit de controlegroep. De tabel toont dat het percentage alleenstaande respondenten in de controlegroep lager is dan in de experimentele groep (32% in de voormeting en 29% in de eindmeting bij de controlegroep tegenover 38% bij de experimentele groep). Wel blijkt het percentage

alleenwonende in de controlegroep goed vergelijkbaar met het percentage alleenwonende 65-jarigen in de experimentele groep (29%).

Tabel 2.14 Verdeling naar woonsituatie in de controlegroep in vergelijking met de experimentele groep

	Controlegroep				Experimentele groep (voormeting)	
	voormeting		eindmeting		Gehele groep	65 jaar
	N	%	N	%	%	%
Alleen	246	32	213	29	38	28
Samen met anderen	526	68	532	71	62	72
Totaal	772	100	745	100	100	100

Samenvattend kan worden opgemerkt dat de controlegroep wat betreft geslacht goed overeenkomt met de experimentele groep. Wat betreft de overige achtergrondkenmerken blijkt de controlegroep in enige mate te verschillen van de experimentele groep. Deze verschillen nemen echter sterk af wanneer de controlegroep wordt vergeleken met alleen de 65-jarigen uit de experimentele groep.

## 2.6 Analyse

Om te bepalen wat het effect is van het experiment met gratis openbaar vervoer is nagegaan in hoeverre de gemeten verschillen met betrekking tot het gebruik van vervoersmiddelen, het ondernemen van activiteiten en de mate van eenzaamheid tussen de voormeting en de eindmeting significant zijn. De analysemethoden die zijn gebruikt voor het vaststellen van (de frequentie) van het gebruik van openbaar vervoer, (de frequentie van) het ondernemen van activiteiten en de mate van eenzaamheid worden in deze paragraaf toegelicht.

### Gebruik van openbaar vervoer

Voor het inzichtelijk maken van het gebruik van openbaar vervoer is gevraagd naar de frequentie van het gebruik van de metro, de tram en de bus gedurende een maand voorafgaand aan het experiment met gratis openbaar vervoer (voormeting), gedurende een maand tijdens het experiment met gratis openbaar vervoer (tussenmeting) en gedurende een maand na afloop van het experiment met gratis openbaar vervoer (eindmeting). Daarbij zijn de volgende antwoordcategorieën gebruikt:

1. geen gebruik van gemaakt
2. minder dan 1 keer per 2 weken
3. ongeveer 1 keer per 2 weken
4. ongeveer 1 keer per week
5. 2 tot 3 keer per week
6. 4 keer per week of meer

Bij het vaststellen of de respondent in de betreffende periode gebruik heeft gemaakt van het openbaar vervoer, zijn de antwoorden op de vragen naar busgebruik, metrogebruik en tramgebruik gecombineerd. Hierbij is gekeken of zij ten minste één keer per week gebruik hebben gemaakt van deze vormen van openbaar vervoer. Daarnaast zijn de respondenten op basis van de vraag over frequentie van gebruik ingedeeld in drie categorieën, namelijk: hoge frequentie van gebruik openbaar vervoer; lage frequentie van gebruik openbaar vervoer en; geen gebruik openbaar vervoer. De sleutel die is gehanteerd bij de indeling in deze categorieën wordt toegelicht in bijlage 1.

### **Ondernemen van activiteiten**

Voor het in kaart brengen van de activiteiten van 65+-ers zijn twaalf vragen gesteld over verschillende activiteiten. De antwoordcategorieën bij deze vraag zijn vergelijkbaar met de zes antwoordcategorieën bij de vraag naar het gebruik van openbaar vervoer. Om de interpretatie van de gegevens over de in de vragenlijst opgenomen lijst met activiteiten te vereenvoudigen en de vergelijking van deze gegevens tussen categorieën ouderen te vergemakkelijken is er een factoranalyse uitgevoerd. De twaalf variabelen die activiteiten meten, kunnen herleid worden tot vier onafhankelijke factoren: culturele activiteiten, ideële activiteiten, ontspanning, en sport en recreatie.

De factor culturele activiteiten bestaat uit de variabelen bezoek restaurant of bioscoop, bezoek museum en bezoek concert of theater. De factor ideële activiteiten bestaat uit de variabelen bezoek kerk, moskee of synagoge, deelname aan andere organisaties (bijvoorbeeld vakbond, ouderenbond) en vrijwilligerswerk. De factor ontspanning bestaat uit de variabelen wandeling of fietstocht, bezoek vrienden en familie en bezoek winkelcentrum. De factor sport en recreatie bestaan uit de variabelen sporten in verenigingsverband, deelname aan andere verenigingen (bijvoorbeeld zang-, muziek-, toneel- of hobbyverenigingen) en overige vrijetijdsactiviteiten buitenshuis.

Evenals bij het gebruik van openbaar vervoer is ook bij de verschillende typen activiteiten om te beginnen gekeken of de respondent dit type activiteit wel heeft ondernomen. Vervolgens is nagegaan wat de frequentie is waarmee dit type activiteit is ondernomen, waarbij ook hier onderscheid is gemaakt tussen een hoge frequentie, een lage frequentie en 'niet' (zie bijlage 1).

### **Eenzaamheidsscore**

Zoals eerder beschreven is de eenzaamheidsschaal gebruikt om de mate van eenzaamheid bij ouderen te meten. Deze eenzaamheidsschaal is tijdens de verschillende metingen en, indien de score nog niet bekend was, in de face-to-face interviews afgenomen. De schaal bestaat uit de volgende elf uitspraken (items):

1. Er is altijd iemand in mijn omgeving bij wie ik met mijn dagelijkse probleempjes terecht kan.
2. Ik mis een echt goede vriend of vriendin.
3. Ik ervaar een leegte om me heen.
4. Er zijn genoeg mensen op wie ik in geval van narigheid kan terugvallen.
5. Ik mis gezelligheid om me heen.
6. Ik vind mijn kring van kennissen te beperkt.
7. Ik heb veel mensen op wie ik volledig kan vertrouwen.
8. Er zijn voldoende mensen met wie ik me nauw verbonden voel.
9. Ik mis mensen om me heen.
10. Vaak voel ik me in de steek gelaten.
11. Wanneer ik daar behoefte aan heb kan ik altijd bij mijn vrienden terecht.

De schaal bestaat uit vijf positief geformuleerde uitspraken (item 1, 4, 7, 8, 11) en zes negatief geformuleerde uitspraken (item 2, 3, 5, 6, 9 en 10). Het niet instemmen met de positief geformuleerde uitspraken en het instemmen met de negatief geformuleerde uitspraken wordt indicatief geacht voor het ervaren van eenzaamheid. Sommatie van de antwoorden op de 11 items levert een schaalscore op die van 0 tot 11 loopt. Hoe hoger de score, des te eenzamer de persoon zich voelt is. Een score van drie of hoger is indicatief voor de aanwezigheid van matige eenzaamheid, een score van negen of hoger voor ernstige eenzaamheid. In de schaal komt het woord eenzaamheid niet voor en refereren de items niet aan specifieke situaties of gedragingen die leeftijdsgebonden zijn.

## 2.7 Interviews met ouderen

Ter verdieping en duiding van de resultaten uit de enquêtes zijn eind 2007 en begin 2008 met 50 ouderen die min of meer in een sociaal isolement verkeren uitgebreide gesprekken gevoerd. In augustus 2008 zijn er opnieuw 50 ouderen met eenzaamheidsgevoelens geïnterviewd. In deze honderd gesprekken met ouderen is ingegaan op verschillende aspecten van het gebruik van openbaar vervoer. Allereerst is gevraagd naar de mening over het openbaar vervoer en het gebruik van de OV-chipkaart. Vervolgens is daar verder op ingegaan met vragen over het reisgedrag tijdens het experiment met gratis openbaar vervoer en het reisgedrag in de periode dat niet gratis kon worden gereisd. Om aan te sluiten op de doelstelling van het experiment met gratis openbaar vervoer, is er doorgevraagd over het aantal bezoeken en activiteiten die ondernomen werden tijdens het experiment en in de periode dat er niet gratis kon worden gereisd. Er is ingegaan op sociale contacten, gevoelens van eenzaamheid, behoefte en mogelijkheden om anderen op te zoeken en ondernemen van activiteiten.

Voor de eerste ronde gesprekken, eind 2007 en begin 2008, was in eerste instantie de bedoeling sociaal geïsoleerden te selecteren op grond van enquêteresultaten in de voormeting. De vragenlijsten dienden van het College Bescherming Persoonsgegevens echter anoniem te worden verwerkt. Hierdoor was een selectie op score van eenzaamheid door koppeling met de aanvragers van een OV-chipkaart niet mogelijk. Als alternatief is gekozen om bij organisaties die zicht hebben op ouderen te informeren naar vereenzaamde 65+-ers. Hiervoor zijn een groot aantal ouderenbonden, thuiszorgmedewerkers, verzorgingshuizen, seniorenflats en maaltijdverzorger benaderd en gevraagd om medewerking bij het werven van vereenzaamde ouderen. Er zijn 28 ouderen geïnterviewd die zijn geworven via zorg- en welzijnsinstellingen voor ouderen en ouderenbonden. Van deze 28 ouderen scoorden 16 personen relatief hoog op de meetschaal eenzaamheidsgevoelens. Om toch voldoende vereenzaamde ouderen te spreken, is aan de tussenmeting een extra vraag aan de enquête toegevoegd, waarin respondenten hebben kunnen aangeven of zij willen meewerken aan een vervolgonderzoek. Van de 65+-ers die hebben aangegeven daaraan te willen meewerken, zijn 22 personen die hoog scoren op de meetschaal voor eenzaamheidsgevoelens gesproken.

Voor de tweede gespreksronde in augustus 2008 is tevens gebruik gemaakt van de extra vraag in de enquête van de tussenmeting. Voor deze gespreksronde zijn enkel ouderen met eenzaamheidsgevoelens geselecteerd. In deze ronde zijn gesprekken gevoerd met twintig personen met matige eenzaamheidsgevoelens, eveneens met twintig personen met sterke eenzaamheidsgevoelens en met tien personen met ernstige eenzaamheidsgevoelens.

De bevindingen uit deze gesprekken zullen in een apart hoofdstuk beschreven worden ter ondersteuning van de resultaten uit enquêtes van de drie metingen.





### **3. BELEIDSKADER GRATIS OPENBAAR VERVOER**

Voor de evaluatie van de proef gratis openbaar vervoer dient allereerst duidelijk te zijn op welke wijze deze maatregel aan het beleidsdoel zou moeten bijdragen.<sup>1</sup> Daartoe is allereerst gereconstrueerd op welke veronderstellingen het aanbieden van gratis openbaar vervoer aan ouderen is gebaseerd. Deze vaak impliciete veronderstellingen achter de beleidsinterventie kunnen door het beantwoorden van de volgende vragen worden geëxpliciteerd: wat was het probleem waarvoor het beleid zich gesteld zag, op welke wijze beoogde men dit probleem aan te pakken, en welke resultaten had men ermee voor ogen? Door dit helder te beschrijven wordt zichtbaar hoe het beleid verondersteld werd te werken en kan worden nagegaan of dit inderdaad in de praktijk is gerealiseerd. Bij het formuleren van deze veronderstellingen is gebruik gemaakt van schriftelijk materiaal, op de eerste plaats de nota en aanvullende documenten van betrokken organisaties, aangevuld met enkele interviews met sleutelfiguren die betrokken zijn geweest bij het opstellen van beleidsnota's en de verdere uitwerking van het beleid. Gereconstrueerd is via welke mechanismen de beoogde doelen zouden moeten worden bereikt.

#### **3.1 Initiatiefnota**

In de initiatiefnota gratis openbaar vervoer van het Tweede Kamerlid Dijkstra<sup>2</sup> is voorgesteld het openbaar vervoer voor ouderen (vanaf 65 jaar) gratis te maken op werkdagen vanaf 09.00 uur.<sup>3</sup> In de nota wordt het tegengaan van eenzaamheid en isolement van ouderen als beoogd effect genoemd.

Ter onderbouwing wordt onder meer aangevoerd dat door het aanbieden van gratis openbaar vervoer in België het gebruik van de bus is gestegen met 35%, terwijl in dezelfde periode (2001-2003) het OV-gebruik in Nederland op het platteland met 35% is gedaald en in steden met 10%. De toename van de mobiliteit in Nederland is volgens de initiatiefnota vooral voor rekening van de auto gekomen. Met name ouderen zijn volgens de initiatiefnota sterk afhankelijk van openbaar vervoer, omdat het gebruik van eigen vervoer met het klimmen der jaren moeilijker wordt. Ter onderbouwing wordt een rapport van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) aangehaald.<sup>4</sup> Hieruit blijkt dat 65+-ers met het vorderen van de leeftijd steeds minder kilometers afleggen: vooral boven de 70 jaar neemt de uithuizigheid en mobiliteit sterk af, elk jaar met ongeveer vijf procent. Factoren die hierbij een rol spelen zijn volgens het SCP: de verslechterende gezondheidssituatie, waarmee het ouder worden gepaard gaat; een relatief laag rijbewijs- en autobezit onder verouderde leeftijdscategorieën; en minder welstand dan onder jongere ouderen.

---

<sup>1</sup> Openbaar vervoer kan nimmer gratis zijn. Het laten rijden van bussen, trams en metro's kost geld. Wel kan openbaar vervoer aan bepaalde doelgroepen gratis of tegen lagere kosten worden aangeboden. In dit rapport wordt met gratis bedoeld dat het openbaar vervoer kosteloos wordt aangeboden aan 65+-ers.

<sup>2</sup> TK 2005-2006, 30.368 nr. 1.

<sup>3</sup> In de initiatiefnota wordt tevens gepleit voor het aanbieden van gratis openbaar vervoer aan forenzen om files te bestrijden en aan gehandicapten en Mbo-scholieren van 16 en 17 jaar. Deze doelgroepen worden in dit rapport buiten beschouwing gelaten.

<sup>4</sup> Sociaal en Cultureel Planbureau (2005): De sociale staat van Nederland. Den Haag.

Mobiliteit wordt in de initiatiefnota gezien als een basisvoorwaarde voor het kunnen deelnemen aan het maatschappelijke verkeer. Beperking van mobiliteit beperkt de mogelijkheden van integratie. De invoering van gratis openbaar vervoer voor ouderen zou de maatschappelijke participatie van deze groep sterk kunnen bevorderen. Vooral ouderen die niet over een auto beschikken, of niet meer in staat zijn een auto te rijden, zouden vereenzamen. Vereenzaming onder ouderen is momenteel een groot probleem. Gratis openbaar vervoer zou bovendien goed zijn voor ouderen die leven onder de armoedegrens. In de initiatiefnota is gesteld dat in Nederland circa 265.000 ouderen (65+-ers) onder de armoedegrens leven. Voor hen zou het van grote betekenis zijn wanneer ze gratis met het openbaar vervoer mogen reizen. Vooral deze sociale motieven worden van wezenlijk belang geacht in het pleidooi voor gratis openbaar vervoer. Overigens moet het openbaar vervoer niet alleen financieel toegankelijk zijn, maar ook fysiek.

Dat Nederland een steeds grotere groep welvarende ouderen kent die in het bezit is van een auto mag geen argument zijn om geen gratis openbaar vervoer aan te bieden. Zij zullen naar verwachting geen groot beroep doen op gratis openbaar vervoer, want blijven vermoedelijk verknocht aan de auto. Bovendien wordt in de initiatiefnota gesteld dat wanneer een partner overlijdt de overgeblevene afhankelijk kan worden van het openbaar vervoer om aan zijn of haar mobiliteitsvraag te voldoen.

### **Reactie kabinet<sup>5</sup>**

Voorstellen voor Gratis Openbaar Vervoer (GOV) zijn regelmatig ingegeven door ontwikkelingen in Vlaanderen. Het rapport Benchmark openbaar vervoer Vlaanderen brengt beleid, cijfers, trends, analyses en succesfactoren van het openbaar vervoer in Vlaanderen in beeld, afgezet tegen Nederland.<sup>6</sup> Het gebruik van het openbaar vervoer blijkt in Vlaanderen de afgelopen jaren (1995-2004) fors te zijn gegroeid. Hierdoor heeft Vlaanderen haar achterstand ten opzichte van Nederland ingehaald. Een causaal verband tussen de stijging van het OV-gebruik enerzijds en de afnemende groei van het autogebruik anderzijds, kan niet worden aangetoond. Het OV-beleid in Vlaanderen is niet alleen gericht op mobiliteit, maar ook op de wens om alle inwoners gelijke kansen te bieden. Het Vlaamse openbaar vervoer kan de mobiliteitskloof tussen hoog- en laaggeschoolden en tussen mannen en vrouwen helpen te dichten.

Volgens het kabinet reizen ouderen slechts in zeer beperkte mate tijdens de ochtendspits. Ouderen zouden ook steeds langer zelfstandig mobiel zijn; met name onder oudere vrouwen stijgt het rijbewijsbezit en het autogebruik. De moderne oudere zou voor sociale contacten minder afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Over het verminderen van sociaal isolement en vereenzaming wordt in de kabinetsreactie met geen woord gesproken.

De in de initiatiefnota vermelde 265.000 ouderen in Nederland (65+-ers) onder de armoedegrens wordt betwist. Uit cijfers van het CBS over 2004 zou blijken dat er 89.000 huishoudens zijn met een hoofdkostwinnaar boven de 65 jaar die op het sociaal minimum leven. Dit betreft 6% van alle 65+-huishoudens. Verder wordt gesteld dat armoedebeleid de verantwoordelijkheid is van gemeenten. Als gemeenten GOV een passend instrument vinden om armoedebeleid te voeren, dan kunnen zij als derdebetaler GOV inkopen bij de vervoerder. Bovendien wordt opgemerkt dat ouderen al een korting van 33% hebben. Zij kunnen gebruik maken van de roze strippenkaart en reductieabbonnementen. Volgens het kabinet is de prijs voor ouderen over het algemeen niet de grootste belemmering om openbaar vervoer te gebruiken. Voor ouderen zou de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer belangrijker zijn.

---

<sup>5</sup> TK 2005-2006, 30.368 nr. 3.

<sup>6</sup> Mol, Beghin 2006

## Motie

De Tweede Kamer heeft in een motie van Roefs c.s. de regering verzocht een experiment te starten met gratis of substantieel goedkoper openbaar vervoer voor ouderen in de daluren en daarvoor in cofinanciering met bereidwillige decentrale overheden de nodige middelen vrij te maken.<sup>7</sup> Op basis van alle experimenten zal de Tweede Kamer in het najaar van 2009 over het standpunt van het kabinet over gratis of goedkoop openbaar vervoer geïnformeerd worden<sup>8</sup>.

### 3.2 Experiment GOV Rotterdam

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft op 4 december 2006 een brief gestuurd naar het samenwerkingsverband van kaderwetgebieden op het gebied van verkeer en vervoer (SKVV). Hierin wordt gevraagd aan de zeven stadsregio's gezamenlijk met één experiment met 'gratis' of goedkoop openbaar vervoer (in de daluren) voor ouderen (vanaf 65 jaar) te komen. De gemeente Rotterdam heeft ervoor gekozen zelf een projectplan in te dienen. In het projectplan van de gemeente Rotterdam worden de doelstellingen uit de brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderschreven.<sup>9</sup> Hierbij gaat het om het tegengaan van sociaal isolement onder ouderen door gratis openbaar vervoer en het effect op het reisgedrag van ouderen. Het bevorderen van het gebruik van de OV-chipkaart is een neven doel dat kan meeliften. Op termijn moeten alle OV-gebruikers in Rotterdam een OV-chipkaart hebben. Juist de doelgroep van 65+-ers is lastig te bereiken. Met dit experiment kan een groot gedeelte van deze doelgroep in één keer van een OV-chipkaart worden voorzien.

Het structureel tegengaan van (ernstig) sociaal isolement wordt in het gemeentelijke projectplan als lastig gezien, mede door de beperkte looptijd van het experiment. Het in een sociaal isolement raken van ouderen is vaak een traject van jaren. Sociaal isolement wordt veroorzaakt door een complex van factoren: sociale factoren, persoonlijke omstandigheden en/of sociaal-psychologische kenmerken van een persoon kunnen er de oorzaak van zijn dat iemand in een isolement raakt. Bij sociaal isolement wordt veelal direct gedacht aan ouderen, aangezien zij extra bloot staan aan risicofactoren, zoals afnemende gezondheid en partnerverlies. De specifieke aandacht vanuit bestaande voorzieningen en instellingen voor ouderen kunnen de risico's voor deze groep echter beperken. Vanaf de leeftijd van 75 nemen de risico's toe. De zelfredzaamheid neemt af en zij zijn dan meer aangewezen op de hulp van anderen. Ook het ontbreken van een goed functionerend sociaal netwerk verhoogt de kans op sociaal isolement. De overheid kan ingrijpen met voorzieningen op het sociale vlak waardoor ook mensen uit kwetsbare groepen kunnen blijven deelnemen aan de samenleving. Maar een dergelijk beleid gericht op kwetsbare groepen alleen is niet voldoende, omdat door omstandigheden en/of door persoonlijkheidskenmerken er altijd mensen buiten de boot zullen vallen. Om ook deze individuele gevallen in het vizier te krijgen, moeten aanvullende maatregelen worden genomen. Het experiment in Rotterdam zal zich daarom niet beperken tot alleen het aanbieden van gratis OV, maar zal zich daarnaast ook bezig houden met:

- Het aanhaken bij bestaande (recreatieve) activiteiten;
- Het initiëren van acties rond deze activiteiten;
- Het aanhaken bij bestaande organisaties om ouderen zo goed mogelijk te begeleiden.

---

<sup>7</sup> TK 2005-2006, 30.368 nr. 5.

<sup>8</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Brief: Resultaten "gratis met de bus van 12- en 65+" in Eindhoven.

<sup>9</sup> Projectplan gratis openbaar vervoer voor 65+-ers in Rotterdam, gemeente Rotterdam 2007.

Volgens geïnterviewde beleidsmedewerkers is het aanbieden van gratis openbaar vervoer niet voldoende om 65+-ers uit een eventueel sociaal isolement te halen. Nagegaan is daarom in hoeverre een koppeling gemaakt kan worden met andere organisaties en/of projecten. Hierbij is samenwerking gezocht met organisaties zoals Ouderenwerk en de Rotterdamse ouderenbond Cosbo. Het geven van suggesties aan 65+-ers over activiteiten die worden georganiseerd kan een extra stimulans zijn om de OV-chipkaart ook daadwerkelijk te gaan gebruiken. Het promoten van de Rotterdamse recreatieve activiteiten bij de ouderen die in een sociaal isolement verkeren en vereenzaamd zijn wordt echter als een lastige opgave gezien.

### **3.3 Beleidsveronderstellingen**

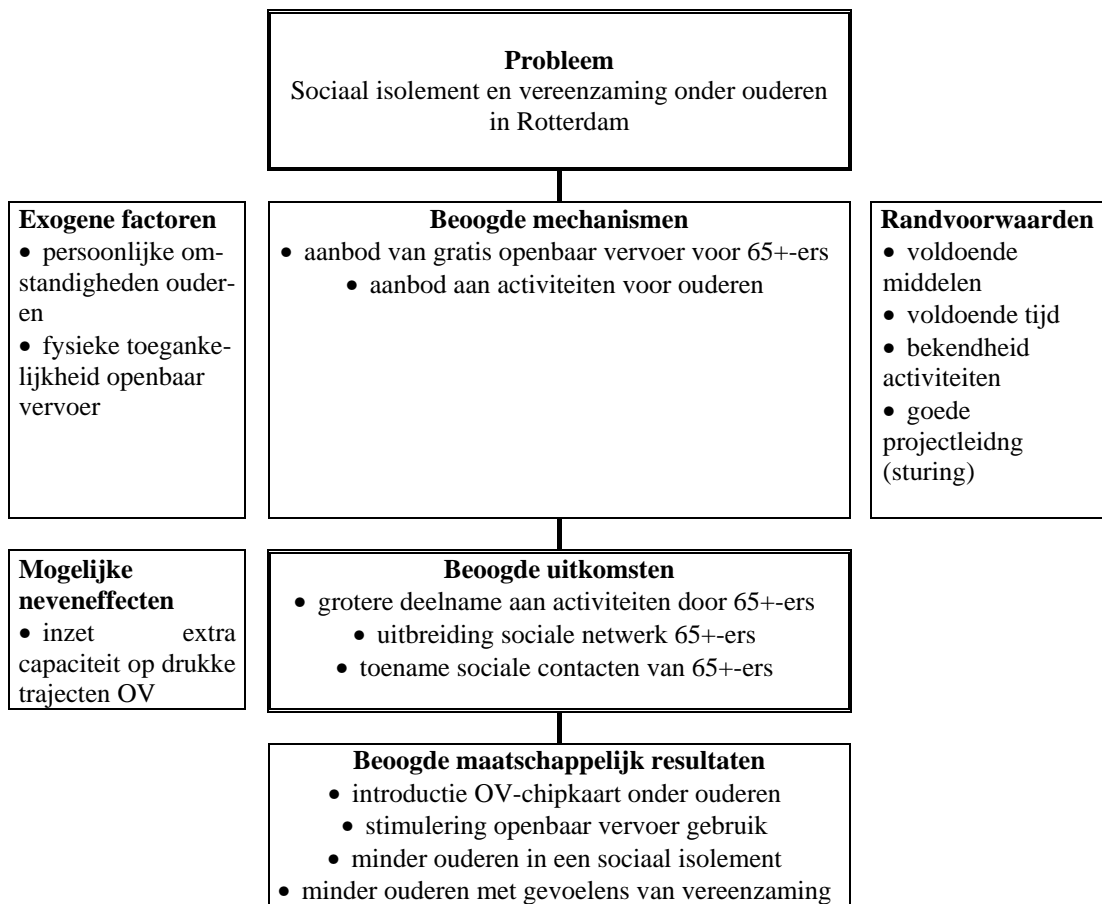
Om vereenzaming tegen te gaan worden maatregelen genomen die tot een gedragsverandering van ouderen dienen te leiden. Ouderen dienen te worden gestimuleerd om meer en vaker deel te nemen aan activiteiten buitenshuis waardoor de mogelijkheid dat zij meer met anderen in contact komen groter wordt. Verondersteld wordt hierbij dat het aanbieden van gratis openbaar vervoer aan 65+-ers een maatregel is die tot een dergelijke gedragverandering zal leiden.

De veronderstellingen achter het aanbieden van gratis openbaar vervoer zijn als volgt te omschrijven: er bestaat een probleem met de vereenzaming onder ouderen. Voor het verminderen van vereenzaming wordt gratis openbaar vervoer aangeboden aan 65+-ers. Als deze maatregel wordt geleverd in de vorm van extra financiële middelen voor het mogelijk maken van gratis openbaar vervoer voor 65+-ers en als er door ouderen van het aanbod gratis openbaar vervoer gebruik wordt gemaakt, dan zullen zij aan meer activiteiten deelnemen, waardoor zij meer sociale contacten krijgen en hun sociale netwerk groter wordt, met als gevolg dat zij minder in een isolement leven en de vereenzaming verminderd.

#### **Randvoorwaarden**

De veronderstellingen in het schema in figuur 3.1 gaan er van uit dat indien, binnen bepaalde randvoorwaarden, de genoemde inspanningen plaatsvinden deze navenant positieve resultaten zullen opleveren. Inzet van financiële middelen en personele inzet is alleen zinvol wanneer is voldaan aan een aantal randvoorwaarden. Een succesvolle uitvoering van de proef is afhankelijk van voldoende financiële middelen, grote bekendheid van de op ouderen gerichte activiteiten, een praktisch en werkbaar tijdsplan waarin rekening is gehouden met voldoende doorlooptijd voor het bereiken van de beoogde maatschappelijke effecten. Voor de coördinatie van de proef is verder een goede projectleiding essentieel.

Figuur 3.1 Schematisch overzicht beleidsveronderstellingen gratis openbaar vervoer voor 65+-ers in Rotterdam



### Exogene factoren

Buiten de randvoorwaarden spelen in de proef gratis openbaar vervoer voor 65+-ers nog enkele exogene factoren een rol die van invloed kunnen zijn op de deelname van ouderen aan het experiment en de uitkomsten van de proef. Deze factoren, fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de persoonlijke omstandigheden van ouderen, zijn in het tijdsbestek van de proef lastig te wijzigen, maar hebben mogelijk wel invloed op de uiteindelijk behaalde resultaten.



## 4. RESULTATEN EXPERIMENT

De hoofddoelstellingen van het experiment met gratis openbaar vervoer zijn het tegengaan van sociaal isolement onder ouderen in Rotterdam en het bevorderen van het gebruik van de OV-chipkaart door deze groep. De gemeente Rotterdam hoopt hen op deze wijze te motiveren meer deel te nemen aan activiteiten en daarbij meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. De vergelijking van de voormeting met de gegevens uit de tussenmeting laat het resultaat zien van de tussenliggende periode waarin gratis openbaar vervoer is aangeboden aan 65+-ers. We willen met name inzicht in de resultaten enkele maanden na afloop van de proef om te kunnen nagaan of het reisgedrag van 65+-ers structureel is gewijzigd. Uit de tussenmeting bleek dat 65+-ers vaker met het openbaar vervoer reisden. Zijn ze dat blijven doen of is het gebruik teruggezak naar het niveau voordat er gratis openbaar vervoer werd aangeboden? En wat is het effect op de activiteiten die dor 65+-ers zijn ondernomen en heeft dit gevolgen voor hun gevoelens van eenzaamheid?

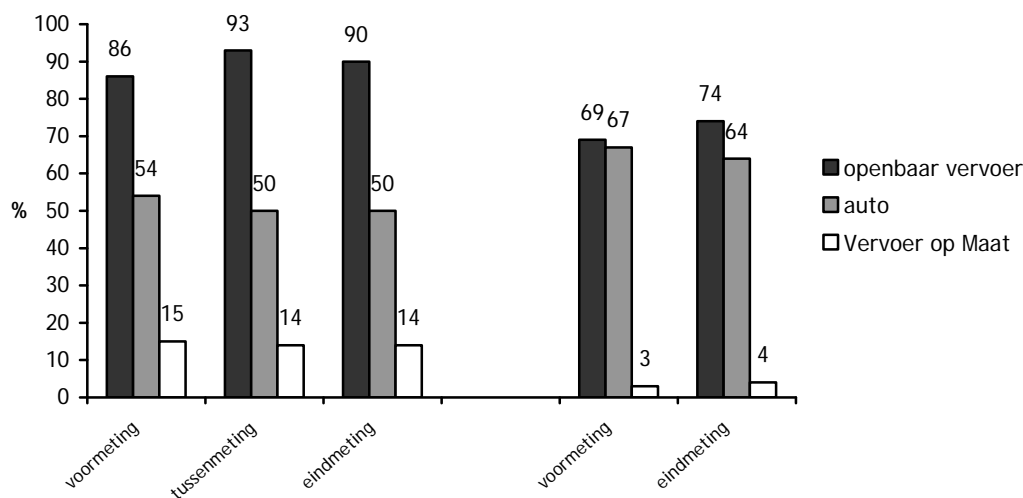
### 4.1 Mobiliteit

Allereerst wordt gekeken naar het verschil in gebruik van openbaar vervoer in de gratis periode. Ook is gekeken of het gebruik van de auto en Vervoer op Maat is veranderd. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt naar leeftijd, geslacht en inkomen. Vervolgens wordt ingegaan op het gebruik van de OV-chipkaart. Naast het percentage 65+-ers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer, de auto en Vervoer op Maat is ook gekeken naar de frequentie waarin gebruik is gemaakt van deze vervoersmiddelen. Het verschil in frequentie kan mogelijke verschillen in gebruik van openbaar vervoer verklaren.

#### **Gebruik openbaar vervoer**

In de periode dat het openbaar vervoer gratis is, maken meer ouderen gebruik van het openbaar vervoer. Het gebruik van het openbaar vervoer is voor de start van de proef met gratis openbaar vervoer al bijzonder hoog in Rotterdam. Van de 65+-ers blijkt 86% in de maand voorafgaand aan de proef met gratis openbaar vervoer met de tram, metro of bus te hebben gereisd. Tijdens de proef neemt het gebruik van het openbaar vervoer van de 65+-ers toe tot 93%, na de proef is dit enigszins afgenomen tot 90% (figuur 4.1). Dit percentage is significant hoger dan voor de proef. Met andere woorden: het percentage 65+-ers dat na afloop van de proef gebruik van het openbaar vervoer is gestegen. Het percentage ouderen dat gebruik maakt van Vervoer op Maat is met 15% voor de proef en 14% tijdens en na afloop van de proef nagenoeg gelijk gebleven. Het percentage 65+-ers dat gebruik heeft gemaakt van de auto is significant afgenomen. Voor aanvang van de proef gebruikte 54% de auto, terwijl dit tijdens de proef en na afloop van de proef 50% is.

Figuur 4.1 Ontwikkeling gebruik van vervoersmiddelen door 65+-ers en controlegroep, in %



### Controlegroep

Personen in de controlegroep maken minder gebruik van het openbaar vervoer en meer van de auto. Wel is ook in de controlegroep het gebruik van het openbaar vervoer gestegen. Ging in de maand voorafgaand aan de proef 69% wel eens met het openbaar vervoer, na afloop is dit toegenomen tot 74%. Het gebruik van auto en Vervoer op Maat is niet significant veranderd.

De personen in de controlegroep zijn zelf niet in aanmerking gekomen voor gratis openbaar vervoer. Zij kunnen echter wel een partner hebben die voor gratis OV in aanmerking komt of vrienden en kennissen hebben die gratis met het OV kunnen reizen. Wanneer zij met personen die gratis kunnen reizen activiteiten ondernemen, kunnen ze daardoor zijn gestimuleerd ook het openbaar vervoer te nemen. Daarnaast stijgt het gebruik van het openbaar vervoer. Uit het jaarverslag 2007 blijkt dat het aantal reizigerskilometers in 2007 met 2,5% is toegenomen ten opzichte van 2006 (RET 2008). Het aanbod van openbaar vervoer is vergroot. Niet alleen zijn de frequenties op lijnen verhoogt, er zijn ook enkele lijnen toegevoegd. Zo zijn er vaste intervallen van 10 minuten bij tram en metro op werkdagen van 7 uur 's ochtends tot 7 uur 's avonds. In de avonden is in de metro de frequentie verhoogd van een 20 minuten naar een 15 minuten dienstregeling. Als de trend van meer gebruik van openbaar vervoer door het bredere aanbod zich doorzet in 2008 kan dit de stijging van het openbaar vervoergebruik door de controlegroep verklaren.

### Gebruik OV naar achtergrondkenmerken

Zowel meer mannen als vrouwen maken ten tijde van het experiment gebruik van het openbaar vervoer in vergelijking met de periode dat het niet gratis was. Het percentage mannen dat gebruik maakt stijgt van 83% naar 87%, bij vrouwen is de stijging iets minder groot, namelijk van 88% naar 91% (zie tabel 4.1).

Bij de controlegroep is geen significante verandering in het gebruik van het openbaar vervoer naar geslacht vastgesteld.

Tabel 4.1 Gebruik van openbaar vervoer door 65+-ers naar geslacht, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
man	83	62	93	87 <sup>+</sup>	68
vrouw	88	75	94	91 <sup>+</sup>	80

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$



### Leeftijd

Bij de verschillende leeftijdscategorieën zien we dat in alle categorieën sprake is van een toename in het gebruik van gratis openbaar vervoer tijdens de experimentperiode. In tabel 4.2 is te zien dat met name bij de 65-jarigen en 66- tot en met 70-jarigen een stijging is in het percentage dat gebruik heeft gemaakt van het gratis openbaar vervoer. Na beëindiging van de proef is het gebruik teruggelopen, met name bij de 65 tot 70-jarigen. De oudere leeftijdscategorieën zijn (significant) meer gebruik blijven maken van openbaar vervoer.

Tabel 4.2 Gebruik van openbaar vervoer door 65+-ers per leeftijdscategorie, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
64 jaar	-	69	-	-	74 <sup>+</sup>
65 jaar	83	-	92	83	-
66 - 70 jaar	87	-	96	88	-
71 - 75 jaar	87	-	94	91 <sup>+</sup>	-
76 - 80 jaar	87	-	93	89	-
81 jaar en ouder	81	-	88	90 <sup>+</sup>	-

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

Ook bij de controlegroep is het gebruik van openbaar vervoer significant gestegen, van 69% in de voormeting naar 74% in de eindmeting.

### Inkomen

Bij het aanbieden van gratis openbaar vervoer speelt het wegnemen van financiële drempels een belangrijke rol. Van belang is in hoeverre ouderen met een lager inkomen gebruik hebben gemaakt van het aanbod en of zij dit na afloop van de proef ook nog doen. Bij zowel lage, midden als hoge inkomensgroepen is het percentage gestegen dat van gratis openbaar vervoer gebruik heeft gemaakt (zie tabel 4.3). De stijging is het grootst in de midden en hoge inkomensgroepen: 8 procentpunten. Bij de groep met een laag inkomen was het gebruik van het openbaar vervoer al wat hoger maar is de stijging geringer, namelijk 4 procentpunt. Na afloop van de proef is het percentage van de lage inkomens dat gebruik maakt van openbaar vervoer weer terug op het niveau van voor het experiment, terwijl de middeninkomens een blijvend stijging van laten zien. Ook bij de hogere inkomens is het gebruik van het openbaar vervoer weer teruggevallen naar het niveau van voor de proef.

Bij de controlegroep is een vergelijkbare ontwikkeling zichtbaar. Een (significante) toename van openbaar vervoergebruik onder midden en hogere inkomens en een stabiel percentage van de lagere inkomenscategorie dat gebruik maakt van openbaar vervoer.

Tabel 4.3 Gebruik van openbaar vervoer door respondenten per inkomensklasse, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
laag	89	82	94	90	82
midden	86	69	94	91 <sup>+</sup>	78 <sup>+</sup>
hoog	83	63	91	84	67

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting  $p < 0.05$

### Gebruik OV-chipkaart

Zoals in hoofdstuk 2 reeds is aangegeven zijn in mei 2007 ruim 88.000 (bijna) 65+-ers aangeschreven. Hierop hebben 51.573 65+-ers positief gereageerd. Bijna de helft van deze ouderen (24.149; 47%) heeft een aanvraag voor een OV-chipkaart retour gestuurd. De overige 25.943 65+-ers blijken reeds in het bezit te zijn van een OV-chipkaart.

Uit de tussenmeting is gebleken dat mede door de proef ruim de helft van de 65+-ers (55%) een OV-chipkaart heeft aangevraagd. Hiervan heeft in de eerste periode met gratis openbaar vervoer 94% ook gebruik gemaakt van de OV-chipkaart.

#### *Gebruik OV-chipkaart door 65+-ers*

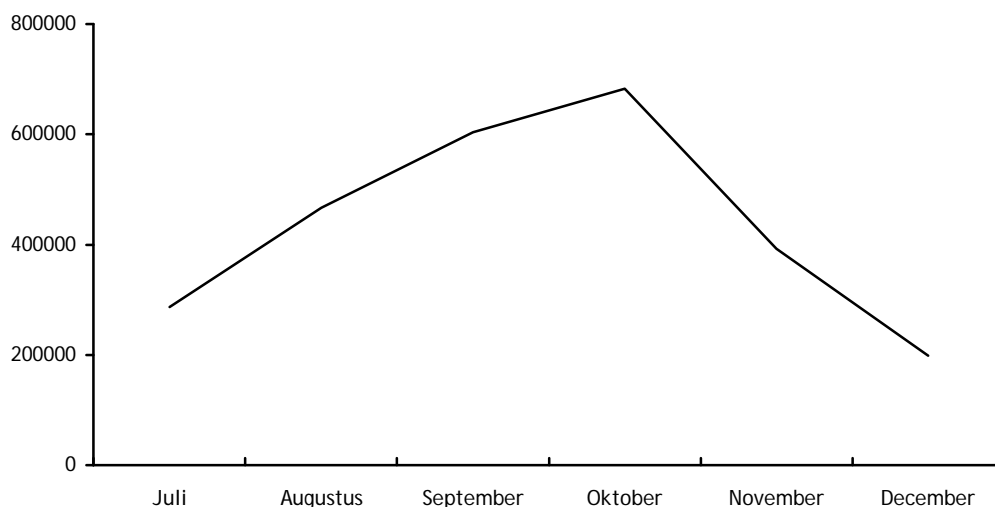
Van de RET zijn voor 2007 gegevens verkregen van de transacties met de OV-chipkaart. Gegevens over het jaar 2008 zijn niet beschikbaar. Voor 2007 gaat het om het totale aantal ritten dat tijdens de eerste proefperiode per maand is gemaakt met het door de RET als een apart product geregistreerde Vrij vervoer 65+.

Volgens de RET heeft een groot aantal 65+-ers niet in- en uitgecheckt met de OV-chipkaart. Vermoedelijk zijn zij in de veronderstelling dat dit niet nodig is, omdat ze bij hun OV-chipkaart ook een papieren zichtcoupon hebben ontvangen. Hiermee kunnen zij aantonen dat zij in aanmerking komen voor gratis reizen. Daarnaast zijn er in de eerste periode storingen geweest aan de chipkaartapparatuur. Vooral bij de apparatuur van de tram en de bus is dit het geval geweest. Hierdoor hebben reizigers problemen kunnen hebben met het gebruik van hun chipkaart en zijn zij niet altijd in staat geweest in te checken.

Op basis van waarnemingen en een aanvullend gericht onderzoek heeft de RET een correctiepercentage voor het niet-inchecken vastgesteld van 30% voor de bus en tram en 15% voor de metro. Deze correctie is in de cijfers verwerkt. In figuur 4.2 zijn de aantallen ritten met het openbaar vervoer in Rotterdam vermeld van 65+-ers. Het gaat hier om enkele ritten, niet om retourritten. Alle ruim 50.000 65+-ers met een OV-chipkaart hebben gezamenlijk in een half jaar tijd ruim 2,6 miljoen ritten met het openbaar vervoer gemaakt. Dit komt neer op gemiddeld 53 ritten per persoon. Omdat iedere 65+-er maximaal vier maanden aan de proef heeft kunnen deelnemen, komt dit gemiddeld neer op ruim drie ritten per week.

In de maand oktober is het aantal ritten het hoogst. In totaal hebben 65+-ers in die maand 682.480 keer een rit gemaakt met het openbaar vervoer. Na oktober daalt het aantal door 65+-ers gemaakte ritten sterk. In december hebben zij gezamenlijk nog geen 200.000 ritten gemaakt.

Figuur 4.2 Ontwikkeling aantallen ritten met OV-chipkaart door 65+-ers in de eerste proefperiode naar maand



Uit de chipkaartdata kan tevens worden afgeleid in welke maand de eerste incheck is gedaan op het vrij reizenproduct (voor zover er is ingecheckt). Op basis van dit gegeven is een indruk verkregen van het verloop van het gebruik van het vrij vervoer. De 65+-ers hebben zelf kunnen bepalen wanneer de vrij vervoerperiode van vier maanden binnen de totale periode van zes maanden is ingegaan.

In tabel 4.4 staat het percentage van de OV-chipkaarten dat in de betreffende maand voor het eerst heeft ingecheckt en het percentage geldige kaarten per maand. In de maand oktober is het percentage geldige kaarten het hoogst (94%). In december heeft 2% van de 65+-ers voor het eerst met de OV-chipkaart ingecheckt. Een derde (31%) van de OV-chipkaarten van 65+-ers was in die maand nog geldig voor de proef.

Tabel 4.4 Maand van eerste keer gebruik OV-chipkaart door 65+-ers, in %

Maand (2007)	Percentage eerste incheck	Percentage geldige kaarten
Juli	43	43
Augustus	25	68
September	18	86
Oktober	8	94
November	4	55
December	2	32
Totaal	100	-

Gezien het hoge percentage geldige kaarten en het grote aantal gemaakte ritten in oktober mag worden aangenomen dat in die maand de hoogste aantallen 65+-ers van gratis reizen met het openbaar vervoer gebruik hebben gemaakt. Uitgaande van het percentage geldige kaarten van 94% maakten zij in oktober gemiddeld 14,5 ritten per persoon. Dit komt neer op gemiddeld 3,6 ritten per week.

#### **Frequentie gebruik vervoermiddelen**

Naast het percentage 65+-ers dat gebruik maakt van openbaar vervoer is ook gekeken naar de frequentie waarmee hiervan gebruik is gemaakt. Uit tabel 4.5 blijkt dat voorafgaand aan de proef het openbaar vervoer het meest frequent gebruikte vervoermiddel is. Van de 65+-ers gebruikt ruim de helft (51%) frequent het openbaar vervoer, terwijl 37% frequent de auto gebruikt.

Na afloop van de proef is het percentage 65+-ers dat met een hoge frequentie van het openbaar vervoer gebruik maakt (dat wil zeggen: vaker dan één keer per week, zie ook bijlage 1) gestegen naar 62%. Het frequente gebruik van de auto is gedaald naar 31%. Het gebruik van Vervoer op Maat is onveranderd gebleven.

Tabel 4.5 Frequentie van gebruik van vervoermiddelen, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Hoge frequentie					
auto	37	50	29	31 <sup>+</sup>	48
openbaar vervoer	51	38	73	62 <sup>+</sup>	48 <sup>+</sup>
vervoer op maat	3	1	3	3	1
Lage frequentie					
auto	18	17	21	20	16
openbaar vervoer	34	31	20	27 <sup>+</sup>	26 <sup>+</sup>
vervoer op maat	12	2	11	11	3
Niet					
auto	46	33	50	50 <sup>+</sup>	36
openbaar vervoer	14	31	7	11 <sup>+</sup>	26 <sup>+</sup>
vervoer op maat	86	97	87	86	96

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting experimentele groep,  $p < 0.05$

### Leeftijd

De toenemende frequentie van het gebruik van openbaar vervoer in de periode van gratis openbaar vervoer en vervolgens afnemende frequentie geldt voor alle leeftijdscategorieën (tabel 4.6). De frequentie van het gebruik van de 65+-ers, die hoog frequent met het openbaar vervoer reizen, ligt enkele maanden na afloop van de proef structureel hoger dan voor de proef.<sup>1</sup>

Tabel 4.6 Frequentie gebruik openbaar vervoer naar leeftijd, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Hoge frequentie					
64 jaar	-	38	-	-	48 <sup>+</sup>
65 jaar	47	-	70	58	-
66 - 70 jaar	51	-	77	62 <sup>+</sup>	-
71 - 75 jaar	53	-	78	62 <sup>+</sup>	-
76 - 80 jaar	55	-	80	63 <sup>+</sup>	-
81 en ouder	47	-	62	63 <sup>+</sup>	-
Lage frequentie					
64 jaar	-	31	-	-	26 <sup>+</sup>
65 jaar	37	-	23	25	-
66 - 70 jaar	35	-	20	25 <sup>+</sup>	-
71 - 75 jaar	34	-	17	30	-
76 - 80 jaar	32	-	23	26	-
81 en ouder	34	-	26	27	-
Niet					
64 jaar		31			26 <sup>+</sup>
65 jaar	17	-	8	17	-
66 - 70 jaar	13	-	4	13	-
71 - 75 jaar	13	-	6	9 <sup>+</sup>	-
76 - 80 jaar	13	-	7	11	-
81 en ouder	19	-	12	10 <sup>+</sup>	-

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

<sup>1</sup> Vanwege een relatief gering aantal respondenten is het verschil tussen voor- en nameting bij 65-jarigen niet significant. Het verschil is echter minstens zo groot als bij de overige leeftijdscategorieën.

### Geslacht

Uit tabel 4.7 blijkt dat zowel mannen als vrouwen frequenter zijn gaan reizen met het openbaar vervoer. Het percentage dat hoog frequent reist is bij mannen toegenomen van 35% voorafgaande aan de proef naar 59% na afloop. Bij vrouwen is dit gestegen van 41% naar 65%.

In de controlegroep doet de stijging van de reisfrequentie zich uitsluitend voor bij vrouwen. Dit lijkt een ondersteuning van de verklaring dat personen in de controlegroep meer gebruik zijn gaan maken van het openbaar vervoer omdat zij met anderen die gratis kunnen reizen activiteiten ondernemen.

Tabel 4.7 Frequentie gebruik openbaar vervoer naar geslacht, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Hoge frequentie					
man	47	35	72	59 <sup>+</sup>	41
vrouw	55	41	74	65 <sup>+</sup>	55 <sup>+</sup>
Lage frequentie					
man	36	27	21	28 <sup>+</sup>	28
vrouw	33	34	20	27 <sup>+</sup>	25 <sup>+</sup>
Niet					
man	17	38	7	13 <sup>+</sup>	32
vrouw	12	25	6	9 <sup>+</sup>	20

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

### Inkomen

Uitgesplitst naar inkomenscategorie blijken zowel hogere, midden als lagere inkomenscategorieën frequenter gebruik te zijn gaan maken van het openbaar vervoer (zie tabel 4.8). Het OV-gebruik is voorafgaand aan de proef het hoogst onder de respondenten met een relatief laag inkomen. Van de hoog frequente gebruikers van openbaar vervoer onder deze inkomenscategorie maakte bijna twee derde (63%) voor de proef al gebruik van het openbaar vervoer. Na afloop van de proef is dit gestegen tot 73%. Vergelijkbare stijgingen doen zich voor bij midden en hoge inkomensgroepen. Opmerkelijk is dat ten tijde van de proef het hoog frequente gebruik van openbaar vervoer onder de midden- en hogere inkomensgroepen relatief hoog was. Uit de tabel blijkt dat de lage inkomenscategorie het meest frequent gebruik maakt van openbaar vervoer en dat de terugval na afloop van de proef bij deze OV-gebruikers het geringst is.

Tabel 4.8 Frequentie gebruik openbaar vervoer naar inkomen, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Hoge frequentie					
< € 1.000 p/m	63	61	78	73 <sup>+</sup>	67
€ 1.000-2.250 p/m	52	39	76	63 <sup>+</sup>	53 <sup>+</sup>
> € 2.250 p/m	39	26	61	50 <sup>+</sup>	29
Lage frequentie					
< € 1.000 p/m	26	21	16	18 <sup>+</sup>	14
€ 1.000-2.250 p/m	34	30	18	28 <sup>+</sup>	25
> € 2.250 p/m	44	37	30	34 <sup>+</sup>	37
Niet					
< € 1.000 p/m	11	18	6	10	18
€ 1.000-2.250 p/m	14	31	6	10 <sup>+</sup>	22 <sup>+</sup>
> € 2.250 p/m	18	37	9	16	34

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

### Tevredenheid openbaar vervoer

De tevredenheid over het openbaar vervoer in Rotterdam was al hoog maar is onder 65+-ers met een OV-chipkaart verder toegenomen. Uit tabel 4.9 blijkt dat met name de tevredenheid over de tram en de bus is gestegen. Van de 65+-ers is 87% (zeer) tevreden over het reizen met de tram en 85% over reizen met de bus. De tevredenheid over de metro blijft enigszins achter. Hierover is 80% (zeer) tevreden.

Tabel 4.9 Tevredenheid over gebruik openbaar vervoer naar vervoermiddel, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
(Zeer) tevreden					
tram	79	66	89	87 <sup>+</sup>	73
metro	79	68	88	80	68
bus	79	65	86	85 <sup>+</sup>	74 <sup>+</sup>
Tevr. noch ontevr.					
tram	17	23	8	11 <sup>+</sup>	21
metro	16	21	9	16	24
bus	16	23	10	11 <sup>+</sup>	20
(Zeer) ontevreden					
tram	4	11	3	2	6
metro	5	11	3	4	7
bus	5	12	3	4	6 <sup>+</sup>

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

### Controlegroep

De respondenten in de controlegroep zijn minder tevreden over het openbaar vervoer. Hun waardering voor bus is evenals bij de 65-ers toegenomen. Anders dan de ouderen die gratis hebben kunnen reizen is hun tevredenheid over de tram niet gewijzigd.

### Tellingen

De RET heeft in 2007 tellingen verricht in de maanden april, juni en oktober. In april zijn reizigers geteld in de bus en in juni in de tram. In oktober is geteld in bus, tram en metro (zie tabel 4.10). In 2008 zijn tevens in de maand januari, de maand dat 65+-ers niet meer beschikten over gratis openbaar vervoer, tellingen verricht. Tellingen van na januari zijn niet beschikbaar.

Tabel 4.10 Tellingen RET op haltes bus, tram en metro naar maand

	Voormeting	Tussenmeting	Maand geen gratis OV
Bus	april 2007	oktober 2007	-
Tram	juni 2007	oktober 2007	-
Metro	-	oktober 2007	januari 2008

Het doel van de tellingen is om vast te stellen of er door de groei van het aantal reizende 65+-ers op bepaalde trajecten dermate hoge reizigersaantallen zouden ontstaan, dat er extra vervoerscapaciteit moet worden ingezet. Er is geteld op werkdagen van 11.00 tot 18.00 uur.

De telresultaten van oktober 2007 zijn vergeleken met de tellingen van april 2007 voor de bus en de tellingen van juni 2007 voor de tram. De telresultaten van april en juni 2007 zijn gecorrigeerd voor het seizoenseffect zodat een zinvolle vergelijking met oktober mogelijk is.

### *Opzet*

Er is door de RET op een beperkt aantal trajecten geteld in oktober 2007. De tellingen hebben plaatsgevonden op de trajecten waarvan door de RET is verondersteld dat 65+-ers hiervan veel gebruik zullen maken. Per traject is het aantal reizigers dat zich in het voertuig bevindt geteld. Er zijn alleen tellingen van het totale aantal reizigers uitgevoerd. De 65+-ers zijn derhalve niet apart geteld.

Op de metro is door de RET geen bezettingstelling gehouden, maar is met behulp van de in- en uitcheckgegevens, zowel van de OV-chipkaart als van de strippenkaart en abonnementen, het aantal instappers per station gedurende een volle week oktober 2007 vastgelegd. Deze gegevens zijn vergeleken met die van een volle week in januari 2008. Chipkaartgegevens voor een voormeting in 2007 zijn niet voldoende beschikbaar. Daarom is gekozen voor een vergelijking met januari 2008, de maand waarin het vrij vervoer niet meer geldig was.

De resultaten van de reizigerstellingen zijn omgerekend naar een index getal. De index geeft de wijziging aan ten opzichte van de voorgaande meting.

### *Resultaten tram en bus*

Uit de tellingen blijkt dat er op sommige trajecten sprake is van een afname van reizigers en op een aantal trajecten van een toename. Dat geldt voor zowel de bus als de tram (zie bijlage 2 voor de indexcijfers per halte). Het totale aantal reizigerskilometers bij de RET in 2007 is echter gestegen met ca 2,5%. Op de trajecten waar een stijging van de reizigersaantallen is waargenomen is het echter niet nodig geweest om extra capaciteit in te zetten. Ook zijn er geen meldingen geweest van chauffeurs of trambestuurders dat er op trajecten die niet geteld zijn structureel overvolle ritten zijn voorgekomen.

Voor beide vervoersvormen geldt verder dat het aantal trajecten met een afname van reizigers groter is dan de trajecten met een toename. Opvallend zijn de trajecten waar behoorlijke dalingen zijn waargenomen in de bezetting van de voertuigen. Op deze trajecten, die zijn geselecteerd omdat bij voorbaat was verwacht dat juist 65+-ers van die trajecten gebruik zouden maken, is een verwachte stijging uitgebleven. Dat wil echter niet zeggen dat zich elders op deze tram- of buslijnen geen toename van reizigers heeft voorgedaan. Gezien de stijging van het totale aantal reizigerskilometers moeten er op trajecten die niet zijn geteld stijgingen zijn geweest. Deze trajecten worden echter niet als potentiële '65+-lijnen' gezien en zijn daarom niet meegenomen in de tellingen.

### *Resultaten metro*

De totale vervoersomvang op de Erasmuslijn en de Calandlijn is in oktober 2007 8% hoger dan in januari 2008. De grootste verschillen zijn op de metrostations in Alexanderpolder waargenomen. Juist in dit deel van de stad wonen relatief veel 65+-ers. Op alle stations in dit gebied (van Ommoord/Zevenkamp tot en met Kralingse Zoom) liggen de aantalen instappers in oktober 2007 ongeveer 20% hoger dan in januari 2008.

### **Registratiegegevens Vervoer op Maat**

De Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) schrijft voor dat iedere gemeente moet voorzien in het vervoer voor mensen met een handicap. Deze groep kan door lichamelijke beperkingen geen gebruik maken van het reguliere openbaar vervoer. Vervoer op Maat is de belangrijkste vervoersvoorziening voor deze doelgroep in Rotterdam. Ook kunnen 75+-ers in Rotterdam na 19.00 uur een beroep doen op Vervoer op Maat.

Zoals gezegd blijkt uit de enquête onder 65+-ers met een OV-chipkaart dat het gebruik van Vervoer op Maat gelijk is gebleven. Kijken we naar de cijfers van Vervoer op Maat (tabel

4.11), dan blijkt dat sinds september 2006, ruim voor aanvang van de proef gratis openbaar vervoer, het aantal klanten van Vervoer op Maat in vergelijking met dezelfde periode in voorgaande jaren is gestegen. Ondanks de toename van klanten, is het aantal ritten in september 2007 als de proef volop loopt, enigszins lager (-2,7%). In september 2008, na afloop van de proef, is het aantal klanten van Vervoer op Maat 3,5% hoger, terwijl het aantal ritten 0,4% lager is, dan in september 2006. Een mogelijke verklaring is dat een deel van de 65+-ers die klant is van Vervoer Op Maat gebruik heeft gemaakt van gratis Openbaar Vervoer en dit na afloop van de proef (deels) is blijven doen.

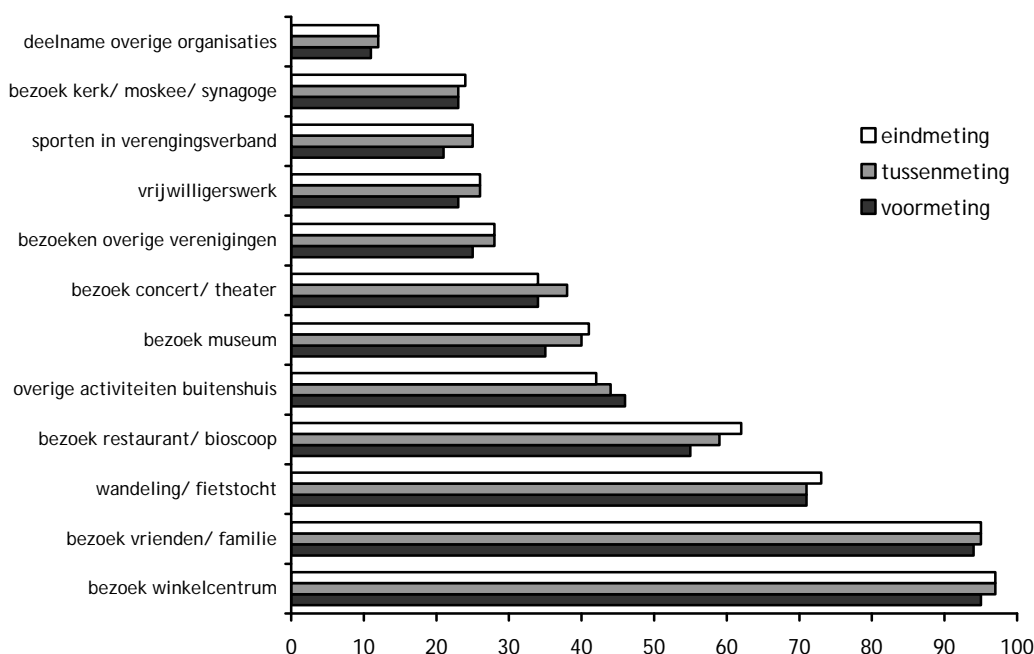
Tabel 4.11 Verschil in gebruik van Vervoer op Maat in maand september 2006, 2007 en 2008 in Rotterdam

Vervoer op Maat	klanten			ritten		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
september	29.081	29.453	30.118	62.917	61.242	62.693
ontwikkeling (2006 = 100)	100,0	101,3	103,5	100,0	97,3	99,6

## 4.2 Activiteiten

Naast mobiliteit is ook gekeken naar deelname aan activiteiten door 65+-ers. Uit figuur 4.3 blijkt dat 65+-ers in de voormeting al veel verschillende activiteiten hebben ontplooid. In de periode dat het openbaar vervoer gratis is, blijkt niettemin dat het percentage ouderen dat deze verschillende activiteiten heeft ondernomen, enigszins is toegenomen. Na afloop van de proef zijn de meeste activiteiten op een vergelijkbaar niveau gebleven of zelfs enigszins toegenomen, zoals het bezoeken van musea, het bezoeken van een restaurant of bioscoop en het maken van een wandeling of fietstocht. De toename van deze activiteiten is enigszins ten koste gegaan van overige activiteiten die buitenshuis zijn ondernomen en ook het bezoeken van een concert of het theater.

Figuur 4.3 Activiteiten afgelopen maand van 65+-ers, in %





Om de resultaten beter te kunnen interpreteren zijn de verschillende activiteiten geclusterd in culturele activiteiten, ideële activiteiten, ontspanning en sport en recreatie activiteiten.<sup>2</sup> In vergelijking met de voormeting en de tussenmeting zijn door significant meer respondenten na afloop van de proef activiteiten ondernomen (tabel 4.12). Een groter deel van de 65+-ers onderneemt in de tussenmeting culturele activiteiten (70% in de eindmeting tegenover 63% in de voormeting) en ideële activiteiten (42% tegenover 39%). Het percentage deelnemers dat ontspannende activiteiten en activiteiten op het gebied van sport en recreatie onderneemt, is niet veranderd. De toename van activiteiten is mogelijk deels te verklaren vanwege het feit dat voor de eindmeting alleen respondenten zijn benaderd die in de tussenmeting hebben aangegeven bereid te zijn mee te werken aan de eindmeting. Hierdoor kan een selectie zijn opgetreden van actievare ouderen.

In de controlegroep is het percentage personen dat activiteiten onderneemt niet veranderd.

Tabel 4.12 Activiteiten 65+-ers naar soort activiteit, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Culturele act.	63	68	67	70 <sup>+</sup>	69
Ideële activiteiten	39	42	41	42 <sup>+</sup>	42
Ontspanning	98	98	99	99	99
Sport en recreatie	60	69	62	60	69

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

#### *Activiteiten naar leeftijd*

Het percentage ouderen dat deelneemt aan de verschillende activiteiten stijgt bij alle leeftijdscategorieën, al is de omvang van de stijging afhankelijk van het soort activiteiten (tabel 4.13). Culturele activiteiten worden in toenemende mate ondernomen door 66 tot 70 jarigen en 75 tot 80 jarigen, terwijl 71 tot 75 jarigen zich meer zijn gaan richten op ideële activiteiten.

Daarnaast daalt de deelname aan activiteiten gestaag met het ouder worden. De daling is het sterkst bij activiteiten op het gebied van sport en recreatie en het geringst bij activiteiten die gericht zijn op ontspanning.

<sup>2</sup> Hiervoor is gebruik gemaakt van een factoranalyse, zie hoofdstuk 2 voor een toelichting.

Tabel 4.13 Soort activiteit naar leeftijd, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Culturele act.					
64 jaar	-	68	-	-	69
65 jaar	69	-	75	75	-
66 - 70 jaar	67	-	70	75 <sup>+</sup>	-
71 - 75 jaar	63	-	69	69	-
76 - 80 jaar	60	-	68	71 <sup>+</sup>	-
81 en ouder	52	-	56	59	-
Ideële activiteiten					
64 jaar	-	42	-	-	42
65 jaar	43	-	47	67	-
66 - 70 jaar	40	-	46	42	-
71 - 75 jaar	39	-	44	46 <sup>+</sup>	-
76 - 80 jaar	38	-	35	41	-
81 en ouder	36	-	34	36	-
Ontspanning					
64 jaar	-	98	-	-	99
65 jaar	99	-	100	100	-
66 - 70 jaar	99	-	100	99	-
71 - 75 jaar	98	-	99	99	-
76 - 80 jaar	98	-	100	99	-
81 en ouder	97	-	98	99	-
Sport en recreatie					
64 jaar	-	69	-	-	69
65 jaar	71	-	72	75	-
66 - 70 jaar	67	-	69	68	-
71 - 75 jaar	61	-	65	68 <sup>+</sup>	-
76 - 80 jaar	52	-	52	48	-
81 en ouder	47	-	48	48	-

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

#### Activiteiten naar geslacht

Zowel bij de mannen als de vrouwen is het percentage dat culturele activiteiten onderneemt gestegen (tabel 4.14). Daarnaast is het percentage mannen dat ideële activiteiten onderneemt gestegen. Bij vrouwen is de stijging in activiteiten minder duidelijk. Met deze gegevens is inzicht te krijgen in de frequentie waarmee de activiteiten zijn onderbomen. Mogelijk zijn vrouwen meer van dezelfde soort activiteiten gaan ondernemen. Die verandering is niet gemeten.

In de controlegroep is het percentage mannen dat culturele activiteiten onderneemt eveneens gestegen.

Tabel 4.14 Soort activiteit naar geslacht, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Culturele act.					
Man	63	65	68	70 <sup>+</sup>	72 <sup>+</sup>
Vrouw	62	70	67	71 <sup>+</sup>	66
Ideële activiteiten					
Man	39	45	43	45 <sup>+</sup>	39
Vrouw	39	39	41	41	44
Ontspanning					
Man	98	98	99	99	99
Vrouw	98	99	99	99	99
Sport en recreatie					
Man	61	69	65	62	72
vrouw	58	68	60	59	66

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

### Activiteiten naar inkomen

Onder 65+-ers met een middeninkomen is de deelname aan culturele en ideële activiteiten significant gestegen (tabel 4.15). Bij 65+-ers met lage en hoge inkomens zijn activiteiten onveranderd gebleven. Ook de controlegroep laat geen verschil in activiteiten zien.

Tabel 4.15 Soort activiteit naar inkomen, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Culturele act.					
< 1.000 p/m	49	38	52	50	50
1.000-2.250 p/m	61	70	67	70 <sup>+</sup>	67
>2.250 p/m	82	83	86	85	83
Ideële activiteiten					
< 1.000 p/m	39	44	41	46	51
1.000-2.250 p/m	37	41	40	42 <sup>+</sup>	38
>2.250 p/m	46	39	51	39	43
Ontspanning					
< 1.000 p/m	97	97	98	98	100
1.000-2.250 p/m	99	99	99	99	99
>2.250 p/m	99	100	99	99	100
Sport					
< 1.000 p/m	56	50	57	54	59
1.000-2.250 p/m	58	71	60	59	67
>2.250 p/m	68	76	71	71	78

<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

### Frequentie activiteiten

Ook bij activiteiten is gevraagd naar de frequentie waarmee die zijn ondernomen. Veranderingen in de frequentie geeft een beeld van de mate waarin dezelfde soort activiteiten zijn ondernomen. Uit tabel 4.16 blijkt dat 65+-ers na afloop van de proefperiode meer culturele activiteiten ondernemen, zij het met lage frequentie (minder dan een keer per week). Ontspannen activiteiten die ook voor de proef al met een hoge frequentie werden ondernomen zijn in intensiteit verder toegenomen.

Bij personen uit de controlegroep is de frequentie waarmee zij activiteiten ondernemen niet veranderd.

Tabel 4.16 Frequentie deelname activiteiten, in %

	Voormeting		Tussenmeting	Eindmeting	
	Exp. groep	Controlegroep	Exp. groep	Exp. groep	Controlegroep
Culturele act.					
Hoge frequentie	4	5	6	5	7
Lage frequentie	58	63	61	64 <sup>+</sup>	62
Niet	37	32	33	30 <sup>+</sup>	31
Ideële activiteiten					
Hoge frequentie	14	18	16	15	19
Lage frequentie	25	24	25	27	23
Niet	61	58	59	58 <sup>+</sup>	58
Ontspanning					
Hoge frequentie	100	100	100	100	100
Lage frequentie	79	80	84	83 <sup>+</sup>	84
Niet	20	18	15	16 <sup>+</sup>	15
Niet	2	2	1	1	1
Sport en recreatie					
Hoge frequentie	100	100	100	100	100
Lage frequentie	28	35	28	30	36
Niet	31	34	34	30	33
Niet	41	31	38	40	31

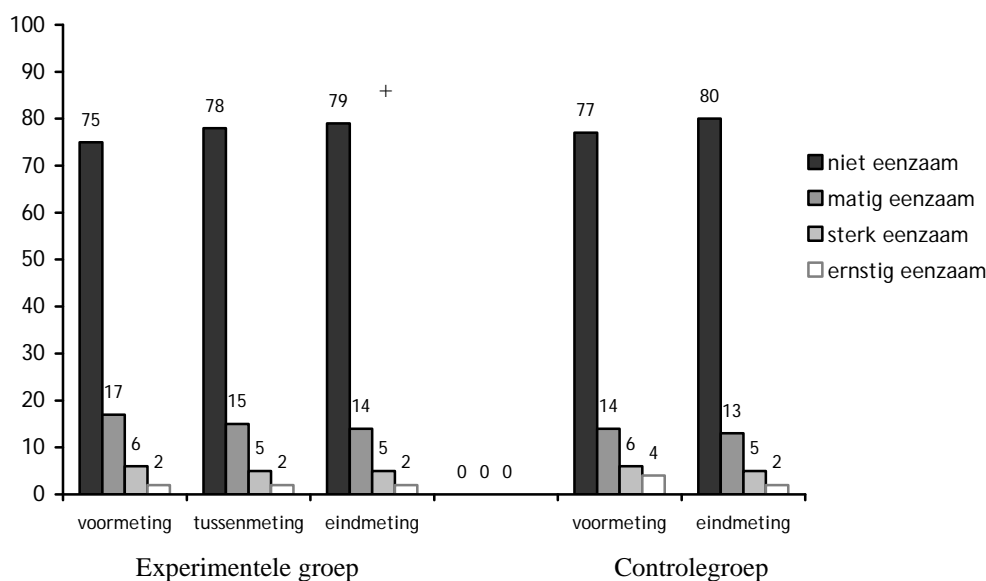
<sup>+</sup> Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

### 4.3 Verschillen in vereenzaming

Na afloop van de proef is het percentage 65+-ers dat zich niet eenzaam voelt gestegen (figuur 4.4). Voor de proef voelde 75% van de 65+-ers die een OV-chipkaart heeft aangevraagd zich niet eenzaam, na afloop van de proef is dit significant gestegen tot 79%. De overige 21% van de respondenten voelt zich nog wel eens eenzaam. Hiervan voelt het grootste deel zich matig eenzaam (14%), een kleiner deel is sterk eenzaam (5%). Ook deze percentages zijn omlaag gegaan. Alleen het percentage ernstig eenzame ouderen is onveranderd gebleven (2%).

In de controlegroep is het percentage dat zich nooit eenzaam voelt niet significant veranderd.

Figuur 4.4 Ontwikkelingen in gevoelens van eenzaamheid, in %

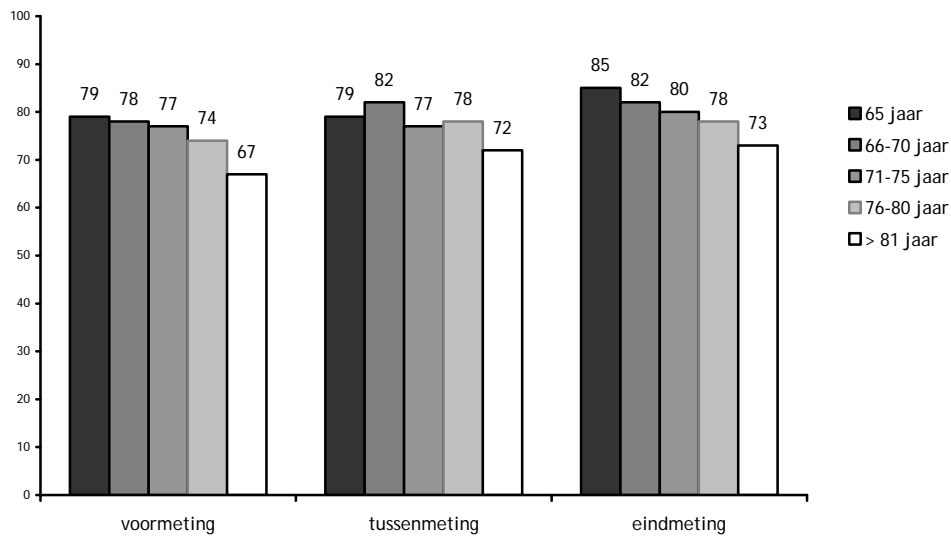


\* Significant verschil tussen voormeting en eindmeting,  $p < 0.05$

#### Eenzaamheid naar achtergrondkenmerken

Er is een duidelijk verband tussen leeftijd en eenzaamheid. Naarmate personen ouder worden, nemen gevoelens van eenzaamheid toe. Eenzaamheid treedt met name op als iemand een hechte, intieme band mist met één ander persoon, in de meeste gevallen een levenspartner. Daarnaast treedt eenzaamheid op bij een ervaren gebrek aan sociale integratie. Betekenisvolle relaties ontstaan met name met personen waarmee bepaalde gemeenschappelijke kenmerken worden gedeeld, zoals vrienden of vriendinnen. Met het ouder worden, stijgt de kans dat partners en vrienden overlijden. Uit figuur 4.5 blijkt dat naarmate de leeftijd hoger is, ouderen vaker gevoelens van eenzaamheid ervaren.

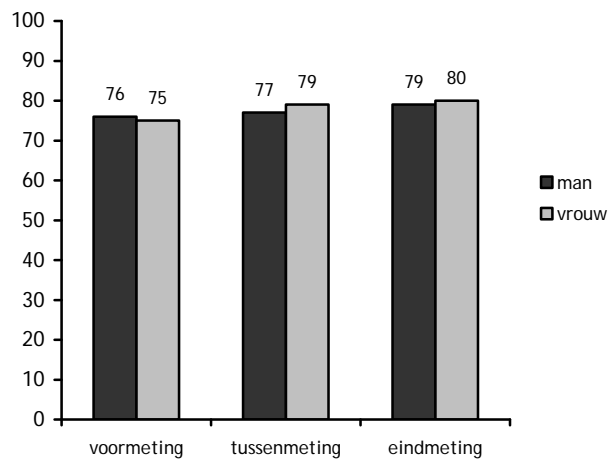
Figuur 4.5 Ontwikkelingen in gevoelens van eenzaamheid naar leeftijdscategorieën, in %



*Geslacht*

Uit figuur 4.6 blijkt dat vrouwen en mannen bij aanvang van de proef in vergelijkbare mate gevoelens van eenzaamheid ervaren. Bij zowel mannen als vrouwen zijn deze gevoelens afgenomen, maar alleen bij vrouwen is na afloop van de proef de eenzaamheid significant verbeterd. Voelde in de periode voorafgaand aan de proef drie kwart (76%) van de vrouwen zich niet eenzaam, na afloop is dit gestegen tot vier vijfde (80%).

Figuur 4.6 Ontwikkelingen in gevoelens van eenzaamheid naar geslacht, in %

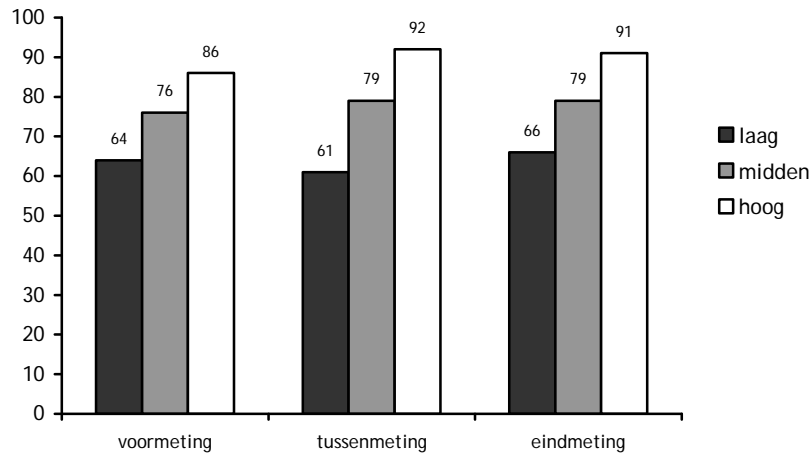


*Inkomen*

Gevoelens van vereenzaming komen het minst voor bij 65+-ers met een relatief hoog inkomen en het meest bij 65+-ers met een relatief laag inkomen. De verschillen tussen inkomenscategorieën en het ervaren van gevoelens van eenzaamheid zijn groot (figuur 4.7). Van de 65+-ers die tot lagere inkomenscategorie behoren, een inkomen van ten hoogste 1.000 euro per maand, voelt 64% zich voorafgaand aan de proef niet eenzaam, van de middeninkomens, 1.000 tot maximaal 2.250 euro per maand, 76% niet en van de hogere inkomens, meer dan 2.250 euro per maand, voelt 86% zich niet eenzaam.

Verbeteringen in de gevoelens van vereenzaming hebben zich sinds de start van de proef het sterkst voorgedaan bij de hogere inkomenscategorie. Van de respondenten met een hoog inkomen voelt na afloop van de proef 91% zich niet eenzaam. Van de 65+-ers met een middeninkomen is dit 79% en van de lagere inkomens 66%. Juist bij de lagere inkomens was veel verbetering mogelijk gezien het hoge percentage vereenzaamd, maar dit effect is grotendeels uitgebleven. Bij de controlegroep zijn de gevoelens van vereenzaming niet veranderd, naar geslacht noch naar inkomenscategorie.

Figuur 4.7 Ontwikkelingen in gevoelens van eenzaamheid naar inkomenscategorie, in %



## 5. VEREENZAMING VERDIEPT

Vereenzaming onder ouderen is een complex sociaal fenomeen. Het is een proces dat verloopt over langere tijd en verschillende gradaties en oorzaken kent. In dit hoofdstuk wordt allereerst aandacht besteed aan verschillende factoren die een rol spelen bij het proces van vereenzaming, zoals leeftijd en fysieke gesteldheid. Deze informatie is ontleend aan de enquêtes van de voor-, tussen- en eindmeting. Deze resultaten zijn te vinden in paragraaf 5.1

In de volgende paragrafen wordt aandacht besteed aan de redenen die ouderen geven voor het gebruik van het openbaar vervoer en verschillende aspecten en redenen voor vereenzaming. Deze informatie is naar voren gekomen in interviews met honderd ouderen die hebben deelgenomen of juist niet hebben deelgenomen aan het experiment met gratis openbaar vervoer in Rotterdam. Begin 2008 is met vijftig ouderen gesproken, in augustus 2008 is eveneens met vijftig ouderen gesproken.

### 5.1 Factoren

De relatieve stabiliteit van de eenzaamheidsscores, gemeten in de enquête in de voor-, tussen- en eindmeting, kan erop wijzen dat andere factoren dan gratis openbaar vervoer invloed uitoefenen op de mate waarin ouderen zich eenzaam voelen. Hieronder worden verbanden tussen eenzaamheid en enkele factoren die aan bod zijn gekomen in de enquêtes besproken. In de vorige hoofdstukken zijn reeds andere factoren behandeld die samenhangen met eenzaamheid, waaronder geslacht en inkomen.

#### Verband leeftijd en eenzaamheid

In zowel de voor-, tussen- als eindmeting is een verband gevonden tussen leeftijd en eenzaamheid, waarbij 65+-ers in hogere leeftijdscategorieën vaker aangeven enige mate van eenzaamheid te ervaren. Al is het aantal vereenzaamdten ten tijde van de tussen- en eindmeting enigszins gedaald, het verband blijft bestaan. Dit hangt samen met het feit dat mensen naarmate ze ouder worden een kleiner sociaal netwerk krijgen door ziekte en overlijden van vrienden, kennissen en partners. Het inzetten van gratis openbaar vervoer lijkt minder resultaat te hebben op de sterk en ernstig eenzame personen boven de 75 jaar. Het percentage sterk en ernstig eenzame 75+-ers blijft stabiel rond de 8 tot 10% (tabel 5.1).

Tabel 5.1 Gevoelens van eenzaamheid naar leeftijd in de experimentele groep op de voor-, tussen-, in %

	Voormeting					Tussenmeting					Eindmeting				
	65 jaar	66-70 jaar	71-75 jaar	76-80 jaar	ouder dan 81	65 jaar	66-70 jaar	71-75 jaar	76-80 jaar	ouder dan 81	65 jaar	66-70 jaar	71-75 jaar	76-80 jaar	ouder dan 81
niet eenzaam	79	78	77	74	67	85	82	77	78	72	92	82	80	78	73
matig eenzaam	13	14	16	17	22	5	12	18	14	19	8	11	16	14	17
sterk eenzaam	5	6	5	6	9	7	5	5	4	5	0	5	4	5	6
ernstig eenzaam	2	2	2	2	3	3	1	1	4	4	0	2	1	3	4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

### Verband lichamelijke gezondheid en eenzaamheid

Fysieke gesteldheid blijkt een belangrijke rol te spelen bij gevoelens van eenzaamheid. Deelnemers die slecht ter been zijn of een rolstoel gebruiken, blijken vaker enige mate van eenzaamheid te ervaren. Respondenten van de experimentele groep met lichamelijke beperkingen geven vaker aan eenzaam te zijn dan deelnemers zonder lichamelijke beperkingen. Voorafgaand aan de proef voelt 37% van de 65+-ers die slecht ter been is zich wel (matig) eenzaam, terwijl dit van de niet slecht ter beende zijnde ouderen ruim een vijfde is (22%). Na afloop van de proef is het percentage eenzame ouderen onder de slecht ter been zijnden gedaald naar bijna en derde (32%), terwijl dit onder de niet slecht ter been zijnde 65+-ers is afgenomen tot 19%. De afname in eenzaamheid is gering en van vergelijkbare omvang.

Tabel 5.2 Gevoelens van eenzaamheid naar lichamelijke beperking bij de experimentele groep in de voor-, tussen en eindmeting, in %

	Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	slecht ter been	Niet slecht ter been	slecht ter been	Niet slecht ter been	slecht ter been	Niet slecht ter been
niet eenzaam	63	78	68	80	68	81
matig eenzaam	23	15	24	13	21	13
sterk eenzaam	11	5	5	5	9	4
ernstig eenzaam	4	2	3	2	3	2
Totaal	100	100	100	100	100	100

### Verband burgerlijke staat en eenzaamheid

Respondenten die nooit gehuwd zijn geweest of hun partner verloren hebben door scheiding of overlijden geven vaker aan eenzaam te zijn dan respondenten die gehuwd zijn. Van de 65+-ers die gratis OV hebben gekregen, zijn bij de voormeting weduwen en weduwnaren (34%) en gescheiden ouderen (33%) het vaakst eenzaam, zie tabel 5.3. Daarnaast voelt bijna een derde (30%) van de ouderen die nooit is gehuwd zich in enige mate eenzaam. Gehuwden voelen zich het minst vaak eenzaam: 18% van hen geeft aan in enige mate last te hebben van eenzaamheid. Deze percentages nemen enigszins af tijdens de proefperiode. Na afloop van de proef blijft deze verbeteringen in eenzaamheidsgevoelens gehandhaafd. Met name weduwen en weduwnaren voelen zich minder vaak eenzaam.

Tabel 5.3 Gevoelens van eenzaamheid voor 65+-ers per burgerlijke staat in de experimentele groep op de voor-, tussen en eindmeting %

	Voormeting				Tussenmeting				Eindmeting			
	nooit gehuwd	gehuwd	gescheiden	weduwe/w eduwenaar	nooit gehuwd	gehuwd	gescheiden	weduwe/w eduwenaar	nooit gehuwd	gehuwd	gescheiden	weduwe/w eduwenaar
niet eenzaam	70	82	67	66	75	83	69	73	75	83	71	74
matig eenzaam	18	14	19	21	17	12	21	17	11	14	15	14
sterk eenzaam	9	4	10	10	6	4	6	7	11	2	10	8
ernstig eenzaam	3	1	5	3	2	1	4	4	4	1	4	4
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100



### Verband woonsituatie en eenzaamheid

Ouderen die alleen wonen, geven vaker aan eenzaam te zijn dan ouderen die samenwonen met een partner, kinderen of een andere huisgenoot. Uit tabel 5.4 blijkt dat 65+-ers vaker eenzaam zijn wanneer zij alleen wonen dan als zij samenwonen. Dit is zowel bij de voortussen- als eindmeting te zien, 34%, 29% en 24% van de alleenstaanden heeft gevoelens van eenzaamheid, tegenover 18%, 17% en 18% van de samenwonenden. De vereenzaming onder alleenstaande ouderen is na afloop van de proef sterk verbeterd, terwijl dat onder samenwonende 65+-ers niet is gewijzigd.

Tabel 5.4 Gevoelens van eenzaamheid naar woonsituatie in de experimentele groep in de voor-, tussen-, en eindmeting, in %

	Voormeting		Tussenmeting		Eindmeting	
	woont alleen	woont samen	woont alleen	woont samen	woont alleen	woont samen
niet eenzaam	66	82	71	83	74	82
matig eenzaam	21	14	18	12	13	14
sterk eenzaam	10	3	7	4	9	3
ernstig eenzaam	4	1	4	1	4	1
Totaal	100	100	100	100	100	100

### Beïnvloeding eenzaamheid door gratis openbaar vervoer

Het ontbreken van of het gemis aan een (overleden) partner kan niet door gratis openbaar vervoer worden gecompenseerd. Gratis openbaar vervoer kan mogelijk wel de deelname aan activiteiten en daardoor het ontmoeten van anderen beïnvloeden. Door vaker er op uit te gaan, deel te nemen aan activiteiten en anderen te ontmoeten, kan vereenzaming door een gebrek aan sociale interactie worden tegengegaan. In de volgende paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

## 5.2 Gebruik en ervaringen openbaar vervoer algemeen

Om een beter beeld te krijgen van vereenzaming onder ouderen zijn met honderd ouderen die hebben deelgenomen aan het experiment uitgebreide gesprekken gevoerd. Deze gesprekken hebben in twee rondes plaatsgevonden; begin 2008 zijn vijftig ouderen gesproken en bij beëindiging van het experiment in augustus 2008 zijn eveneens vijftig ouderen gesproken. Begin 2008 is om met ouderen in contact te komen telefonisch gesproken met medewerkers van zorg- en welzijnsorganisaties en activiteiten- en recreatie-begeleiders. Met hen is ook ingegaan op het gebruik van openbaar vervoer en het gebruik van de OV-chipkaart door ouderen. Voor de gesprekken in augustus 2008 zijn ouderen benaderd die naar aanleiding van de tussenmeting hebben aangegeven bereid te zijn mee te werken aan een aanvullend interview. Voor deze gespreksronde zijn vooral ouderen geselecteerd waarvan in de enquête is gebleken dat eenzaamheidsgevoelens hebben.

In de gesprekken met ouderen is ingegaan op verschillende aspecten van het gebruik van openbaar vervoer. Allereerst is gevraagd naar de mening over het openbaar vervoer en het gebruik van de OV-chipkaart. Vervolgens is daar verder op ingegaan met vragen over het reisgedrag tijdens het experiment met gratis openbaar vervoer en het reisgedrag in de periode dat niet gratis kon worden gereisd. Om aan te sluiten op de doelstelling van het experiment met gratis openbaar vervoer is doorgevraagd over het aantal bezoeken en activiteiten die ondernomen werden tijdens het experiment en in de periode dat er niet gratis kon worden gereisd. Er is ingegaan op sociale contacten, gevoelens van eenzaamheid, behoefte en mogelijkheden om anderen op te zoeken en ondernemen van activiteiten.

### **Gebruik openbaar vervoer**

Over het openbaar vervoer zijn bijna alle geïnterviewden tevreden. Het reizen met het openbaar vervoer wordt als gemakkelijk ervaren, zeker voor de kortere afstanden. Zowel bus, tram als metro worden gebruikt. Welk vervoersmiddel gebruikt wordt hangt af van welk type halte dichtbij is. De meeste geïnterviewden reizen overdag, met name om doen boodschappen te doen. Het merendeel van de geïnterviewden reist overdag om activiteiten te ondernemen en anderen te bezoeken en hebben 's avonds geen fut meer om op pad te gaan. Bijna een derde van geïnterviewden geeft aan 's avonds het openbaar vervoer onveilig te vinden. De ouderen, ook 80+-ers, die wel 's avonds reizen geven aan zich niet onveilig te voelen in het openbaar vervoer. Zij ervaren geen onveiligheid, hoewel zij wel bewust zijn van hun kwetsbaarheid.

Vervoer op Maat en Valys worden gebruikt voor de wat langere afstanden, wanneer er geen gebruik meer wordt gemaakt van de auto. De kleinere afstanden zijn veelal voor dagelijkse boodschappen en ander winkelbezoek, de grotere voor bezoeken aan familie en vrienden.

### **Klachten**

De meest voorkomende klachten over het openbaar vervoer zijn dat er delen van Rotterdam niet bereikbaar zijn doordat er bus- en tramlijnen opgeheven zijn. Ook zouden er volgens verschillende geïnterviewden meer haltes moeten komen in de buurt van serviceflats en andere woonvormen voor ouderen. Bewoners in diverse instellingen klagen dat de bus- of tramhalte te ver lopen is, waardoor ze aangewezen zijn op Vervoer op Maat. Wanneer er haltes dichterbij geplaatst zouden worden, zouden zij zeker vaker het openbaar vervoer gebruiken. Daarnaast wordt als klacht aangegeven dat bij (tijdelijke) uitval van tram- of buslijnen geen informatie hierover bij de haltes voorhanden is. Een andere veel voorkomende ergernis is de bekladding van diverse tram- en metrostellen.

De geïnterviewden die eerder de auto hebben weg moeten doen geven aan dat zij afhankelijk zijn geworden van het openbaar vervoer en Vervoer op Maat. De meeste geïnterviewden reizen bij voorkeur met het openbaar vervoer, omdat dat een groter gevoel van zelfstandigheid geeft dan het reizen met Vervoer op Maat. In het reguliere openbaar vervoer ondervinden de geïnterviewden die slechter ter been zijn echter veel hinder. Bussen vinden zij in het geheel niet toegankelijk, trams zijn wat beter toegankelijk. De geïnterviewden die met een scootmobiel in de metro reizen ervaren problemen doordat zij niet in de metrostellen kunnen draaien en daarom soms een paar haltes eerder uitstappen, waar zij recht de metro uit kunnen rijden. Vooral op winteravonden wordt dit als onprettig ervaren. Zij vinden het niet prettig als ze in het donker ver moeten rijden. De grootte van de ruimtes in de metro zijn overigens ingesteld op de in een Europese richtlijn vastgelegde maatvoering.<sup>1</sup> Sommige modellen van scootmobielen en grote (elektrische) rolstoelen overschrijden de in deze richtlijn vastgestelde maten.

## **5.3 Ervaringen gratis openbaar vervoer en OV-chipkaart**

Alle geïnterviewden zijn enthousiast over het experiment met gratis openbaar vervoer, vooral vanwege de besparingen op de vervoerskosten en het gemak. Het wordt ervaren als een cadeau. Een enkeling geeft aan dat gratis openbaar vervoer voor henzelf niet nodig is, maar daarom toch niet minder welkom. De meerderheid van de geïnterviewden is meer gaan reizen. De geïnterviewden vertellen dat ze iets vaker reizen voor kleine boodschappen en dat ze verder zijn gaan reizen dan in de periode dat het niet gratis was. Een aantal

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2001/85/EU, bijlage VII

geïnterviewden zegt gewoonlijk naar de volgende zonegrens te lopen om minder strippen kwijt te zijn. Enerzijds vinden zij het erg prettig dat dit nu niet meer hoeft, anderzijds geeft derde van de respondenten aan dat zij door deze afstanden niet af te leggen minder frequent zijn gaan bewegen ten tijde van het experiment met gratis openbaar vervoer.

Slechts één geïnterviewde trekt het experiment in twijfel. Deze respondent zou liever zien dat het openbaar vervoer voor iedereen wat goedkoper zou worden in plaats van dat één doelgroep gratis kan reizen.

### **Frequentie gebruik gratis OV**

Uit de enquêtes is gebleken dat niet alleen meer ouderen gebruik zijn gaan maken van het openbaar vervoer, maar dat zij dat ook frequenter zijn gaan doen. Uit de interviews komt naar voren is dat veel geïnterviewden tijdens het experiment ook verder zijn gaan reizen met het openbaar vervoer. Zo is een aantal respondenten naar wijken in Rotterdam geweest waar zij nog nooit waren geweest. Ook is kennis gemaakt met andere, onbekende vervoersmiddelen; een aantal respondenten is met (klein)kinderen met de metro gegaan. Zij waren nieuwsgierig hoe dat zou zijn en hebben de gratis periode benut om deze nieuwe ervaring op te doen. De geïnterviewden in de tweede ronde geven aan dat zij iets minder met het openbaar vervoer zijn gaan reizen nu het experiment afgelopen is.

### **Ervaringen gebruik OV-chipkaart**

De ervaringen die de ouderen opdoen met de OV-chipkaart tijdens de proef blijken belangrijk voor de acceptatie van de kaart. De mening van de geïnterviewde ouderen over de OV-chipkaart is over het algemeen positief. Bijna alle geïnterviewden vinden het principe van de chipkaart erg gemakkelijk. De ervaring in de praktijk leert echter dat er wel enige haken en ogen zitten aan het gebruik. Zo wordt het uitchecken vaak vergeten en ook bij het overstappen wordt het uitchecken en het opnieuw inchecken nog vaak vergeten. Wanneer het druk is in het openbaar vervoer of wanneer er veel bagage wordt meegenomen, bijvoorbeeld tassen met boodschappen, wordt het uitchecken als lastig ervaren. Daarnaast worden problemen met de chipkaartlezers ervaren. Deze werken in de bus veelal niet en soms niet bij het uitchecken in de tram. Bij de metro komt het voor dat de poortjes niet openen of duurt het lang voordat ze openen. Dit laatste probleem is vooral ervaren in het begin van de proef, na enige tijd is dit volgens de geïnterviewden beter georganiseerd.

Ouderen die regelmatig met de chipkaart reizen horen van leeftijdgenoten dat anderen nogal eens angstig zijn om gebruik te maken van de OV-chipkaart. Eén van de redenen die hiervoor wordt genoemd is dat in een brochure gevraagd wordt vroeg uit te checken, voordat de bus, tram of metro stilstaat. Hierdoor zijn, zo wordt verteld, ouderen gevallen en durven zij niet meer met het openbaar vervoer te gaan met de OV-chipkaart. De onbekendheid met het gebruik van de OV-chipkaart is een reden waarom sommige ouderen angst hebben om het uit te gaan proberen. Dit wordt zowel door professionals (recreatie- en activiteitenbegeleiders) als enkele ouderen aangegeven. Een oplossing hiervoor zou zijn dat er iemand mee zou reizen om het uit te leggen.

Ouderen die aangeven begeleiding nodig te hebben bij het reizen, bijvoorbeeld door het slecht ter been zijn of slechtziendheid, kunnen bij de OV-chipkaart een begeleiderspas aanvragen. Met deze begeleiderspas kan de begeleider met de oudere gratis reizen, ook al is de begeleider nog geen 65. Dit gebeurt weinig, omdat het aanvragen van een begeleiderspas weinig bekend is onder de respondenten. De respondenten die wel bekend zijn met deze mogelijkheid ervaren het aanvragen als veel rompslomp.

De angst voor misbruik van gegevens of privacy argumenten spelen bij de geïnterviewde ouderen geen rol van betekenis voor het wel of niet gebruik maken van de OV-chipkaart. Eén respondent heeft aangegeven dat hij bij het aanvragen van de chipkaart niet zijn bankrekeningnummer door wilde geven. In het verleden is hij enkele keren slachtoffer geweest van misbruik en wil geen privé-gegevens meer doorgeven. Hierdoor heeft hij geen gebruik kunnen maken van het experiment met gratis openbaar vervoer.

### **Gebruik OV-chipkaart in januari (GOV) en na beëindiging van het experiment**

In de gratis openbaar vervoerperiode hebben de ouderen enigszins kunnen wennen aan het gebruik van de OV-chipkaart. De vraag is of zij aan het eind van het experiment zodanig aan het gebruik van de OV-chipkaart gewend zijn geraakt, dat zij ook in de periode dat het openbaar vervoer niet gratis is gebruik blijven maken van de chipkaart. Het overgrote deel van de geïnterviewde ouderen geeft aan de chipkaart alleen in de gratis periode te gebruiken. In de periode dat het niet gratis is gebruiken zij weer de strippenkaart.

Een klein aantal geïnterviewden geeft aan dat ze in de periode dat het vervoer niet gratis was, hebben gewacht met niet dagelijkse en op korte termijn noodzakelijke boodschappen totdat het weer gratis zou worden. Ook hebben zij in deze periode minder activiteiten ondernomen. Daarentegen wordt door anderen verteld dat zij zo aan het frequenter reizen met openbaar vervoer gewend waren, dat één maand betalen hen weinig uitmaakte. De meerderheid van de geïnterviewden geeft aan dat nu de proef afgelopen is eerst de strippenkaarten die nog in bezit zijn gebruikt worden, waarna de helft van hen wil wanneer deze op zijn weer de OV-chipkaart gaan gebruiken. De andere helft zal geen gebruik meer maken van de OV-chipkaart. Het lijkt dat de respondenten in de tweede gespreksronde de OV-chipkaart meer geaccepteerd hebben dan de respondenten in de eerste gespreksronde. In de tweede gespreksronde wordt vaker aangegeven dat de chipkaart na het experiment gebruikt zal worden, met name onder de oudere respondenten ligt dit aantal hoger.

De redenen om geen gebruik meer te maken van de OV-chipkaart zijn zowel praktisch als financieel. De angst om te vergeten uit te checken en de onduidelijkheid over hoe de chipkaart moet worden opgeladen, is door verschillende ouderen genoemd. Daarnaast is er nog onduidelijkheid over de kosten van de rit; velen hebben het idee dat iedere rit met het openbaar vervoer vier euro zal kosten. Een ander financiële reden is dat wanneer er bijvoorbeeld snel even een boodschap gedaan moet worden, er op dezelfde strippen teruggereisd kan worden. Met de OV-chipkaart kan dit niet en zijn zij in dat geval duurder uit.

## **5.4 Sociaal isolement en sociale activering**

Een belangrijke doelstelling van het experiment met gratis openbaar vervoer voor ouderen is het verminderen van vereenzaming onder deze groep. Het meer ondernemen van activiteiten door middel van gratis openbaar vervoer en daarmee het doorbreken van sociaal isolement, kent echter verschillende voorwaarden. Te denken valt aan mobiliteit en gezondheid, kennis van het aanbod van activiteiten, kennissen of vrienden om activiteiten mee te ondernemen, de nabijheid van haltes en weersomstandigheden.

### **Sociaal isolement**

Op sociaal isolement rust nog steeds een taboe. Mensen komen er over het algemeen niet makkelijk voor uit dat ze eenzaam zijn, zo blijkt onder andere uit de gesprekken die in het kader van dit onderzoek zijn gevoerd met thuiszorgorganisaties. Ook uit de interviews met 65+-ers komt dit naar voren. De geïnterviewde personen die op de eenzaamheidsschaal

hoog scoorden, gaven in de gesprekken soms aan dat zij zeker niet eenzaam zijn. Toch is ook door een aantal respondenten met ernstige gevoelens van eenzaamheid open gesproken over eenzaamheid.

### **Sociale factoren**

Sociale factoren, zoals het al dat niet gescheiden zijn, het overlijden van partner en vrienden en de contacten met kinderen en kleinkinderen, zijn van invloed op het gevoel van eenzaamheid. Met name weduwnaren hebben in de gesprekken aangegeven gevoelens van eenzaamheid te kennen en niet vaker activiteiten te ondernemen tijdens de periode met gratis openbaar vervoer. Zij zijn niet van plan te zijn om dit te gaan doen. Zij hebben hier de verklaring voor dat ze meestal activiteiten samen met hun vrouw hebben waarbij zij hierin het initiatief nam. Ook kinderen en kleinkinderen zijn erg belangrijk voor de sociale contacten van de geïnterviewde ouderen. Leeftijdgenoten blijken in mindere mate van belang, mede doordat veel partners, vrienden en kennissen weggevallen zijn door ziekte en overlijden. Nieuwe contacten maken is voor veel ouderen lastig. Daarnaast is er angst dat 'nieuwe vrienden' ook snel zullen overlijden of een ziekte krijgen.

### **Fysieke beperkingen**

Tevens spelen fysieke beperkingen en gezondheid een belangrijke rol bij de mate waarin mensen zich sociaal geïsoleerd voelen. Vooral geïnterviewden die slecht ter been zijn of een slechte(re) gezondheid hebben, geven aan zich eenzaam te voelen. Zij kunnen niet zomaar gaan of staan waar zij willen, omdat reizen met het openbaar vervoer door fysieke beperkingen problematisch is en het gebruik van Vervoer op Maat niet naar tevredenheid verloopt. Met name voor deze groep maakt het niet zoveel uit of het openbaar vervoer gratis is of niet.

### **Computergebruik**

In de meerderheid van de interviews is gevraagd of het gebruik van een computer zou kunnen helpen bij het doorbreken van een sociaal isolement. Ongeveer de helft van de geïnterviewden zonder computer wil hiervan geen gebruik van gaan maken om contact te houden met anderen. De reden hiervoor loopt uiteen van de angst om geen personen meer in levenden lijve te zien tot angst voor het gebruik van alle ingewikkelde elektrische apparaten. Anderen geven aan dat ze dit misschien in de toekomst wel zouden willen proberen, maar nu nog niet. Vooral vrouwelijke respondenten zeggen nu nog geen interesse te hebben. Mannen zouden nu al gebruik willen maken van een computer of doen dit al. De geïnterviewden die al een computer in bezit hebben (zowel vrouwen als mannen), vertellen dat zij contacten onderhouden door middel van e-mail en chat. Zij geven echter aan dat het gebruik van een computer zou kunnen helpen om sociale contacten te onderhouden, maar deze niet te kunnen vervangen. Zij vermelden als voorwaarde dat wanneer een computer wordt aangeboden, er thuis een basiscursus bij gegeven moet worden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen 'jongere' en 'oudere' ouderen. De jongere ouderen zouden nog in staat zijn om met een computer om te leren gaan of hebben dit al geleerd tijdens hun werkende leven. De oudere ouderen zouden dit volgens hen niet of veel moeilijker onder de knie kunnen krijgen. Toch blijkt ook een aantal geïnterviewde 75+-ers fanatiek gebruik te maken van de computer.

### **Sociale activering**

Uit de gesprekken blijkt dat uiteenlopende factoren een belangrijke rol spelen bij het gevoel van sociaal isolement. Door verschillende geïnterviewde 65+-ers, die zelf gevoelens van eenzaamheid hebben, is aangegeven dat voor het doorbreken van een sociaal isolement gratis openbaar vervoer alleen niet voldoende is, maar dat daarvoor ook vormen van sociale activering voor nodig zijn.

Vrouwelijke respondenten hebben in de gesprekken het idee dat wanneer er altijd gratis openbaar vervoer zou zijn, zij meer bezoeken af willen leggen en activiteiten willen gaan ondernemen, vooral wanneer zij dit kunnen combineren met in prijs gereduceerde (culturele) activiteiten van de Rotterdampas. Bij mannen is dit een stuk minder. Zij geven vooral aan meer activiteiten te willen ondernemen en in mindere mate meer op bezoek te zullen gaan. Er worden hiervoor twee redenen gegeven. De eerste is dat bezoeken al afgelegd werden, vooral naar familie, onafhankelijk van de financiële situatie, activiteiten werden achterwege gelaten om financiële redenen. De tweede reden is dat mensen die zich eenzaam voelen veelal weinig mensen kennen om bij op bezoek te gaan. Gratis openbaar vervoer zal hierin geen verandering brengen. De groep die het tweede argument hanteert, vindt het juist wel aantrekkelijk om vaker activiteiten te gaan ondernemen en willen hier ook vaker naar op zoek gaan. Overigens moet hierbij worden aangetekend dat er een enigszins vertekend beeld kan ontstaan wanneer deelnemen aan activiteiten direct gekoppeld wordt aan reizen. In diverse woonvormen voor ouderen worden ter plekke activiteiten georganiseerd, bij gezamenlijke reisjes gebeuren veelal met een vervoersmiddel van de instelling zelf.

De geïnterviewden met zeer ernstige gevoelens van eenzaamheid lijken geen baat te hebben bij gratis openbaar vervoer. Zij geven aan dat er voor ouderen weinig tot geen activiteiten zijn die hen aanspreken en wanneer deze wel georganiseerd worden er weinig tot geen opkomst is. Verder hebben zij geen doel om naar toe te reizen, dus zullen zij ook geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Dit wordt onderschreven in gesprekken over sociale activering met de ouderen en medewerkers van thuiszorgorganisaties. Ook door hen wordt aangegeven dat alleen gratis openbaar vervoer niet genoeg is. Ouderen die zich eenzaam voelen hebben een 'trekker' nodig om het openbaar vervoer te gaan gebruiken. Er moet een doel zijn om naar toe te reizen. Daarbij is kennis van het aanbod van activiteiten nodig en in een aantal gevallen ook personen die mee willen en kunnen reizen. Uit gesprekken met activiteiten- en recreatiebegeleiders van instellingen voor ouderen blijkt dat personen in een sociaal isolement persoonlijk geactiveerd moeten worden. Een probleem hierbij is dat activiteiten- en recreatiebegeleiders personen in een sociaal isolement moeilijk kunnen vinden.

### **Frequentie gebruik gratis OV voor activiteiten**

Niet iedereen die gratis openbaar vervoer aangeboden heeft gekregen, is daadwerkelijk meer gaan reizen. De geïnterviewden die hebben aangegeven niet beduidend veel meer gereisd te hebben tijdens het experiment hebben hiervoor verschillende verklaringen. Zo is de behoefte aan meer activiteiten niet veranderd of is geen verschil in het aanbod van activiteiten ervaren. Andere ouderen vertellen dat de aantrekkelijkheid van de activiteit de doorslag geeft om wat te gaan ondernemen en niet het gratis openbaar vervoer. Overigens zijn ook deze ouderen erg te spreken zijn over het gratis openbaar vervoer.

Uit de gesprekken met de ouderen blijkt dat daarnaast een andere factor van groot belang is voor het al dan niet ondernemen van activiteiten, namelijk de weersomstandigheden. Het bezoeken van een park, wandelen langs de Maas of in de haven kijken wordt in de winter weinig aantrekkelijk gevonden. In de zomer, maken zij veel meer gebruik van het gratis openbaar vervoer. Daarnaast speelt, heel praktisch, dat veel ouderen in de winter meer en vaker ziek zijn en zich überhaupt slechter voelen dan in de zomer. Daarom hebben zij in de winter niet meer activiteiten ondernomen, maar zij hebben erg veel zin om dit zodra het beter weer is en de temperaturen omhoog gaan wel te gaan doen.

### **Neveneffecten**

Uit de gesprekken met ouderen blijkt dat drie geïnterviewde personen weinig ervaring met het openbaar vervoer hebben, omdat zij alleen gebruik maken van de auto. Zij geven aan

dat zij over niet al te lange termijn het gebruik van de auto geheel willen stoppen en daarna afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het experiment met gratis openbaar vervoer was voor hen een aangename kennismaking, waardoor de drempel om de auto weg te doen iets verlaagd is.

Een aantal geïnterviewden is actief voor ouderenbonden. Door het gratis openbaar vervoer zijn zij in staat gesteld vaker eenzame ouderen op te zoeken of vaker een kennis die in het ziekenhuis ligt te bezoeken. Zij geven aan dat op deze manier ook mensen uit een isolement gehaald zouden kunnen worden en eventueel geactiveerd om kleine uitstapjes te ondernemen. Ook andere geïnterviewden, niet gelieerd aan ouderenbonden, geven aan dat zij door het gratis openbaar vervoer vaker naar een ziek familielid zijn gereisd.

Ten slotte is er ook nog sprake van een beperkt effect op de verkeersveiligheid. Sommige oudere mannen gaan vaak naar gezelligheidsverenigingen met ex-collega's. Daar ontmoeten zij elkaar drinken er een borrel. Door hen wordt specifiek gezegd dat ze ten tijde van het experiment eerder met het openbaar vervoer zijn gegaan, terwijl ze voorheen met de auto gingen en wel eens met een slok teveel op achter het stuur zaten.





## 6. CONCLUSIES

In juni 2007 is de proef gratis OV voor 65+-ers in Rotterdam gestart. In totaal hebben zij tot het eind van 2007 vier maanden gratis met het openbaar vervoer mogen reizen. Het doel van de proef is het tegengaan van eenzaamheid en sociaal isolement van ouderen en het onderzoeken van het effect van gratis openbaar vervoer op het reisgedrag van ouderen. Daarnaast wil de gemeente Rotterdam met de proef het gebruik van de OV-chipkaart onder ouderen bevorderen. In december 2007 is besloten de proef te verlengen. De verlenging is ingegaan op 1 februari 2008 en liep tot juli 2008. In de maand januari hebben 65+-ers in Rotterdam geen gebruik kunnen maken van gratis OV.

Voor de evaluatie zijn onder meer enquêtes afgenomen onder aanvragers van de OV-chipkaart. De vragenlijsten zijn voorafgaand aan de proef (in mei 2007), tijdens de proef (in november 2007) en enkele maanden na afloop van de proef (oktober 2008) schriftelijk afgenomen. Tevens zijn enquêtes afgenomen onder een controlegroep van 64-jarigen die geen gratis openbaar vervoer hebben gekregen. Daarnaast zijn uitgebreidere interviews gehouden met 100 veelal vereenzaamde ouderen. Ook in deze gesprekken is gevraagd naar hun deelname aan activiteiten, het gebruik van OV en hun sociale contacten of juist het gebrek daaraan.

In dit eindrapport is nagegaan of het doel van de proef is bereikt. De hoofddoelstellingen van het experiment zijn:

- het leveren van een bijdrage aan het tegengaan van een sociaal isolement door gratis Openbaar Vervoer (OV);
- het bevorderen van het gebruik van de OV-chipkaart onder ouderen.

De gemeente Rotterdam heeft daarnaast enkele ambities geformuleerd, waarmee kan worden nagegaan of de proef succesvol is:

- meer bezoeken en activiteiten van ouderen;
- meer gebruik van het openbaar vervoer door ouderen;
- zoveel mogelijk ouderen een OV-chipkaart.

Getracht wordt om de totale groep ouderen die meedoet aan het experiment, minimaal 25 procent meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.

### 6.1 Deelname aan proef en gebruik vervoermiddelen

De OV-chipkaart is door 65+-ers op ruime schaal aangevraagd. Voorafgaand aan de proef is, rekening houdend met beperkingen in mobiliteit van met name ouderen boven de 80 jaar, aangenomen dat maximaal 60% van de 65+-ers aan de proef zou deelnemen. In totaal heeft uiteindelijk 59% van de 65+-ers aan de proef deelgenomen.

#### **Gebruik openbaar vervoer**

Het gebruik van openbaar vervoer door 65+-ers is voorafgaand aan de proef al hoog. Een overgrote meerderheid van de 65+-ers (86%) reisde al met tram, metro of bus. Tijdens de proef is dit percentage gestegen tot 93%. Enkele maande na de proef, in september 2008, maakt nog steeds een hoger percentage van de 65+-ers (90%) dan voorafgaand aan de proef hiervan gebruik. De stijging in het openbaar vervoergebruik doet zich voor bij mannen en vrouwen, onder alle leeftijdscategorieën, inclusief 75+-ers en onder alle inkomenscatego-

rieën, zij het dat de stijging groter is bij de midden en hogere inkomens (beide +8%) dan bij de lagere inkomens (+4%).

### **Frequentie gebruik vervoermiddelen**

De 65+-ers die gebruik maken van het openbaar vervoer, zijn bovendien vaker meer gaan reizen. Het percentage 65+-ers dat tenminste wekelijks van het openbaar vervoer gebruik maakt is gestegen van de helft (51%) voorafgaand aan de proef tot bijna drie kwart (73%) ten tijde van de proef. Enkele maanden na afloop van de proef maakt 62% van de 65+-ers nog steeds minimaal één keer in de week van het openbaar vervoer gebruik.

#### *Vervoer op Maat*

Het gebruik van Vervoer op Maat door de 65+-ers is volgens de enquêtegegevens niet afgenomen. Uit de registratie van Vervoer op Maat blijkt dat het aantal klanten in september 2008 is toegenomen (+3,5%) ten opzichte van september 2006, terwijl het aantal ritten licht is gedaald (-0,4%). Deze daling van het gebruik van vervoer op Maat is in september 2007, als de proef volop loopt, groter (-2,7%). Een deel van de klanten is derhalve minder gebruik gaan maken van Vervoer op Maat en reist wellicht vaker met het openbaar vervoer.

#### *Auto*

Het gebruik van de auto onder 65+-ers is gedaald. Dit effect doet zich het sterkst voor ten tijde van de proef, maar ook enkele maanden na afloop ligt het autogebruik op een lager niveau dan voor de proef. Gebruikte voorafgaand aan de proef 54% wel eens de auto, enkele maanden na de proef is dit gedaald tot de helft van de 65+-ers (50%). Bovendien laten 65+-ers de auto vaker staan. Het frequente gebruik van de auto, tenminste één keer per week, is gedaald van 37% voorafgaand aan de proef naar 31% enkele maanden na de proef. Tijdens de proef is het frequente gebruik van de auto gedaald tot 29%.

### **Effecten gebruik openbaar vervoer**

Voordat van een effect van gratis openbaar vervoer kan worden gesproken zal moeten worden nagegaan hoe het openbaar vervoergebruik zich heeft ontwikkeld in de controlegroep. Ook de controlegroep blijkt meer en vaker van het openbaar vervoer gebruik te hebben gemaakt. Deze toename is vergelijkbaar met die van de 65+-ers met gratis openbaar vervoer. Het gebruik van de auto is in de controlegroep echter stabiel gebleven. Ook het gebruik van Vervoer op Maat bij de controlegroep is niet gewijzigd.

Een deel van de 64-jarigen die de controlegroep vormen, zal meer zijn gaan reizen met het openbaar vervoer omdat zij bijvoorbeeld een partner hebben die ouder dan 65 jaar is en gratis mag reizen of omdat zij met vrienden en bekenden die gratis mogen reizen activiteiten ondernemen. Daarnaast is er in Rotterdam sprake van een algehele stijging van het openbaar vervoergebruik. Volgens de RET is het aantal reizigerskilometers in 2007 met 2,5% toegenomen. Deze stijging zal voor een deel samenhangen met het aanbod van gratis openbaar vervoer voor 65+-ers, maar is volgens de RET tevens het gevolg van een ruimer aanbod door de toevoeging van enkele openbaar vervoerlijnen en de verhoging van de frequentie.

## **6.2 Deelname activiteiten**

In de periode dat het openbaar vervoer gratis is, stijgt onder ouderen de deelname aan activiteiten. Na afloop van de proef zijn de meeste activiteiten op een vergelijkbaar niveau gebleven of zelfs enigszins toegenomen ten opzichte van de periode voor de proef. De

sociale activering leidt vooral tot meer bezoeken aan musea, restaurants en bioscopen en het vaker maken van een wandeling of fietstocht. Niet alleen ondernemen meer ouderen meer activiteiten, ook de frequentie waarmee ze diverse activiteiten ondernemen is na afloop van de proef gestegen. Deze ontwikkeling doet zich niet voor onder de 64-jarige Rotterdammers in de controlegroep. Het gratis openbaar vervoer heeft derhalve geleid tot een toename aan activiteiten van 65+-ers. Dit effect zet zich ook door na het beëindigen van de proef. Enkele maanden na de proef liggen de door 65+-ers ondernomen activiteiten op een hoger niveau dan voor de proef.

De stijgende deelname aan activiteiten onder 65+-ers zien we bij zowel mannen als vrouwen en onder alle leeftijdscategorieën, behalve de 80+-ers. Wordt gekeken naar het inkomen dan blijkt dat vooral 65+-ers met een middeninkomen (1.000 tot 2.250 euro per maand) actiever zijn geworden.

### **6.3 Vereenzaming**

Het percentage 65+-ers dat zich niet eenzaam voelt is licht gestegen. Voelde voor aanvang van de proef drie kwart (75%) van de ouderen zich niet eenzaam, tijdens de proef is dit gestegen tot 78% en enkele maanden na de proef tot 79%. Er is ook een verbetering in gevoelens van eenzaamheid te zien bij de 64-jarigen in de controlegroep; het percentage dat zich niet eenzaam voelt is gestegen van 77% naar 80%. Dit laatste verschil is echter te gering om statistisch significant te zijn.

De vermindering van gevoelens van vereenzaming onder 65+-ers doet zich onder alle leeftijdscategorieën in vergelijkbare mate voor. Het effect is echter groter onder vrouwen dan onder mannen en tevens groter onder 65+-ers met een hoger inkomen (meer dan 2.250 euro per maand) dan onder de overige inkomenscategorieën. Onder de lagere inkomens (minder dan 1.000 euro per maand) zijn de gevoelens van eenzaamheid niet significant afgenomen.

Uit de gesprekken met vereenzaamde ouderen blijkt dat een groot aantal factoren van invloed is op (de mate van) vereenzaming. Hierbij gaat het onder meer om: de gezondheid; fysieke beperkingen; burgerlijke staat (gescheiden personen en weduwen en weduwnaren voelen zich vaker eenzaam); de financiële situatie; het contact met kinderen en kleinkinderen; en het hebben van een beperkt sociaal netwerk.

### **6.4 Ten slotte**

De proef toont aan dat gratis openbaar vervoer het gebruik ervan bevordert. Het doel van 25% meer openbaar vervoer gebruik onder ouderen is tijdens de proef royaal gehaald. Na afloop van de proef is er nog steeds sprake van een positief effect. Het percentage ouderen dat met een hoge frequentie van het openbaar vervoer gebruik is blijven maken, is na de proef met 22% gestegen.

Het effect van gratis openbaar vervoer op het verminderen van gevoelens van eenzaamheid is bescheiden. De proef heeft geleid tot een lichte toename in activiteiten door ouderen. Het ondernemen van meer activiteiten met anderen biedt echter niet altijd bescherming tegen het hebben van eenzaamheidsgevoelens. Voor het bereiken van grote(re) effecten is vereenzaming onder ouderen ook een te complex fenomeen. Eenzaamheid is bovendien niet synoniem aan alleen zijn. Met het toenemen van de leeftijd, neemt door sterfgevallen het

aantal relevante personen af. Het gemis van een partner kan door het ontbreken van een hechte, intieme relatie leiden tot emotionele eenzaamheid. Een dergelijke vorm van eenzaamheid wordt door sociale activering in onvoldoende mate gecompenseerd. In interviews geven ouderen bovendien aan dat het maken van nieuwe vrienden niet eenvoudig is. Hun sociale netwerk wordt na verloop van tijd derhalve kleiner evenals het aantal personen om activiteiten mee te ondernemen. Door geïnterviewden is daarnaast aangegeven dat voor het doorbreken van sociaal isolement het aanbod van gratis openbaar vervoer alleen niet voldoende is. De aantrekkelijkheid van de activiteit geeft eerder de doorslag om wat te gaan ondernemen dan gratis openbaar vervoer. Er moet een aantrekkelijk doel zijn om naar toe te reizen. Informatie over het aanbod van activiteiten zal de deelname kunnen bevorderen.

Daarnaast neemt met het klimmen van de leeftijd de mobiliteit af door het optreden van onder meer fysieke beperkingen. Ouderen die slecht ter been zijn, maken minder frequent gebruik van het openbaar vervoer, ondernemen minder activiteiten met anderen en voelen zich duidelijk vaker eenzaam dan ouderen die wel goed ter been zijn. Daarnaast heeft een deel van de 65+-ers een relatief laag inkomen. Bij deze categorie is het effect van gratis openbaar vervoer op hun mobiliteit het geringst. Bij hogere inkomens zien we dat het toenemende gebruik maken van openbaar vervoer gepaard gaat met activiteiten die geld kosten, zoals het bezoeken van restaurants en musea. Gratis openbaar vervoer wordt door ouderen met een lager inkomen vooral gebruikt voor activiteiten die zij toch al ondernamen, zoals het bezoeken van familie, vrienden en bekenden en voor het doen van de dagelijkse boodschappen, activiteiten die geen extra geld kosten.

Bescheidenheid over het effect van gratis openbaar vervoer op de mobiliteit van ouderen en de gevoelens van eenzaamheid is op zijn plaats. Aangetoond is dat vereenzaming is te beïnvloeden door het aanbieden van gratis openbaar vervoer. Het beperkte effect kan toenemen als er voor ouderen aantrekkelijke activiteiten zijn te bezoeken. Om ouderen met een laag inkomen hieraan te laten deelnemen, zullen echter ook deze activiteiten gratis moeten zijn.

## LITERATUUR

- Bunt, H.G. van de (2004);  
Justitiële verkenningen, jrg 30, nr 5.
- Centrum voor Onderzoek en Statistiek (COS) (2007);  
Bevolking Rotterdam naar leeftijd, realisatie vanaf 1-1-2000 t/m 2007. COS, Rotterdam.
- Farrington, D.P., D.C. Gottfredson (2002);  
The Maryland Scientific Methods Scale. In: Shermean, L.W., Farrington, D.P. (red). Evidence-based crime prevention, London, Routledge, 2002 p. 13-21
- Fokkema, T., T van Tilburg (2003);  
Een vergelijkend effectonderzoek naar interventies ter voorkoming en vermindering van eenzaamheid onder ouderen: tussenrapportage. NIDI, Den Haag.
- Gemeente Rotterdam (2007);  
Projectplan gratis openbaar vervoer voor 65+-ers in Rotterdam. Dienst S+V, gemeente Rotterdam.
- Jong Gierveld, J. de, Kamphuis (1985);  
The development of a Rasch-type loneliness scale. Applied Psychological Measurement, 9, p. 289-299
- Jong Gierveld, J., de, T. van Tilburg (1987);  
Het meten van persoonlijke ervaringen en gevoelens in vragenlijst-onderzoek; een studie naar het functioneren van de eenzaamheidsschaal in verschillende onderzoeken. In: J. de Jong Gierveld & J. van der Zouwen (red.). De vragenlijst in sociaal onderzoek; een confrontatie van onderzoekspraktijk en methodologie, p. 67-83. Van Loghum Slaterus, Deventer.
- Koeter en Van Maastricht (2006);  
De effectiviteit van verslavingszorg in een justitieel kader. Den Haag: ZonMw, Programma Verslaving.
- Leeuw, F.L. (2003);  
Reconstructing program theories: methods available and problems to be solved. American journal of evaluation 24 (1) p. 5-20
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008);  
Brief aan Tweede Kamer: Resultaten "Gratis met de bus van 12- en 65+" in Eindhoven.
- Mol, W., C. Beghin (2006);  
Benchmark openbaar vervoer Vlaanderen, TransTec Adviseurs BV, Amsterdam.
- Nederlandse Spoorwegen (2008);  
Resultaten Aanbod gratis treinkaartjes 65plussers Hoek van Holland, NS, augustus 2008.
- SCP (2005);  
De sociale staat van Nederland. Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag.
- Tilburg, van T.G., E.D. de Leeuw (1991);  
Stability of scale quality under different data collection procedures: A mode comparison on the 'de Jong Gierveld Loneliness Scale'. International Journal of Public Opinion Research, 3, p. 69-85.
- Tweede Kamer (2005);  
'Gratis' openbaar vervoer. Brief van het lid Dijkema. TK, 2005-2006, 30.368 nr. 1.
- Tweede Kamer (2006);  
'Gratis' openbaar vervoer. Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat. TK, 2005-2006, 30.368 nr. 3.
- Tweede Kamer (2006);  
'Gratis' openbaar vervoer. Motie van het lid Roefs. TK, 2005-2006, 30.368 nr. 5.



## **BIJLAGE 1      BEREKENING FREQUENTIE**

Zowel bij de analyse van het gebruik van openbaar vervoer als bij de analyse van de activiteiten is een indeling gemaakt naar ‘hoge frequentie’, ‘lage frequentie’ en ‘niet’. In deze bijlage wordt een toelichting gegeven op de methode die hierbij is gebruikt.

Voor het bepalen van de frequentie van het gebruik van openbaar vervoer en frequentie van het ondernemen van type activiteiten (culturele activiteiten; ideële activiteiten; ontspanningsactiviteiten en; sport en recreatieve activiteiten) geldt dat telkens de antwoorden op drie items zijn gecombineerd. De antwoordcategorieën die gekozen konden worden bij deze afzonderlijke items zijn als volgt:

1. geen gebruik van gemaakt / niet gedaan
2. minder dan één keer per twee weken
3. ongeveer één keer per twee weken
4. ongeveer één keer per week
5. twee tot drie keer per week
6. vier keer per week of meer

De frequentie van het gebruik van openbaar vervoer is een samenstelling van busgebruik, tramgebruik en metrogebruik. De frequentie van culturele activiteiten is een samenstelling van museumbezoek, bioscoopbezoek en bezoek aan concert of theater. Voor de frequentie van ideële activiteiten is bezoek aan kerk, moskee of synagoge, vrijwilligerswerk en deelname aan andere organisaties gecombineerd. De frequentie van ontspanningsactiviteiten is een samenstelling van wandelingen of fietstochten, bezoek aan vrienden of familie en bezoeken aan winkelcentra. Tot slot is de frequentie van sport en recreatieve activiteiten gebaseerd op sporten in verenigingsverband, deelname aan andere verenigingen en overige vrijetijdsactiviteiten buitenshuis.

Bij het bepalen van de frequentie van het gebruik van openbaar vervoer zijn alle personen die geen enkele vraag over vervoersmiddelengebruik hebben ingevuld verwijderd uit de analyse. Vervolgens zijn alle mensen die alleen de vraag met betrekking tot busgebruik, tramgebruik en/of metrogebruik niet hebben ingevuld, gerekend tot personen die dit type vervoer niet gebruikt hebben.

Bij het bepalen van de frequentie van het ondernemen van bepaalde type activiteiten zijn alle mensen die geen enkele vraag over het ondernemen van activiteiten hebben ingevuld verwijderd uit de analyse. Wanneer iemand tenminste één vraag met betrekking tot het ondernemen van activiteiten wel heeft ingevuld, maar andere activiteiten niet heeft ingevuld, wordt deze persoon bij de niet ingevulde activiteit gerekend tot de personen die deze activiteit niet hebben ondernomen.

Bij het combineren van drie items tot een indeling naar ‘hoge frequentie’, ‘lage frequentie’ en ‘niet’ is onderstaande sleutel gehanteerd.

### **Hoge frequentie**

Personen die tenminste bij één van de drie gecombineerde vragen antwoord 6 (vier of meer keer per week) of antwoord 5 (twee tot drie keer per week) hebben ingevuld, zijn ingedeeld in de categorie ‘hoge frequentie’. Ook personen die tenminste twee keer antwoord 4 (ongeveer één keer per week) hebben gegeven, zijn ingedeeld in de categorie ‘hoge

frequentie'. Tot slot zijn de personen die op twee van de drie vragen antwoord 3 (ongeveer één keer per twee weken) hebben ingevuld en daarbij één keer antwoord 4 (ongeveer één keer per week) ingedeeld bij de categorie 'hoge frequentie'.

**Lage frequentie**

Alle personen die hoogstens één maal antwoord 4 (ongeveer één keer per week) hebben ingevuld en verder alleen een antwoord hebben gegeven dat lager is dan 4 (dus 3, 2 of 1), zijn ingedeeld in de categorie 'lage frequentie'. De enige uitzondering hierop vormt de combinatie 4-3-3 (zie boven).

**Niet**

Alle personen die drie maal antwoord 1 (niet) hebben gegeven zijn logischerwijs ingedeeld in de categorie 'niet'.



## BIJLAGE 2      RESULTATEN TELLINGEN

Tabel 1      Resultaten tellingen tram Rotterdam voor proef gratis OV 65+

<b>TRAM</b>	<b>Richting</b>	<b>Telpunt halte</b>	<b>Index</b>
4	Marconiplein	Heer Bokelweg	<b>109,6</b>
4	Molenlaan	Weena	<b>86,2</b>
20	Schiebroek	Weena	<b>64,5</b>
25	Schiebroek	Weena	<b>118,0</b>
20	Lombardijen	Weena	<b>64,5</b>
25	Carnisselande	Schiekade	<b>117,6</b>
4	Marconiplein	Eendrachtsplein	<b>68,0</b>
4	Molenlaan	Eendrachtsplein	<b>85,3</b>
7	Willemsplein	Eendrachtsplein	<b>68,0</b>
7	Woudestein	Eendrachtsplein	<b>61,0</b>
8	Spangen	Leuvehaven	<b>102,8</b>
8	Kleiweg	Leuvehaven	<b>110,7</b>
7	Willemsplein	Meent	<b>161,7</b>
8	Spangen	Meent	<b>85,0</b>
7	Woudestein	Meent	<b>115,3</b>
8	Kleiweg	Meent	<b>110,2</b>
21	Woudhoek	Tiendplein	<b>86,8</b>
23	Holy	Tiendplein	<b>108,2</b>
21	De Esch	Tiendplein	<b>79,7</b>
23	Beverwaard	Tiendplein	<b>89,5</b>
2	Groene Tuin	Maashaven	<b>84,9</b>
2	Charlois	Maashaven	<b>87,7</b>
2	Groene Tuin	Randweg	<b>62,3</b>
2	Charlois	Randweg	<b>75,5</b>
20	Schiebroek	Randweg	<b>74,0</b>
25	Schiebroek	Randweg	<b>65,6</b>
20	Lombardijen	Randweg	<b>65,0</b>
25	Carnisselande	Randweg	<b>77,8</b>
20	Schiebroek	Lodewijk Pincoffsweg	<b>83,2</b>
25	Schiebroek	Lodewijk Pincoffsweg	<b>70,5</b>
23	Holy	Lodewijk Pincoffsweg	<b>89,9</b>
20	Lombardijen	Wilhelminaplein	<b>54,8</b>
25	Carnisselande	Wilhelminaplein	<b>114,9</b>
23	Beverwaard	Wilhelminaplein	<b>119,4</b>

Tabel 2 Resultaten tellingen bus Rotterdam voor proef gratis OV 65+

<b>BUS</b>	<b>Richting</b>	<b>Telpunt halte</b>	<b>Index</b>
32	Noordereiland	Claes de Vrieselaan	<b>107,0</b>
44	Zuidplein	Claes de Vrieselaan	<b>115,8</b>
32	Overschie / Station Noord	Claes de Vrieselaan	<b>98,0</b>
44	CS	Claes de Vrieselaan	<b>107,2</b>
33	Rotterdam Airport	Centraal Station	<b>103,1</b>
35	Station Alexander	Burg. van Kempensingel	<b>97,5</b>
35	Station Noord	Burg. van Kempensingel	<b>122,3</b>
35	Station Alexander	Olijflaan	<b>89,6</b>
35	Station Noord	Olijflaan	<b>91,3</b>
36	Kralingse Zoom	Kralingse Zoom	<b>82,0</b>
36	Station Alexander	Kralingse Zoom	<b>107,3</b>
47	Kralingse Zoom	Kralingse Zoom	<b>133,4</b>
47	Keizerswaard	Kralingse Zoom	<b>114,4</b>
38	Crooswijk	Centraal Station	<b>87,4</b>
49	CS	Henegouwerplein	<b>82,6</b>
38	Station Schiedam	Centraal Station	<b>91,9</b>
49	Station Noord	Centraal Station	<b>72,6</b>
44	CS	Katendrechtse Lagedijk	<b>229,7</b>
44	Zuidplein	Katendrechtse Lagedijk	<b>88,4</b>
32	Overschie / Station Noord	Willemsbrug	<b>114,1</b>
48	CS	Willemsbrug	<b>97,0</b>
32	Noordereiland	Willemsbrug	<b>85,7</b>
48	Station Zuid / Keizerswaard	Willemsbrug	<b>100,4</b>
70	Keizerswaard	Slinge Metro	<b>94,7</b>
70	Zuidplein	Asterlo	<b>96,1</b>
75	MCRZ Clara	Motorstraat	<b>101,3</b>
76	Keizerswaard	Motorstraat	<b>104,8</b>
75	Zuidplein	Valkeniersweg	<b>52,4</b>
76	Zuidplein	Valkeniersweg	<b>76,2</b>



