

SENIORVRIENDELIJKE EN INCLUSIEVE MOBILITEIT

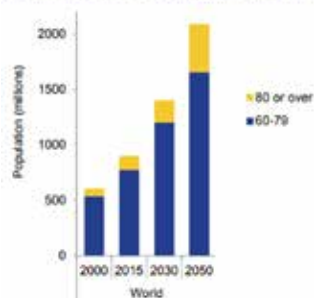
Caroline Beckers¹, Maite Dewinter¹, Lennert Verhulst¹

¹Vakgroep Geografie, Faculteit Wetenschappen, Universiteit Gent

1. Inleiding

De samenleving verouderd in een ongezien tempo. Waar de vergrijzing lange tijd als een toekomstig probleem werd beschouwd, wordt ze vandaag een structurele realiteit die onze ruimtelijke ordening, gezondheidszorg, mobiliteit en sociale infrastructuur beïnvloedt. Momenteel zijn er nog 3 à 4 actieven (15-64 jaar) per oudere volwassene (65 jaar en ouder), maar tegen 2070 zullen dit er op basis van de voorspellingen nog net iets meer dan 2 zijn. Het aandeel 65-plussers zal tegen 2070 naar verwachting meer dan 25% van de totale Belgische bevolking bedragen (t.o.v. 13,67% in 1995 en 17,94% in 2025), wat bredere demografische trends weerspiegelt zoals een hogere levensverwachting en lagere geboortecijfers. Daarnaast zal het aantal 80-plussers naar verwachting bijna verdubbelen tussen 2022 en 2050 (Devos et al., 2024; Statbel, 2025). Deze trend zet zich niet enkel door in België, maar is, zoals Figuur 1 aantoont, uitgegroeid tot een wereldwijd verspreid maatschappelijk fenomeen. Wereldwijd neemt het aandeel van de bevolking van 65 jaar en ouder aanzienlijk toe, met prognoses die wijzen op een groei van 761 miljoen naar 1,6 miljard tussen 2021 en 2050 (VN, 2023). Deze cijfers geven aan dat ouder worden niet langer enkel een individueel traject is, maar een collectieve maatschappelijke uitdaging vormt. Deze trends onderstrepen de nood aan doordachte beleidsstrategieën en aangepaste leefomgevingen die het mogelijk maken om op een gezonde, zelfstandige manier oud te worden.

Population aged 60-79 years and aged 80 years



Figuur 1: Wereldwijde evolutie vergrijzing. (United Nations, 2015)

Hoewel velen een goede gezondheid en zelfstandigheid behouden, kampt een groeiend aantal senioren met lichamelijke aandoeningen zoals chronische ziekten, zintuiglijke beperkingen en musculoskeletale problemen. Daarnaast vormen psychische en neurologische aandoeningen – waaronder depressie, angststoornissen en cognitieve achteruitgang – een belangrijk aandachtspunt, mede beïnvloed door sociale isolatie, verlies van autonomie en afnemende levenskwaliteit (Flint & Tadi, 2023). Naarmate de bevolking ouder wordt, verschuift de focus in gezondheidszorg en welzijnsbeleid van genezing naar het behouden van levenskwaliteit. Dat vergt een holistische benadering waarin naast medische ondersteuning ook sociale verbondenheid, mentale gezondheid en de leefomgeving centraal staan.

2. Ageing in place

Een veelgenoemde strategie om de uitdagingen van een vergrijzende samenleving aan te pakken is ‘ageing in place’ – ouder worden in de eigen leefomgeving. Dit verwijst naar het vermogen van oudere volwassenen om zelfstandig te blijven wonen in hun eigen huis en vertrouwde buurt (Pani-Harremans et al., 2021). Dit concept krijgt steeds meer aandacht in onderzoek en beleid rond veroudering, vanwege de associaties met autonomie, comfort en kosteneffectiviteit. Echter gaat dit verder dan louter de fysieke aanwezigheid thuis. Het benadrukt het behouden van een goede levenskwaliteit via blijvende sociale participatie, fysieke en mentale gezondheid, en sociale ondersteuning vanuit de directe omgeving (zoals familie, vrienden en burens). Dit vereist aandacht voor zowel individuele capaciteiten als de bredere sociale en fysieke context waarin zij leven.

Omdat oudere volwassenen zich minder vaak buiten hun directe leefomgeving verplaatsen dan jongere mensen, worden ze sterker beïnvloed door lokale omgevingsfactoren (Maresova et al., 2023). Een combinatie van verminderde activiteiten en sociale contacten – als gevolg van beperkte

mobiliteit – kan leiden tot een grotere afhankelijkheid van de directe woonomgeving. Om ouder worden in de eigen leefomgeving te ondersteunen, moet de leefomgeving daarom leeftijdsvriendelijk zijn ontworpen, met aandacht voor de specifieke behoeften van oudere volwassenen op zowel fysiek als sociaal vlak. Ook andere beleidsstrategieën zoals ‘actief ouder worden’ en ‘seniorvriendelijke omgevingen’ onderstrepen het belang van de wisselwerking tussen het individu en de sociale en fysieke leefomgeving (Steels, 2015). De WHO ontwikkelde hiervoor het ‘Age-friendly Cities Framework’ (zie Figuur 2) met acht onderling verbonden domeinen: gemeenschap en gezondheidszorg, transport, huisvesting, sociale participatie, openbare ruimtes en gebouwen, respect en inclusie, participatie, en communicatie en informatie (WHO, 2007). Mobiliteit heeft een invloed op al deze domeinen en vormt dus in deze context een cruciale schakel. Stedenbouwkundigen en architecten krijgen echter nog vaak onvoldoende opleiding in principes gerelateerd aan seniorvriendelijke designs en er is een gebrek aan duidelijke, gestandaardiseerde richtlijnen. Daardoor hebben gemeenten het vaak moeilijk om seniorvriendelijke doelstellingen op een samenhangende manier in hun ruimtelijk beleid te integreren, en worden de diverse noden van senioren vaak over het hoofd gezien (Greenfield & Buffel, 2022). Denk bijvoorbeeld aan deelinitiatieven die nog al te vaak uitsluitend gericht zijn op jongeren.



Figuur 2: Age-friendly Cities Framework. (WHO, 2007)

Opkomend onderzoek wijst ook op de cruciale rol van zowel de fysieke als de sociale leefomgeving bij het vormgeven van de gezondheid en algemeen welzijn van oudere volwassenen. Met de fysieke omgeving wordt verwezen naar de door de mens gecreëerde omgeving die menselijke activiteiten ondersteunt, zoals gebouwen, transportgerelateerde infrastructuur en openbare ruimtes. De sociale omgeving is de directe sociale context waarin we leven, met

elkaar omgaan en relaties aangaan, zoals sociale relaties, netwerken, gemeenschapsnormen, vertrouwen, sociale steun en het gevoel van verbondenheid of cohesie binnen een buurt of gemeenschap. Tegen deze achtergrond vormen interventies gericht op verbetering van de fysieke en sociale leefomgeving een belangrijke strategie om het welzijn van senioren te bevorderen, met name in relatie tot mobiliteit en verplaatsingsgedrag. Het begrijpen en benutten van deze omgevingsfactoren is essentieel om senioren in een vergrijzende wereld een gezond en betekenisvol leven te bieden. Om inclusieve verplaatsingsmogelijkheden te waarborgen en het welzijn van senioren te bevorderen, is het noodzakelijk om de complexe wisselwerking tussen leefomgeving, verplaatsingsgedrag en gezondheid op latere leeftijd te onderzoeken.

Onderzoek naar seniorvriendelijke steden maakt gebruik van verschillende methodes. Veelgebruikte vragenlijsten, zoals de ‘Age-Friendly Cities and Communities Questionnaire’ en de ‘Checklist of Essential Features of Age-Friendly Cities’, meten hoe senioren hun leefomgeving ervaren op vlak van bijvoorbeeld transport, huisvesting en sociale participatie. Deze instrumenten worden vaak aangepast aan de lokale context en getest op betrouwbaarheid. Ruimtelijke analysemethoden, zoals GIS-analyses van mobiele data, brengen mobiliteitspatronen en toegang tot voorzieningen in kaart, en kunnen zo ongelijkheden in de stad blootleggen. Daarnaast zijn kwalitatieve methodes belangrijk om de motivaties en ervaringen van oudere volwassenen beter te begrijpen, alsook om een zicht te krijgen op welke voorzieningen zij juist waarderen in hun nabijheid. Via thematische analyse (vb. interviews, open vragen en verhalen van betrokkenen) worden terugkerende thema’s over leeftijdsvriendelijkheid blootgelegd en met de interactieve Flowers of Proximity-methode krijgen we een beeld van wat mensen als een ideale afstand tot buurtvoorzieningen zien en hoe ze zich daar het liefst naartoe verplaatsen. In dit artikel komen eveneens verschillende methoden aan bod. Gaande van een uitgebreide enquête waarop wiskundige en statistische modellen (Deel 3) en een thematische analyse (Deel 4) werden toegepast tot het SMALL project waar co-creatie centraal staat (Deel 5) en commoning accessibility dat een alternatieve blik biedt op mobiliteitsvoorziening (Deel 6).

3. Sleutelementen van de fysieke en sociale omgeving

Om te achterhalen welke sleutelementen uit de fysieke en sociale leefomgeving het verplaatsingsgedrag en welzijn van senioren bevorderen, werd een enquête afgenomen bij 1115 Gentenaars van 65 jaar en ouder (september tot en met december 2023). Stad Gent zet sterk in op verschillende acties om Gent inclusief en seniorvriendelijker te maken. Zo werd Gent als eerste Vlaamse stad door de WHO erkend als seniorvriendelijke stad, onder meer dankzij de actieve betrokkenheid van senioren bij het beleid en de voortdurende aanpassingen aan het stedelijk ontwerp. Op alle acht

domeinen van het 'Age-friendly Cities Framework' zoekt de stad namelijk continue naar verbeteringen. Zo richtte Gent zich de laatste jaren vooral op het versterken van informele netwerken, kwalitatief hoogwaardige huisvesting en de ontwikkeling van seniorvriendelijke buurten met een breed aanbod aan diensten, woonopties en functies. Verder zorgen intergenerationele projecten zoals 'Jong en Oud in Gent' voor samenwerking, begrip en respect tussen generaties (WHO, 2024). Daarnaast participeert Gent ook in diverse (internationale) projecten die de mobiliteit van oudere volwassenen trachten te verbeteren, waaronder het SMALL-project, dat verderop in de tekst wordt toegelicht.

In de enquête werden aan de respondenten 34 stellingen voorgelegd die polsten naar hoe ze hun fysieke en sociale leefomgeving ervaren. Voor de fysieke omgeving werd gefocust op infrastructuur en elementen geassocieerd met wandelen, fietsen, zich verplaatsen met de auto en het openbaar vervoer (bus en tram). Enkele voorbeelden zijn:

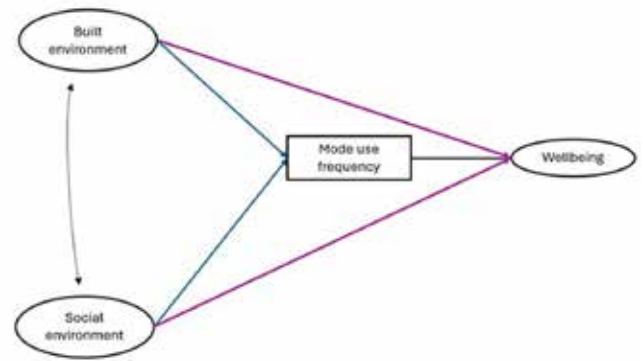
- 'de voetpaden in mijn buurt zijn goed onderhouden'
- 'ik vind het aangenaam om te fietsen in mijn buurt'
- 'in mijn buurt is er veel verkeer'

Om de sociale omgeving te beoordelen werd gefocust op dimensies zoals gezelschap, aanmoediging tot fysieke activiteiten, sociale cohesie en tevredenheid over de leefomgeving:

- 'ik ken mijn buren goed'
- 'de mensen in mijn buurt zijn bereid om hun buren te helpen'
- 'ik woon in een aantrekkelijke buurt'
- 'mijn familie en vrienden moedigen mij aan om actief te zijn'

De enquête omvatte daarnaast ook vragen gericht op het verplaatsingsgedrag, algemeen en mentaal welzijn, ervaringen in Gent en socio-demografische gegevens van de respondenten.

Om de relaties tussen leefomgeving, verplaatsingsgedrag en het welzijn van senioren in Gent te analyseren, werd gebruik gemaakt van Structural Equation Modeling (SEM). Deze statistische analysetechniek laat toe om complexe relaties tussen meerdere variabelen tegelijk te onderzoeken, waarbij zowel directe als indirecte effecten kunnen aangetoond worden (zie schematische weergave Figuur 3). De analyse toont aan dat zowel interventies in de fysieke als de sociale omgeving een betekenisvolle invloed hebben op het welzijn van senioren. Het gaat niet alleen om directe effecten, maar ook over indirecte effecten, zoals verplaatsingsgedrag. Zo blijkt dat een groter aantal verplaatsingen (ongeacht het vervoermiddel) samenhangt met een hoger welzijn. Voornamelijk het stimuleren van actieve vervoerswijzen kan een waardevolle strategie zijn om de gezondheid en levenskwaliteit op latere leeftijd te bevorderen. In de volgende paragrafen worden de belangrijkste resultaten van deze analyse besproken.



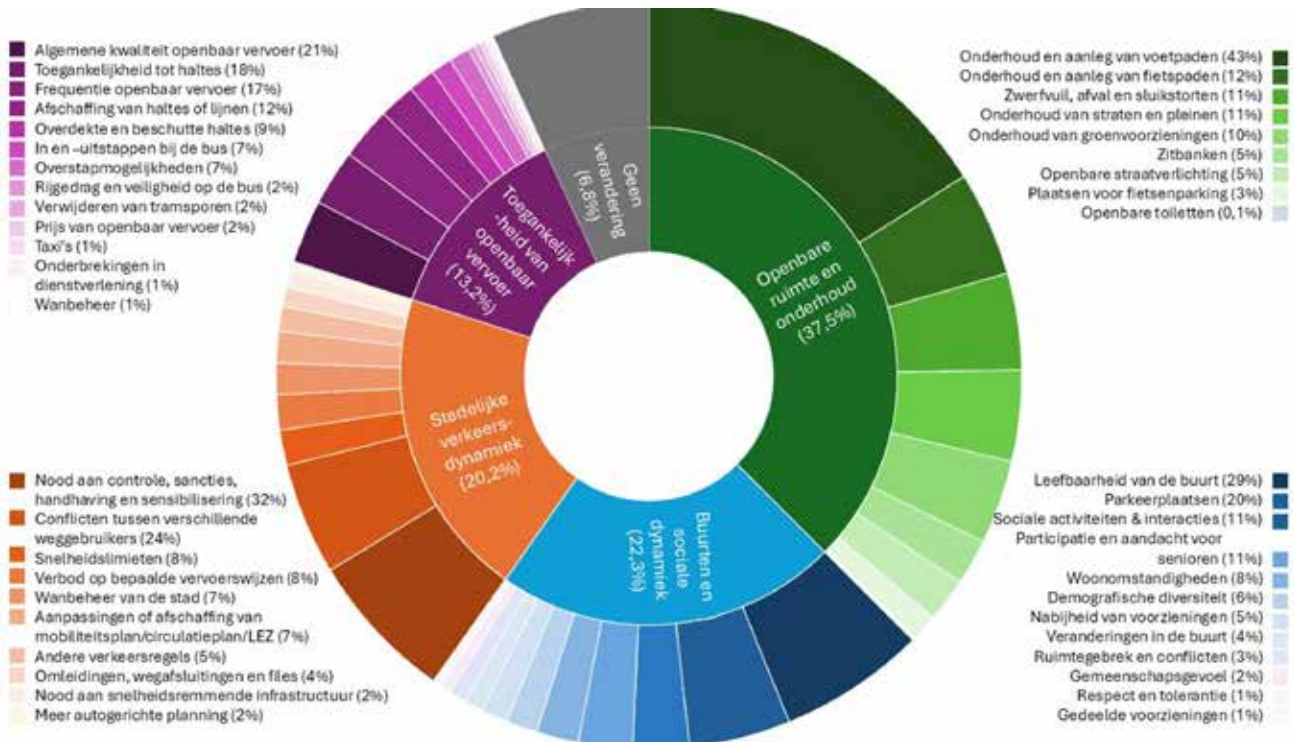
Figuur 3: Conceptueel model van Structural Equation Modeling

Fysieke leefomgeving: actieve verplaatsingen

Uit de resultaten van de enquête blijkt dat senioren vaker zouden wandelen of fietsen wanneer hun leefomgeving dit daadwerkelijk ondersteunt. Daarbij speelt niet alleen de aanwezigheid van infrastructuur (zoals fietspaden of oversteekplaatsen) een rol, maar vooral de mate waarin senioren hun verplaatsingen als prettig en veilig ervaren. De analyse toont aan dat de *beleving* van wandelen en fietsen een grotere invloed heeft op de frequentie waarmee senioren zich actief verplaatsen dan de infrastructuur op zich. Volgens de ondervraagde senioren dragen groene ruimtes, bankjes, schaduwrijke rustplekken en een gevoel van veiligheid sterk bij aan een omgeving die uitnodigt tot wandelen of fietsen. Dit suggereert dat stedelijke planners bij het ontwerpen van infrastructuur meer aandacht moeten besteden aan deze kwaliteitsverhogende elementen. Daarnaast gaven respondenten aan dat het scheiden van vervoersstromen – zoals voetgangers, fietsers en auto's – bijdraagt aan een veiliger gevoel. Tegelijk blijkt uit het onderzoek dat senioren in fietsvriendelijke buurten soms minder wandelen, mogelijk door conflicten in gedeelde publieke ruimtes. Dit onderstreept het belang van een aanpak die afgestemd is op de specifieke noden van senioren.

Fysieke leefomgeving: autoafhankelijkheid

Een opvallende bevinding is dat positieve parkeerervaringen het verplaatsingsgedrag van senioren het sterkst beïnvloeden: hoe makkelijker en aangener het is om te parkeren, hoe vaker ze aangeven de auto te nemen, en hoe minder ze wandelen of het openbaar vervoer gebruiken. Minder parkeerterruimte aanbieden kan dus bijdragen aan duurzamere vervoerskeuzes. Tegelijk moeten we erkennen dat sommige mensen afhankelijk zijn van de auto omwille van fysieke beperkingen. Voor hen is de auto vaak een essentieel middel om sociaal actief te blijven. Een leeftijdsvriendelijk parkeerbeleid houdt hiermee rekening door voldoende aangepaste parkeerplaatsen te voorzien en deze bevolkingsgroep niet uit het oog te verliezen bij een herinrichting van de openbare ruimte.



Figuur 4: Thematische analyse van topics met bijhorende subthema's

Fysieke leefomgeving: openbaar vervoer

Bovendien geven de resultaten aan dat hoogwaardig openbaar vervoer – met toegankelijke haltes, frequente en betrouwbare ritten, en een comfortabele ervaring – een duurzaam en inclusief alternatief kan bieden voor de auto. Hoewel de frequentie van het gebruik van openbaar vervoer op zich geen directe link vertoont met welzijn, blijkt de beschikbaarheid en kwaliteit ervan wél positief bij te dragen aan een groter gevoel van zelfstandigheid en mobiliteit volgens het model. Zo blijkt aandacht voor een goede wandelen fietsinfrastructuur van en naar de haltes essentieel om het openbaar vervoer écht aantrekkelijk te maken.

Sociale leefomgeving

De analyse toont aan dat ook de sociale omgeving een rol speelt in hoe mensen zich verplaatsen, al is die invloed iets minder sterk dan die van de fysieke leefomgeving. Senioren met sterke banden met burens, vrienden en familie verplaatsen zich vaker actief (vb. wandelen of fietsen). Het creëren van aangename ontmoetingsplekken – zoals buurthuizen, cafés of buitenspeelplekken – kan deze sociale banden versterken en tegelijk fysieke activiteit stimuleren. Buurt-activiteiten bieden oudere volwassenen laagdrempelige kansen om sociaal en fysiek actief te blijven, zonder dat ze daarvoor de auto nodig hebben. Dit bevordert sociale inclusie en verhoogt het welzijn. De analyse wijst verder uit dat tevredenheid over lokale evenementen en beweegmogelijkheden rechtstreeks samenhangt met een hoger welzijn. Zulke initiatieven dragen bij aan gezonde veroudering doordat ze zowel lichamelijke activiteit als sociale verbondenheid ondersteunen.

4. Gewenste seniorvriendelijke interventies

De bevindingen die in deel 3 besproken worden, tonen op kwantitatieve wijze aan hoe de leefomgeving van senioren beter kan worden aangepast aan hun noden. Om het perspectief van deze leeftijdsgroep echter volledig te begrijpen, kan een kwalitatieve analyse meer genuanceerde inzichten opleveren. Kwalitatieve methodes maken het mogelijk om te achterhalen welke interventies nu echt gewenst zijn en waar de senioren in Gent het meest belang aan hechten. Dit zijn nuances die vaak gemist worden door enkel kwantitatieve modellen toe te passen. De reeds besproken enquête eindigde met de open vraag: *'Als u het voor het zeggen had, wat zou u doen of veranderen aan uw leefomgeving om ervoor te zorgen dat deze beter aangepast is aan uw noden?'*. Deze vraag is onderzocht via een diepgaande thematische analyse, waarbij belangrijke onderwerpen zijn geïdentificeerd. Alle antwoorden werden afzonderlijk gevalideerd en toegewezen aan een hoofdthema en subthema. In totaal zijn er vier hoofdthema's en 44 subthema's geïdentificeerd, zoals te zien in Figuur 4. De binnenste ring toont de vier hoofdthema's. De buitenste ring splitst deze hoofdthema's op in subthema's. De percentages bij elk subthema geven aan welk aandeel dit heeft binnen het bijhorende hoofdthema. Samen vormen de subthema's telkens 100%. De vier hoofdthema's en bijhorende subthema's worden in de volgende paragrafen meer in detail toegelicht.

Openbare ruimte en onderhoud

Het meest voorkomende hoofdthema van de thematische analyse is 'openbare ruimte en onderhoud'. De thematische analyse identificeerde negen subthema's die verband hielden met dit onderwerp. Het onderhoud en de aanleg van voetpaden kwam naar voren als het meest besproken thema in de gehele analyse. 43% van alle reacties met betrekking tot openbare ruimte en onderhoud verwees naar voetpaden (16% van alle reacties in de volledige dataset). Voetpaden worden vaak omschreven als slecht onderhouden - met kuilen, losse tegels, talloze obstakels, overwoekerde begroeiing en in sommige gevallen zelfs volledig afwezig. Er zijn gelijkaardige opmerkingen over fietspaden, straten en algemene publieke ruimtes. Een quote van één van de respondenten is: *'Houd de voetpaden vrij voor voetgangers [...] en voetpaden zijn niet overal toegankelijk, planten staan bijna tot aan de gevels. Op straat lopen is ronduit gevaarlijk.'* (man, 70, stadscentrum).

Buurten en sociale dynamiek

Voor het hoofdthema 'buurten en sociale dynamiek' werden twaalf subthema's geïdentificeerd, die zowel fysieke als sociale aspecten van de leefomgeving omvatten en zo de nauwe verwevenheid tussen beide kenmerken van een buurt laten zien. Veel respondenten vermeldden de leefbaarheid van de buurt, met verwijzingen naar meer groen en stiltezones, minder geluidsoverlast, een evenwichtige mix van bebouwing, rustigere buurten en een gevoel van veiligheid. Daarnaast is parking ook een belangrijk aandachtspunt, niet enkel voor de inwoners maar ook voor bezoekers. Eenzaamheid komt ook voor in subthema's die verband houden met sociale activiteiten en interacties, evenals participatie en aandacht voor oudere volwassenen. Sommigen geven aan dat ze graag meer sociale interactie met burens willen en pleiten voor meer sociale initiatieven op gemeenschapsniveau. Daarnaast leefde de overtuiging bij enkele oudere volwassenen dat hun mening ondergewaardeerd wordt en dat zij ondervertegenwoordigd zijn in besluitvormingsprocessen. Eén van de respondenten zei het volgende: *'Omdat de groep 65-plussers steeds groter wordt, moeten we meer rekening met hen houden – zeker niet op een neerbuigende manier. Dat iemand ouder is dan 65 betekent niet dat hij of zij al zijn of haar vaardigheden en ervaring kwijt is. Gebruik onze leeftijdsgroep in plaats van die te negeren, zoals zo vaak gebeurt...'* (vrouw, 69, buitenwijk)

Stedelijke verkeersdynamiek

Onder het hoofdthema 'stedelijke verkeersdynamiek' komt in 10 verschillende subthema's een samenhang naar boven tussen termen rond stedelijk vervoer, verkeersmanagement en veiligheid. Bijna een derde van de antwoorden bespreekt de noodzaak van controle, sancties, boetes, handhaving en educatie. Daarnaast ervaren senioren regelmatig conflicten met andere weggebruikers. Het verkeer in Gent wordt omschreven als druk en gevaarlijk waardoor stressvolle situaties

gecreëerd worden, zoals één van de respondenten aangaf: *'Ik zou proberen de ruimte beter in te delen voor alle weggebruikers. In mijn buurt is het soms echt chaotisch door de grote hoeveelheid weggebruikers. Je kunt geen moment je focus verliezen en moet constant alert zijn tijdens verplaatsingen'* (vrouw, 65, stadscentrum)

Toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Het vierde hoofdthema, 'toegankelijkheid van het openbaar vervoer', bevat dertien subthema's. Deze belichten belangrijke termen en relaties met betrekking tot openbaarvervoersystemen, waarbij het belang van toegankelijkheid, kwaliteit en gebruikersgerichte voorzieningen wordt benadrukt. Ongeveer 21% van de antwoorden verwees naar de noodzaak om de algehele kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Andere vaak genoemde zorgen zijn de toegankelijkheid van haltes en de frequentie van de diensten. Deze opmerkingen houden vaak verband met de recente afschaffing van haltes van het openbaar vervoer na de herstructurering van het bus- en tramnetwerk door De Lijn in januari 2024. Deze herstructurering heeft geleid tot minder haltes en een verminderde dienstregeling op bepaalde routes met een lage vraag. Vooral 80-plussers uitten hun bezorgdheid over de verminderde toegang tot het openbaar vervoer.

Vanuit beleidsperspectief benadrukt deze studie het belang van het gezamenlijk ontwerpen van seniorvriendelijke stedelijke omgevingen. Simpele ingrepen zoals beter onderhoud van voetpaden, toegankelijke bushaltes en buurtcentra kunnen een aanzienlijke impact hebben op de levenskwaliteit van senioren. Tegelijkertijd vragen de resultaten om een meer inclusieve en genuanceerde benadering van stadsplanning – een benadering die zowel rekening houdt met de behoeften van senioren als met de bredere dynamiek van de veranderende stedelijke bevolking. Ook tonen de analyses aan dat zowel aspecten van de fysieke en de sociale leefomgeving een cruciale rol spelen bij het vormgeven van seniorvriendelijke omgevingen. Net daarom zouden deze factoren in aanmerking genomen moeten worden bij het herontwerpen van steden. Dergelijke methodologieën kunnen inwoners verder betrekken bij besluitvormingsprocessen over transport. Bovendien kunnen deze methoden waardevolle hulpmiddelen zijn voor onderzoekers naar verplaatsingsgedrag om de lacunes op te vullen die ontstaan door puur kwantitatieve benaderingen. Met andere woorden, ze helpen onderzoekers niet alleen te begrijpen hoe mensen zich verplaatsen, maar ook waarom ze zich op een bepaalde manier verplaatsen en waar ze problemen mee ondervinden.

5. Toegankelijke deelmobiliteit voor senioren

Hoewel het gezamenlijk ontwerpen van stedelijke leefomgevingen in de praktijk nog onvoldoende plaatsvindt, wint inclusief stedelijk beleid wel steeds meer aan belang.

Een vorm van samenwerking die steeds vaker opduikt is 'co-creatie'. Co-creatie is een samenwerkingsproces waarbij alle belanghebbenden (inclusief eindgebruikers) actief deelnemen aan de volledige innovatiecyclus. Dit omvat het gezamenlijk identificeren van problemen, het ontwerpen van oplossingen, het collectief ontwikkelen en implementeren van maatregelen, en het als team evalueren van de resultaten. Co-creatie richt zich op het ontwikkelen van oplossingen die rechtstreeks aansluiten bij de behoeften van de betrokkenen, zodat de doelgroep deze kan gebruiken en er voordeel uit kan halen. Het betreft een gedeeld besluitvormingsproces waarbij alle deelnemers een gelijke stem en een voordeel hebben, wat een echte partnerschapsbenadering weerspiegelt bij het ontwikkelen en verbeteren van initiatieven. Deze definitie van co-creatie werd opgesteld in het kader van het SMALL (Shared Multimodal Mobility for ALL) project. In dit project staat het gezamenlijk ontwerpen van seniorvriendelijke deelmobiliteit centraal, want naast het stimuleren van actieve vormen van mobiliteit door aanpassingen in de leefomgeving, kan ook deelmobiliteit die specifiek is afgestemd op oudere volwassenen een waardevolle bijdrage leveren. Dit geldt niet alleen als alternatief voor het gebruik van de privéauto, maar ook als middel om sociale isolatie onder senioren tegen te gaan. Gedeelde mobiliteitsvormen – zoals deelfietsen en deelsteps – worden doorgaans gepresenteerd als duurzame, efficiënte en toegankelijke opties. In de praktijk blijken de gebruikers echter voornamelijk jonge, valide volwassenen te zijn. Een belangrijke oorzaak is dat bij het ontwerp van dergelijke systemen onvoldoende rekening wordt gehouden met mensen met een beperkte mobiliteit, waaronder senioren. Hun mobiliteitsbehoeften zijn zeer divers. Hierdoor is het niet vanzelfsprekend om een deelsysteem te ontwikkelen dat voor de volledige doelgroep geschikt is. Bovendien zijn deze specifieke behoeften en uitdagingen vaak onvoldoende bekend bij ontwerpers van deelsystemen en bij lokale overheden. Een veelgehoord tegenargument van aanbieders van conventionele deelsystemen is dat het ontwikkelen van een aangepaste dienst voor één specifieke doelgroep economisch niet rendabel is.

Het SMALL project beoogt hierin verandering te brengen. Uit co-creatie workshops met oudere volwassenen in verschillende Europese steden, waaronder Gent, kwamen diverse tekortkomingen van bestaande deelmobiliteitsinitiatieven naar voren. Zo is de technologie (vb. het gebruik van een app) onvoldoende toegankelijk, zijn voertuigtypes niet geschikt (zoals tweewielers voor mensen met evenwichtsproblemen), zijn gebruikers niet in staat om zelfstandig met een deelvoertuig te rijden (zie Figuur 5), of worden deze systemen als te duur ervaren. Daarnaast worden ook gebreken in de fysieke en sociale leefomgeving veelvuldig genoemd. Door deze tekortkomingen vroeg in het co-creatieproces te identificeren, kon samen met senioren deelmobiliteit ontwikkeld worden die wel toegankelijk is.



Figuur 5: Riksja Fietstaxi, Gent.

Zo werd in Gent enkele jaren geleden de Fietstaxi opgestart. Deze dienst richt zich op minder mobiele personen die zich moeilijk zelfstandig kunnen verplaatsen. Door van bij aanvang nauw samen te werken met de eindgebruikers, kon een deelininitiatief op maat worden ontwikkeld. Zo kan beroep worden gedaan op de Fietstaxi voor essentiële verplaatsingen zoals doktersbezoeken of boodschappen, maar ook voor recreatieve verplaatsingen. De chauffeurs – allen vrijwilligers – zijn een mix van nieuwkomers en gevestigde Gentenaars. De ritprijs wordt laag gehouden (3 euro voor een enkele rit) en reserveren kan telefonisch, via e-mail of de website. Er werd bewust niet gekozen voor een applicatie, om ook mensen zonder smartphone te bereiken. De Fietstaxi biedt meer dan vervoer alleen; het is een middel om sociale isolatie tegen te gaan. Uit cijfers blijkt dat 71% van de gebruikers ouder is dan 65 jaar. Dit onderstreept het belang van dergelijke initiatieven, die niet enkel mobiliteit, maar ook maatschappelijke betrokkenheid bevorderen.

Dit toont aan wat mogelijk is, maar legt ook belangrijke uitdagingen bloot. Onder meer kleinschaligheid, gebrek aan gedeeld eigenaarschap en de (hoge) kostprijs zorgen ervoor dat zulke diensten vaak enkel kunnen bestaan dankzij Europese of andere financiering. Ze zijn bovendien sterk afhankelijk van de lokale organisatie of gemeente die ze beheert. Ze vervullen ook een maatschappelijke rol, en verschillen daarin fundamenteel van commerciële aanbieders zoals Tier, Lime of Donkey. Een duurzame uitrol op langere termijn is dan ook niet evident. Toch ligt hier een groot potentieel: als aanvulling op openbaar vervoer en actief verplaatsingsgedrag, en als toegankelijk, duurzaam alternatief voor de auto. De uitdaging is om deze systemen te laten evolueren van kleinschalige pilootprojecten naar financieel en praktisch levensvatbare modellen die verankerd zitten in een inclusief mobiliteitssysteem, waar ook senioren baat bij hebben.

6. Commoning accessibility als alternatieve blik (en aanpak) op mobiliteitsvoorziening

De deelinitiatieven opgezet binnen het SMALL project kunnen we ook vanuit een andere invalshoek bekijken. Zo steunt de Fietstaxi op een gemeenschap van medewerkers, vrijwilligers en gebruikers die het mogelijk maakt dat mobiliteit op een lokale manier georganiseerd kan worden. Centraal hierbij is dat bereikbaarheid, in het geval van de fietstaxi door ritten aan te bieden, gezamenlijk verwezenlijkt wordt door deze gemeenschap: het is doordat vrijwilligers hun tijd vrijmaken om met de fietstaxi te rijden dat de gebruikers hiervan op een voor hen gepaste manier op hun bestemming kunnen geraken, zonder volledig afhankelijk te zijn van meer commercieel georiënteerde diensten voorzien door de markt of overheid.

Dit is wat het begrip ‘commoning accessibility’ omschrijft: het proces waarbij een gemeenschap gezamenlijk in bereikbaarheid tot belangrijke voorzieningen en bestemmingen voorziet (Lanza & Pucci, 2024). Hierdoor worden bereikbaarheidsnoden meer op maat tegemoetgekomen. Dit kan door middel van diensten, voertuigen of zelfs tijd te delen. Deze gemeenschap, bestaande uit buurtbewoners, collega’s of vrienden, maakt hierbij gezamenlijk afspraken over hoe dit gebeurt. Dergelijke initiatieven ontstaan vaak daar waar de bereikbaarheidsnoden hoog zijn, maar de overheid of markt er niet (voldoende of passend) in kan voorzien. Ze bestaan in verschillende maten en vormen: zo kunnen ze zowel een aanvulling vormen op bestaande oplossingen als hiervoor een alternatief bieden, kan dit grootschalig, op bijvoorbeeld stedelijke schaal, of kleinschalig tussen bureaus, en kan dit meer bottom-up of eerder gefaciliteerd worden door een vzw, ngo of overheid. Om het met een simpel voorbeeld weer te geven: iemand die slecht te been is, moet naar de dokter maar geraakt hier moeilijk omdat autorijden of fietsen niet meer lukt en het openbaar vervoer te ver wandelen is. Als oplossing kan deze persoon een familielid, vriend of buur vragen voor een rit naar de dokter. Door te steunen op diens sociaal netwerk kan deze persoon de dokter wel bereiken; bereikbaarheid wordt dus sociaal geproduceerd. Andere gekende voorbeelden van commoning accessibility praktijken in België zijn particulier autodelen (Dégage), carpoolen, kinderfietsbibliotheken (Op Wielekes), repair cafés, ouders die zichzelf organiseren om kinderen uit de straat naar school te brengen, etc.

Deze opvatting is geïnspireerd door het concept van ‘commoning’, waarbij een gemeenschap de toegang tot een bepaald ‘gemeen goed’, zoals water, grond of onderwijs, (her)toe-eigent en dus zo de voorwaarden voor eigendom, zeggenschap en beheer hiervan collectief maakt. Wanneer we deze logica toepassen op bereikbaarheid, kan bereikbaarheid gezien worden als een fundamenteel ‘basisgoed’ waar iedereen recht op heeft en dat dus niet toegeëigend,

of gemonopoliseerd, zou mogen worden door commerciële actoren, zoals bedrijven, of instanties, zoals overheden.

Het potentieel van commoning accessibility ligt erin dat het tot een collectieve heroverweging aanzet van de maatschappelijke waarde van bereikbaarheid, waarbij die herdacht wordt als een fundamenteel basisgoed dat sociaal georganiseerd en beheerd kan worden (Nikolaeva et al., 2019; Lanza & Pucci, 2024). Commoning accessibility-praktijken vormen dan de concrete manieren waarop dit gebeurt. Daarbij is het proces – de manier waarop bereikbaarheid tot stand komt – minstens even belangrijk als het resultaat zelf. Hierdoor richt deze benadering de aandacht expliciet op de betrokken actoren, op de gemeenschap die dit realiseert, en dus ook op hun specifieke bereikbaarheidsnoden en -wensen.

Deze vorm van (of blik op) bereikbaarheidsvoorziening is bijzonder relevant voor senioren. Zoals eerder reeds beschreven werd, komen mobiliteitsbeperkingen vaker voor bij senioren naarmate ze ouder worden. Hierdoor kunnen hun bereikbaarheidsopties ook beperkt worden. Deze beperkte mobiliteit zorgt er bijvoorbeeld voor dat ze eerder aangewezen zijn – of dit simpelweg verkiezen – tot de auto in plaats van de fiets, het openbaar vervoer of te wandelen. Maar voor zij die geen toegang hebben tot een auto, of wanneer deze optie ook wegvalt, blijven er maar weinig andere opties over. Wanneer de staat of markt geen geschikte alternatieven voorziet, is het kunnen terugvallen op een sociaal netwerk essentieel.

Echter worden senioren ook vaak geconfronteerd met sociale isolatie, waardoor het voor hen soms moeilijk is om te steunen op een gemeenschap. Daar waar het niet mogelijk is om op een informeel netwerk terug te vallen, kunnen initiatieven zoals de Mobitwin centrales een belangrijke schakel vormen. De Mobitwin centrales, de vroegere Minder-Mobiele Centrale, is een sociale mobiliteitscentrale in België, die door middel van vrijwilligersvervoer goedkope ritten aanbiedt aan mensen met een beperkte mobiliteit, waaronder oudere volwassenen. Wat dit initiatief nu juist als ‘commoning’ maakt, is dat het steunt op het engagement van verschillende vrijwilligers, die zich inzetten om ritten aan te bieden aan zij die hier nood aan hebben en vaak niet over een alternatief beschikken. De vrijwilligers stellen dus hun tijd en voertuig ter beschikking om oudere volwassenen te helpen in hun dagdagelijkse mobiliteit en bereikbaarheid: het delen van tijd en een voertuig ‘produceert’ dus bereikbaarheid. Hierbij bepalen de lokale Mobitwin centrale en de lokale overheid de algemene spelregels, zoals verplaatsingsvergoeding, de wachttijden en annuleringen, maar worden er specifieke regels afgestemd tussen vrijwilliger en gebruiker. Juist dit aspect van de Mobitwin centrales is zo belangrijk om aan de specifieke bereikbaarheidsnoden van de senioren te voldoen: samen kan er overlegd worden over kleine verzoeken zoals boodschappen helpen dragen uit de winkel naar de auto of even meelopen naar de voordeur voor extra ondersteuning. Op deze manier brengt dit initiatief een gemeenschap van vrijwilligers dichterbij de senioren en draagt het zo dus niet enkel bij aan hun mobiliteit en

bereikbaarheid, maar ook aan het versterken van een sociaal netwerk. Deze centrale aspecten van commoning accessibility, waarin bereikbaarheid tussen mensen gecreëerd kan worden en waarin regels mede bepaald en afgestemd kunnen worden, missen vaak binnen meer traditionele vormen van bereikbaarheids- en mobiliteitsvoorziening, zoals conventionele deelmobiliteit, maar kunnen enorm waardevol zijn voor bepaalde groepen.

Commoning accessibility mag dan misschien een nieuwe blik werpen op bereikbaarheid, het is allerm minst een nieuw fenomeen. Sinds mensheugenis helpen mensen elkaar met het bereiken van plekken en voorzieningen; dit is misschien wel een fundamenteel menselijke eigenschap. Denk maar aan boodschappen doen voor je buur, medicijnen halen voor een ziek familielid, een rit aanbieden aan iemand die dezelfde richting uit moet, etc.

7. Conclusie

Dit artikel heeft een breed antwoord geformuleerd op wat 'ageing in place' en seniorvriendelijke mobiliteit in ruime zin inhouden en welke uitdagingen en valkuilen hiermee gepaard gaan. Gezien de wereldwijde vergrijzingsgolf en de maatschappelijke impact die dit met zich meebrengt, is het belangrijk om onderzoek rond seniorvriendelijke omgevingen te voeren. Echter moeten we ook stilstaan bij de kritiek die op het concept van ageing in place kan gegeven worden. Er wordt namelijk van uitgegaan dat thuis blijven wonen universeel wenselijk is, maar voor sommige oudere mensen kan verhuizen naar een meer ondersteunende of sociaal aantrekkelijke omgeving net noodzakelijk zijn, aangezien hun huidige en nabije leefomgeving niet de nodige diensten kan aanbieden. Daarnaast kan ook de vraag gesteld worden of het wenselijk is dat senioren in grote gezinswoningen blijven wonen terwijl er een tekort is voor jonge gezinnen. Bovendien reflecteert dit principe een neoliberale shift waarbij de verantwoordelijkheid voor de zorg verschuift van publieke instellingen naar individuen en hun families. Dit kan informele zorgverleners belasten en net de noodzaak voor systematische oplossingen uit de weg schuiven (Wiles et al., 2012). Net daarom is het belangrijk om senioren en mensen in hun leefomgeving actief te betrekken bij het (her)ontwerpen van straten, buurten en steden. Desondanks zien we dat er tot op heden een 'participatieparadox' bestaat: hoewel senioren veel tijd in hun buurt doorbrengen, worden ze vaak uitgesloten van beslissingen over hun leefomgeving (Buffel et al., 2012). Betrokkenheid van oudere volwassenen in alle fases van stadsontwikkeling is net cruciaal voor het succes van seniorvriendelijke steden. Dergelijke initiatieven moeten vertrekken vanuit hun ervaringen en afgestemd zijn op de lokale context, zodat alle inwoners zich betrokken voelen. Beleidsmakers en planners zouden daarom actief en rechtstreeks met hen in dialoog moeten gaan bij het ontwerpen van een seniorvriendelijke omgeving. Deze aanpak helpt niet alleen om uitdagingen en verbeterpunten in de omgeving te identificeren, maar versterkt ook de inspraak van senioren in mobiliteits- en stadsplanning.

Hoewel dit artikel zich specifiek richt op een seniorvriendelijke mobiliteit en leefomgeving, is het belangrijk te benadrukken dat een toegankelijke en leefbare stad niet alleen voordelen biedt voor senioren. Het principe van 8-80 Cities, ontwikkeld door Gil Penalosa (2014), vertrekt vanuit een eenvoudige maar krachtige vraag: 'Zou je deze stad veilig en uitnodigend vinden voor zowel een 8-jarige als een 80-jarige?'. Deze vraag impliceert dat een stad die aangepast is aan kinderen en senioren, aangepast is aan de noden van alle inwoners. Daarnaast gaat er de laatste decennia ook meer aandacht naar andere verwante concepten zoals Universal Design, Complete Streets, Child-friendly Cities en Healthy Streets Approach. Deze principes onderstrepen dat investeringen in veilige infrastructuur, toegankelijke publieke ruimte en duurzame mobiliteitssystemen bijdragen aan een inclusieve stad waarin alle inwoners zich vrij kunnen verplaatsen en zonder drempels kunnen deelnemen in het stadsleven, ongeacht leeftijd of mobiliteitsmogelijkheden. Een stad die werkt voor senioren, werkt namelijk ook voor kinderen, ouders, mensen met een beperking en iedereen daartussenin.

Referenties

- › Buffel, T., Phillipson, C., & scharf, T. (2012). Ageing in urban environments: Developing 'age-friendly' cities. *Critical Social Policy*, 32(4), 597-617.
- › Devos, C., Cordon, A., Lefevre, M., Obyn, C., Renard, F., Bouckaert, N., Gerkens, S., De Noordhout, C. M., Devleeschauwer, B., Haelterman, M., Léonard, C., & Meeus, P. (2024). *Performance of the Belgian health system: Report 2024*.
- › Flint, B., & Tadi, P. (2023). *Physiology, aging*. In StatPearls. StatPearls Publishing. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK556106/>
- › Greenfield, E. A., & Buffel, T. (2022). Age-friendly cities and communities: Research to strengthen policy and practice. *Journal of Aging & Social Policy*, 34(2), 161-174.
- › Lanza G., Pucci P. (2024). *Conceptual frameworks report*. Published by: Politecnico di Milano.
- › Maresova, P., Krejcar, O., Maskuriy, R., Bakar, N. A. A., Selamat, A., Truhlarova, Z., Horak, J., Joukl, M., & Vítková, L. (2023). Challenges and opportunity in mobility among older adults—key determinant identification. *BMC Geriatrics*, 23(1), 447.
- › Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Nóvoa, A., & Temenos, C. (2019). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44(2), 346-360.
- › Pani-Harreman, K. E., Bours, G. J., Zander, I., Kempen, G. I., & van Duren, J. M. (2021). Definitions, key themes and aspects of 'ageing in place': A scoping review. *Ageing & Society*, 41(9), 2026-2059.
- › Penalosa, G., & Pearson, L. J. (2014). How to move from talking to doing: Creating sustainable cities. In *Resilient Sustainable Cities* (pp. 234-241). Routledge.
- › Statbel (2025). Bevolkingsvooruitzichten: Demografische indicatoren van België 1992-2070. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/bevolkingsvooruitzichten#panel-13>
- › Steels, S. (2015). Key characteristics of age-friendly cities and communities: a review. *Cities*, 47, 45-52.
- › United Nations. (2023). *Leaving no one behind in an ageing world: World social report 2023*. Department of Economic and Social Affairs.
- › Wiles, J. L., Leibing, A., Guberman, N., Reeve, J., & Allen, R. E. (2012). The meaning of "aging in place" to older people. *The Gerontologist*, 52(3), 357-366.
- › World Health Organization. (2007). *Global age-friendly cities: A guide*. World Health Organization.
- › World Health Organization. (2024). *Ghent. Age-friendly world: WHO Global Network*. <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/network/ghent/>

De inhoud van dit artikel is grotendeels gebaseerd op verschillende papers die momenteel in review zijn bij wetenschappelijke tijdschriften. De onderzoeken/projecten waar naar verwezen wordt in dit artikel worden gefinancierd door het Fonds Wetenschappelijk Onderzoek – Vlaanderen [beursnummer 115523N], Interreg North Sea en de Provincie Oost-Vlaanderen. Referenties

Contact

- › Caroline.Beckers@UGent.be



GEBRUIKT DOOR 2500 LEERKRACHTEN

Neem je leerlingen mee in het verhaal van de wereld

- ✓ Gegarandeerd leerplandekkend
- ✓ Motiverend en multimediaal
- ✓ Volledig aanpasbaar
- ✓ Combinatie papier en digitaal

Lesmethodes aardrijkskunde eerste, tweede en derde graad
A-stroom, doorstroom- en dubbele finaliteit

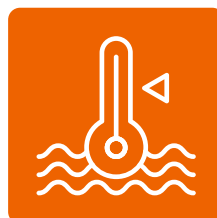


Gratis ArcGIS voor scholen

urbanisatie
transport
taal
landbouw
migratie
verstedelijking



energie
vervuiling
ontbossing
ziekteverspreiding
El Niño
biodiversiteit



check
onze
website
voor meer
informatie
esribelux.com



topografie
aardbevingen
vulkanen
oceanen
weer
klimaat



ecosystemen
temperatuur
seizoenen
smelten ijskappen
BBP
levensstandaard

