Van actuele inzichten
tot inspirerende
voorbeelden

OP WEG NAAR CONTACT

"WAT MOBILITEIT KAN DOEN VOOR HET VERMINDEREN VAN EENZAAMHEID"

Karin Schoenmakers
Chantal van den Broek



Henri Swinkels



Anja Machielse



Gerard van den Bos



Egi Pellemans



Hubert Cornelis
Lisa Stavenuiter



OP WEG NAAR CONTACT

“WAT MOBILITEIT KAN DOEN VOOR HET VERMINDEREN VAN EENZAAMHEID”

Van actuele inzichten tot inspirerende voorbeelden

VERVOER VOOR ELKAAR

schakel naar sociaal resultaat

Een gezamenlijke uitgave van stichting Vervoer voor Elkaar en Zet.

4 VOORWOORD
André van Bijnen

6 INLEIDING
Eenzaamheid en mobiliteit; op zoek naar de verbinding

12 ‘MOBILITEIT & EENZAAMHEID’, DE PILOT IN UDENHOUT
Karin Schoenmakers en Chantal van den Broek

20 LEIDRAAD
MOBILITEIT VOOR MINDER EENZAAMHEID

24 MOBILITEIT IS EEN VOORWAARDE VOOR ZELFREDZAAMHEID
Henri Swinkels

32 SAMEN EROPUIT, BUURTEN EN HERINNERINGEN OPHALEN
Inspiraties uit de praktijk

34 DE VELE GEZICHTEN VAN EENZAAMHEID
Anja Machielse

42 ‘VIER HET LEVEN’ NEEMT OUDEREN MEE UIT
Inspiraties uit de praktijk

44 ANWB AUTOMAATJE HOUDT MENSEN MOBIEL
Gerard van den Bos

52 VEILIG EN BETAALBAAR, VAN DEUR TOT DEUR
Inspiraties uit de praktijk

54 SAMEN EEN VUIST MAKEN TEGEN GROEIENDE EENZAAMHEID
Egi Pellemans

64 IN BOERDONK BLIJKT DE DORPSAUTO GOUD WAARD
Inspiraties uit de praktijk

66 STUMOBIEL HAALT EENZAME SENIOREN ACHTER DE GERANIUMS VANDAAN
Hubert Cornelis en Lisa Stavenuiter



DE WEG NAAR CONTACT

Met gepaste trots kijk ik naar de publicatie die voor u ligt. ‘Op weg naar contact’ begon bij het pilotproject Mobiliteit en Eenzaamheid in Udenhout. Onderweg hebben we veel geleerd over het onderwerp eenzaamheid en hoe mobiliteit een rol kan spelen om deze te verminderen. Dat gaat niet vanzelf.

Er is veel lokale energie nodig om aan de slag te gaan met een gevoelig thema als eenzaamheid. In Udenhout troffen we een sterk sociaal netwerk aan, met veel actieve en betrokken professionals en vrijwilligers. Door elkaar te versterken en verbindingen te leggen met het lokale vervoersaanbod kunnen we samen een stukje van de eenzaamheidsproblematiek verlichten.

De werkwijze in Udenhout sluit goed aan bij de missie van Vervoer voor Elkaar. Als onafhankelijke stichting zetten wij ons in om vervoer voor iedereen mogelijk te maken, op een verantwoorde manier. We zoeken de verbinding met mensen en organisaties om mobiliteit te stimuleren. Zo konden we het resultaat in Udenhout alleen realiseren door een goede samenwerking met de lokale partijen ContourdeTwern, Thebe Wijkverpleging, Dorpsraad Udenhout en de gemeente Tilburg. Om onze doelstellingen te bereiken, is het voor een vrijwilligersorganisatie als Vervoer voor Elkaar verder van groot belang dat we dergelijke projecten kunnen aanpakken met een professionele organisatie als Zet.

De borging van het resultaat in Udenhout heeft prioriteit voor de komende periode. We blijven volgen hoe het daar gaat en wanneer het succes beklijft, kunnen we met een gerust hart verder gaan.

Naar aanleiding van ‘Udenhout’ spraken we voor deze publicatie met een aantal betrokkenen en externe deskundigen. Deze verkenning verruimt het beeld en geeft waardevolle inzichten over eenzaamheid, over mobiliteit en waar beide elkaar raken. Een aantal inspirerende voorbeelden laat zien dat vrijwilligers hier in de praktijk al goed op inspelen. Ook treft u de leidraad ‘Mobiliteit voor minder eenzaamheid’ aan, zoals Zet die op basis van de ervaringen in Udenhout heeft ontwikkeld.

Doe er uw voordeel mee, op weg naar contact.

André van Bijnen
Voorzitter van stichting Vervoer voor Elkaar

EENZAAMHEID EN MOBILITEIT; OP ZOEK NAAR DE VERBINDING

De laatste jaren is er veel veranderd in het sociale domein in Nederland. Met de drie transities (AWBZ-Wmo, Jeugdwet, Participatiewet) en de nieuwe Zorgwet zijn kwetsbare mensen meer aangewezen op hun eigen kracht, kwaliteiten en persoonlijk netwerk. Het is voor hen niet vanzelfsprekend dat ze zich vrij en zelfstandig kunnen verplaatsen. Wat betekenen de veranderingen in het sociale domein voor de mobiliteit van kwetsbare mensen? Met die vraag is Zet in opdracht van stichting Vervoer voor Elkaar in 2015 een verkenning gestart[1].

[1] De Laat & Van de Riet (2015) Inventarisatie vervoersmogelijkheden kwetsbare mensen. Tilburg: Zet.

Aanleiding

Een opvallende constatering uit deze inventarisatie is het verband tussen mobiliteit en eenzaamheid. Mobiliteit is voor mensen een mogelijkheid om contact te onderhouden met de buitenwereld. Zonder vervoersmogelijkheden ben je aan huis gebonden: je leefwereld en sociale netwerk verkleint en de kans op vereenzaming neemt toe. Toch wordt vanuit dit perspectief niet altijd naar vervoer gekeken. Nu zijn de sociale consequenties van beperkte mobiliteit natuurlijk niet direct zichtbaar. Mobiliteit wordt dan ook nog vooral gezien als een praktische zaak die geregeld moet worden. Er valt nog een wereld te winnen. Reden voor Zet en Vervoer voor Elkaar om dit thema verder uit te diepen.

Leeswijzer

In deze thema-uitgave wordt het verband tussen mobiliteit en eenzaamheid nader verkend. Diverse deskundigen op het gebied van eenzaamheid en/of mobiliteit geven hun visie op het onderwerp. Dit doen ze elk vanuit hun eigen ervaringen en werkcontext. Inspirerende voorbeelden uit de praktijk laten zien hoe het onderwerp leeft in de samenleving en hoe mobiliteit op verschillende manieren wordt ingezet om eenzaamheid te verminderen. Dat het onderwerp alle aandacht verdient, maken de uitspraken van ervaringsdeskundigen duidelijk die wij in het kader van diverse onderzoeken en projecten hebben opgetekend. Uit privacyoverwegingen hebben we deze uitspraken geanonimiseerd. In dit eerste hoofdstuk schetsen we allereerst de context aan de hand van (wetenschappelijke) artikelen en onderzoek naar eenzaamheid en mobiliteit.

Eenzaamheid is een gevoel

In de wetenschappelijke literatuur komt het onderwerp eenzaamheid al geruime tijd voor. Verderop in deze uitgave laat prof. dr. Anja Machielse, bijzonder hoogleraar Empowerment van Kwetsbare Ouderen, weten blij te zijn dat aandacht voor het onderwerp de laatste jaren is toegenomen. Maar waar hebben we het eigenlijk over, als we spreken over eenzaamheid?

Eenzaamheid kun je definiëren als *het subjectief ervaren van een onplezierig of ontoelaatbaar gemis aan (kwaliteit van) bepaalde sociale relaties*[2]. Eenzaamheid is een gevoel. Het zegt niets over de grootte van iemands sociale netwerk, wel iets over het ontbreken van de gewenste kwaliteit van de contacten die mensen hebben. Je kunt dus veel contacten hebben en jezelf toch eenzaam voelen. In de praktijk wordt eenzaamheid vaak verward met sociaal isolement. Bij sociaal isolement is echter sprake van een meer objectief gebrek aan contacten, doordat mensen aantoonbaar ondersteunende relaties missen in hun leven. Sociaal isolement kan een keuze zijn, omdat mensen weinig behoefte hebben aan sociale contacten. Eenzaamheid daarentegen is per definitie onprettig, omdat je gewenste contacten mist.

Veel mensen in Nederland hebben te maken met eenzaamheidsgevoelens. Een RIVM-analyse uit 2013 van gegevens over eenzaamheid toont aan dat bijna veertig procent van de Nederlandse volwassenen zichzelf meer of minder eenzaam voelt. Bij ongeveer acht procent, ruim 1,3 miljoen mensen, is sprake van sterke eenzaamheid. Er kunnen verschillende oorzaken aan

[2] De Jong Gierveld (1984) Eenzaamheid: Een meersporig onderzoek. Deventer: Van Loghum Slaterus.

eenzaamheid ten grondslag liggen. Weiss maakt al in 1973[3] onderscheid tussen emotionele eenzaamheid en sociale eenzaamheid. Emotionele eenzaamheid ontstaat door het wegvallen of ontbreken van een exclusief contact waarmee je emotionele steun uitwisselt. Denk hierbij aan een partner, familielid of een goede vriend. Bij sociale eenzaamheid is er sprake van het wegvallen van een breder netwerk van vrienden en kennissen. Gezondheidsredenen kunnen een reden zijn dat iemand niet meer mee kan doen aan sociale activiteiten en daardoor aan sociale contacten inboet[4].

Mobiliteit & Eenzaamheid

Eenzaamheid is dus een meervoudig begrip en kan verschillende achtergronden hebben. Een eenduidige oplossing voor eenzaamheidsproblematiek is dan ook niet te vinden. Elke situatie vraagt om een eigen interventie[5]. Ook aanbod van mobiliteit is niet de gouden interventie die in alle gevallen eenzaamheid kan oplossen. Emotionele eenzaamheid, waarbij een specifiek contact gemist wordt, is moeilijk te voorkomen door middel van mobiliteit. Ook bij existentiële eenzaamheid, waarbij iemand vrijwillig kan kiezen voor weinig contact en sociaal isolement, is mobiliteit geen vanzelfsprekende oplossing. Bij sociale eenzaamheid kan mobiliteit wel een voorwaarde zijn om de problematiek te beperken of te voorkomen.

Lichamelijke beperkingen of gezondheidsredenen leiden ertoe dat mobiliteit niet voor iedereen vanzelfsprekend is. Die beperkingen kunnen grote gevolgen hebben voor een sociaal netwerk. Pescosolido & Levy[6] constateren dat afnemende mobiliteit het lastiger maakt om contacten te onderhouden, omdat mensen elkaar niet meer fysiek kunnen bezoeken. Aangezien dit van belang is bij het onderhouden van sociale contacten, kun je zeggen dat er veel aan gelegen is om mensen zo lang mogelijk mobiel te houden. Dat dit ook in de praktijk zo wordt ervaren, blijkt wel uit de vele vervoersinitiatieven die ontstaan om eenzaamheid te

[3] Weiss (1973) Loneliness. The experience of emotional and social isolation. Cambridge [Mass]: MIT Press.

[4] Machielse (2016) Afgezonderd of ingesloten? Over sociale kwetsbaarheid van ouderen. Utrecht: Net aan Zet.

[5] BVWO (2010) Maatwerk bij de aanpak van eenzaamheid, methodieken voor een passende inzet. Tilburg: BVWO & Zet.

[6] Pescosolido & Levy (2002) The role of social networks in health, illness, disease and healing. The Accepting present, the forgotten past, and the dangerous potential for a complacent future. In: Levy & Pescosolido (eds.), Social networks and health (p. 3-25). Amsterdam [etc.]: JAI/ Elsevier Science.

voorkomen. Wat duidelijk pleit voor deze voorzieningen is dat alleen al het gebruiken ervan leidt tot contacten met andere mensen, zoals de chauffeur en de medepassagiers.

Enkel aanbod van mobiliteit is niet genoeg

Er is volop aanbod van vervoersmogelijkheden. Naast de algemene voorzieningen, zoals bussen, treinen en (deel)taxi's, zijn er tal van initiatieven die zich specifiek richten op de doelgroep eenzame mensen. Hoe kan mobiliteit voor mensen dan nog steeds een knelpunt zijn? We moeten concluderen dat de vervoersvraag en het vervoersaanbod elkaar niet altijd eenvoudig weten te vinden[7]. Dat geldt in beide richtingen.

De persoon met een vervoersvraagstuk heeft vaak persoonlijke redenen om wel of geen gebruik te maken van een voorziening. Dat kan simpelweg onvrede zijn over het vervoersaanbod, maar daar schuilen met regelmaat andere redenen achter. Sommigen zijn onbekend met het bestaande aanbod of onderkennen niet dat ze tot de doelgroep van een (vervoers)initiatief behoren. Ook blijkt er vaak sprake van vraagverlegenheid: mensen schromen een hulpvraag kenbaar te maken en hier anderen mee te belasten. Een gebrek aan wederkerigheid kan hierbij een rol spelen, zoals Anja Machielse verderop in haar interview verwoordt.

Ook vanuit de aanbodzijde blijkt het niet altijd mee te vallen om de doelgroep te bereiken. Advertenties, websites en persberichten zijn goed voor de naamsbekendheid, maar leiden meestal niet tot een call to action bij de doelgroep. Er is soms meer nodig om mensen daadwerkelijk in beweging te krijgen. Dat is ook niet vreemd, want mensen zijn gewend geraakt aan hun situatie en hebben routines ontwikkeld om ermee om te gaan[8]. Zomaar iets nieuws uitproberen is niet vanzelfsprekend voor de meeste mensen die met eenzaamheidsproblematiek te maken hebben.

Matchmaking op maat: een belangrijke rol voor de intermediair

Door de jaren heen is duidelijk geworden dat de meeste interventies op het gebied van eenzaamheid en sociaal isolement helaas niet effectief zijn[9]. Belangrijkste reden is dat de interventies veelal te generiek worden toegepast en dus te weinig zijn toegesneden op de persoonlijke situatie. Dat geldt ook voor oplossingen rond mobiliteit. Om een goede match te kunnen maken tussen vraag en aanbod is de rol van een bemiddelende tussenpersoon van groot belang. Zowel professionele hulpverleners als vrijwilligers kunnen die rol van intermediair op zich nemen.

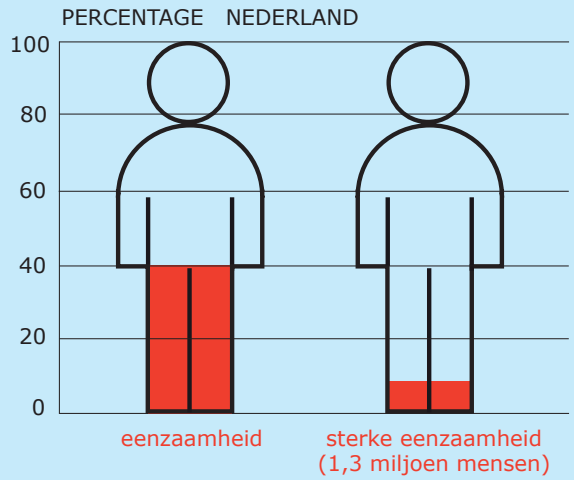
Intermediairs zijn in staat om problemen op individueel niveau te signaleren, de achterliggende hulpvraag te achterhalen en mensen te helpen bij het wegnemen van drempels. Eenzaamheid of sociaal isolement worden daarmee niet direct voorkomen. Toch zijn deze interventies volgens Machielse (2015) van groot belang. Oplossen van praktische problemen, vergroten van zelfredzaamheid en bieden van ondersteuning zorgen ervoor dat situaties niet verslechteren. Machielse stelt dat dit de mogelijkheid biedt om een vinger aan de pols te houden en verdere stapeling van problemen te voorkomen.

In dit verband is het zaak om tijdig te anticiperen op de toekomst. Door al vroeg met verschillende vervoersvormen kennis te maken, wordt de drempel om ze later te gebruiken kleiner. Ook in preventief opzicht kunnen intermediairs aanjagers zijn.

Mobiliteit helpt

Mobiliteit kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van de negatieve effecten van eenzaamheid of sociaal isolement. Door het aanbod van mobiliteit toegankelijk te maken en de informatie overzichtelijk, kunnen we mogelijke drempels weghalen. Mensen uit de doelgroep hebben vaak een zetje nodig van iemand die ze vertrouwen uit hun eigen omgeving. Hulpverleners, vrijwilligers en professionals kunnen dan ook een essentiële rol spelen in de bemiddeling tussen vervoersvraag en vervoersaanbod. Om met deze aanpak structureel en volhoudbaar aan de slag te gaan, heeft Zet op basis van ervaringen in Udenhout en bij andere mobiliteitsprojecten de leidraad 'Mobiliteit voor minder eenzaamheid' ontwikkeld (zie pagina 23).

Aandacht voor mobiliteit lost de omvangrijke problematiek van eenzaamheid natuurlijk niet op, maar draagt wel degelijk bij aan het wegnemen van praktische drempels. Dat beperkt vaak de gevolgen van eenzaamheid en sociaal isolement. Zo brengt mobiliteit velen op weg naar contact. En dat is altijd de moeite waard.



Bron: Onderzoek van het RIVM uit 2013

[7] De Laat & Van de Riet (2015). Inventarisatie vervoersmogelijkheden kwetsbare mensen. Tilburg: Zet.

[8] Machielse (2015). Ouderen in sociaal isolement ervaren baat van hulp. Utrecht: Libertas/Movisie.

[9] Fokkema & Van Tilburg (2006). Aanpak van eenzaamheid: helpt het? Den Haag: NIDI.

“DE MENSEN WAAR HET OM GAAT, DURVEN VAAK NIET OM HULP TE VRAGEN”

Karin Schoenmakers (Thebe Wijkverpleging) en Chantal van den Broek (ContourdeTwern) van de werkgroep Mobiliteit & Eenzaamheid in Udenhout.



Karin Schoenmakers
Chantal van den Broek

‘MOBILITEIT & EENZAAMHEID’, DE PILOT IN UDENHOUT

Op initiatief van stichting Vervoer voor Elkaar (VvE) wordt in Udenhout gewerkt aan het project Mobiliteit & Eenzaamheid. In de werkgroep zijn naast VvE en Zet ook de gemeente, de dorpsraad en lokale partijen betrokken. Doel: samen met inwoners, vervoersorganisaties en vrijwilligers ontdekken hoe het bestaande vervoersaanbod kan bijdragen aan het voorkomen van eenzaamheid.

Omvattend netwerk

Chantal van den Broek (ContourdeTwern) en Karin Schoenmakers (Thebe Wijkverpleging) zijn als lokale vertegenwoordigers actief in de werkgroep. Van den Broek werkt als dorpsondersteuner voor de inwoners van Udenhout en Berkel-Enschot. “Ik bied ondersteuning aan bewoners en organisaties bij het opzetten van activiteiten, projecten en diensten. We pakken vragen op en leggen verbindingen tussen bewoners en organisaties. Hiervoor werk ik samen met vrijwilligersorganisaties zoals de dorpsraden, ouderbonden KBO en SWO en de Zonnebloem, maar ook met professionele organisaties zoals de bibliotheek Midden-Brabant.” Schoenmakers verleent als wijkverpleegkundige passende zorg bij de mensen aan huis. Dat varieert van persoonlijke verzorging en verpleegtechnische zorg tot terminale zorg en het begeleiden naar passende oplossingen als thuis

verzorgen niet meer haalbaar is. Haar werk vraagt veel afstemming met huisartsen, andere zorgprofessionals en de vrijwilligersorganisaties in Udenhout. Zo is ook zij actief in het verbinden, onderhouden en versterken van netwerken.

Signalen oppikken

Door hun contacten met bewoners en organisaties komen ze regelmatig in aanraking met vraagstukken rondom mobiliteit en eenzaamheid. “Bij ContourdeTwern zien wij presentie als de sleutel in het contact”, zegt Van den Broek. “Doordat we zichtbaar aanwezig zijn, daar waar bewoners en partners zijn, pikken we signalen op, worden we herkend en krijgen we vragen. Dat is belangrijk als je preventief wilt werken. Het werkt laagdrempelig, waarbij vragen in een vroeg stadium kunnen worden opgepakt en doorverwijzing naar de hulpverlening, zo veel mogelijk, wordt beperkt. We vertellen bijvoorbeeld over de OPSTAPbus, een activiteitenbus voor 65-plussers in de gemeente Tilburg. Hierdoor raken mensen ermee bekend en komen diverse mobiliteitsvragen aan bod. Schoenmakers pikt haar signalen vooral op bij de mensen thuis, achter de voordeur. “Als ik een assessment afneem, zit daar ook altijd een stukje contact bij. Bij Thebe maak je als wijkverpleegkundige een zorgplan met interventies op diverse leefgebieden: financiële situatie, gezondheid, dagbesteding en hoe groot het netwerk van mensen is. Dan krijg je ook in de gaten hoe het met de sociale contacten staat.”

Vraagverlegenheid

Als het gaat om het raakvlak tussen eenzaamheid en mobiliteit komt het wekelijkse Koffiemomentje als voorbeeld voorbij. Dit is een laagdrempelig lokaal initiatief om ouderen met elkaar in contact te brengen. “Het organiseren van activiteiten werkt goed, totdat iemand iets gaat mankeren en niet meer zelfstandig kan komen”, zegt van den Broek. “Daarom is het belangrijk dat er activiteiten zijn zoals ’t Koffiemomentje, waarvoor de vrijwilligers de mensen zo nodig thuis ophalen.” Doe je niets aan eenzaamheid, zo weten beiden, dan ligt verwaarlozing op de loer. Ook kan het dag-nachtritme verstoord raken en wordt het bestaan steeds minder zinvol. Tijdig signaleren is volgens Schoenmakers dan ook van groot belang: “Degenen die het betreft, durven vaak niet om hulp te vragen. Ze willen de mensen in hun netwerk niet belasten; de kinderen hebben het al zo druk. Dan wordt het kringetje wel heel erg klein. Je ziet zelfs dat sommigen geen netwerk meer hebben, buiten de thuiszorg die ze ontvangen. Als we dat weten, kunnen we daar wat mee doen.”

Sociaal contact

Dat signaleren gebeurt in een dorp als Udenhout in de volle breedte van het sociale netwerk. Van den Broek: “Soms melden partnerorganisaties dat iemand ondersteuning kan gebruiken. Of vrijwilligers van de OPSTAPbus zien dat iemand eigenlijk onvoldoende mobiel is om zelfstandig mee te gaan. In overleg met het sociaal team gaan we dan met de gewenste deskundigheid op huisbezoek om een inschatting te maken en ervoor te zorgen dat deze persoon kan blijven participeren. En als het nodig is, gaan we op zoek naar een ander passend aanbod.” Schoenmakers benadrukt dat er ook een groep is, die wel alleen is maar zich niet eenzaam voelt. “Tegelijk zie je dat zo’n Koffiemomentje heel goed loopt. De meeste mensen hebben wel degelijk behoefte aan sociale contacten. Een keertje naar buiten en praten met andere mensen. Als je gezond bent en alles kunt, dan is het allemaal heel simpel, maar als je ouder wordt en beperkt, dan is dat heel bijzonder.”

Elkaar versterken

Het project in Udenhout draait inmiddels een jaar. Van den Broek vindt het belangrijk om deel te nemen. “Je ziet een duidelijke toename van de vergrijzing, daarmee neemt ook de kans op meer eenzame ouderen toe. Mobiliteit is ook een thema waar je op latere leeftijd in toenemende mate mee te maken kunt krijgen.” Ze vindt de diversiteit in de werkgroep essentieel. “Partijen zitten bij elkaar vanuit verschillende achtergronden en kennis. Ieder heeft zijn eigen positie en rol binnen het dorp. Dat zorgt ervoor dat je samen het thema vanuit meerdere kanten bekijkt en kunt uitdragen.” Ook Schoenmakers ervaart die meerwaarde: “Normaal zie je elkaar in tien verschillende werkgroepen. Bij de netwerkbijeenkomsten hadden we het hele sociale netwerk van het dorp bij elkaar. Van handhavers en huisartsen tot welzijnswerkers en vrijwilligers. Een mooi moment om contacten aan te halen en kennis uit te wisselen. Die informatie kun je zelf weer gebruiken.” Ze vindt het leuk om mee te denken en verbindingen te leggen in het dorp. Het project heeft haar bewuster gemaakt van mogelijkheden waar ze anders niet bij stil zou staan.

Concrete resultaten

Naast nieuwe inzichten en verbindingen heeft het project ook concrete producten opgeleverd. In overleg met de lokale professionals en vrijwilligers die met de doelgroep in contact komen, is een vervoerswaaier samengesteld, plus een toelichting voor degenen die ermee gaan werken. De waaier geeft een beknopt overzicht van alle mogelijkheden voor vervoer in Udenhout, inclusief de contactgegevens van de aanbieders. Van den Broek is blij met het resultaat: ”Aan de hand van deze vervoerswaaier kun je het gesprek aangaan met bewoners. Het biedt een goed overzicht, je kunt er iemand mee op weg helpen.” Een mooi middel om de mensen waar het om gaat beter te bereiken, vindt ook Schoenmakers. Ze waarschuwt: “Maar we zijn nog niet klaar. Nu is het aan ons om het samen met de lokale partners als ambassadeurs ook uit te dragen en de kennis die we hebben opgedaan te gaan toepassen in de praktijk.”

Enthousiasme als sleutel

Voor de start van het project lag er geen duidelijke blauwdruk. Mobiliteit & Eenzaamheid was onontgonnen terrein. De lessen van Udenhout hebben inmiddels geresulteerd in de leidraad Mobiliteit voor minder Eenzaamheid (zie pagina 23). De geschetste aanpak biedt volgens beide dames goede houvast om met het onderwerp aan de slag te gaan. Van den Broek vindt het onder andere belangrijk om de juiste vrijwilligers- en professionele organisaties bij elkaar te hebben en daarin volledig te zijn. “Verder heb je om te slagen vooral ook een aanstekelijk enthousiasme nodig. Hoe meer partijen vol overtuiging het doel en de zin van het project uitdragen, des te groter het draagvlak om er samen een succes van te maken!”

“VERVOER MAG NIET HET STRUIKELBLOK ZIJN”

“DOOR ER WEER EENS OP UIT TE GAAN, BLIJFT HET LEVEN LEEFBAAR”

Mevrouw Van G. woont sinds een tijd in Schijndel, maar is een echte ‘Rooise’. Door met de Eropuitbus mee te gaan, leert ze weer andere mensen uit Sint-Oedenrode kennen. “Ik vind het niet fijn als ik niets te doen heb. Het leven moet wel leefbaar blijven. Door met de bus mee te gaan, ga ik er eindelijk weer eens op uit.”

LEIDRAAD MOBILITEIT VOOR MINDER EENZAAMHEID

Deze leidraad kan worden ingezet om (dreigende) eenzaamheid te voorkomen en verminderen, door mensen die zich niet goed zelfstandig kunnen verplaatsen met lokaal vervoer op weg te helpen naar deelname aan activiteiten en sociale contacten.

STAP VOOR STAP

Voor de implementatie van deze aanpak heeft Zet het volgende stappenplan ontwikkeld:

1 INVENTARISATIE LOKALE STAKEHOLDERS

Bestaande vervoersmogelijkheden in de betreffende wijk of kern in kaart brengen, van OV en kleinschalig collectief vervoer tot vrijwilligersinitiatieven. Inventariseren welke professionele en vrijwilligersorganisaties actief zijn.

2 OPRICHTEN LOKALE WERKGROEP

Denk aan vertegenwoordigers van bewoners, maatschappelijk middenveld, gemeente, vervoerders. Kennis van de lokale context en netwerken is essentieel.

3 DRAAGVLAK CREËREN BIJ INTERMEDIAIRS

Vanuit de projectgroep verbreding zoeken in het veld. Beoogde professionals en vrijwilligers (tijdens een netwerkbijeenkomst) informeren over noodzaak, doel en aanpak.

Bestaande contacten en mogelijkheden benutten

Een cruciale rol is weggelegd voor de lokale intermediairs: professionals en vrijwilligers die contact hebben met kwetsbare inwoners, doordat zij activiteiten voor hen organiseren of voor hulp- of zorgverlening bij hen achter de voordeur komen. Vanuit die relatie kunnen zij mogelijke problemen en behoeften signaleren en mensen begeleiden naar het gebruik van lokale vervoersmogelijkheden. De aanpak is erop gericht deze lokale intermediairs te mobiliseren en instrueren en vooral gebruik te maken van het bestaande vervoersaanbod.

4 ONTWIKKELEN VERVOERSOVERZICHT

Om kwetsbare inwoners te informeren over de lokale vervoersmogelijkheden is een eenvoudig, handzaam overzicht vereist. Bijvoorbeeld in de vorm van een vervoerswaaier.

5 INSTRUCTIE INTERMEDIAIRS

Een interactieve aftrapbijeenkomst organiseren om het signaleren van eenzaamheid en het gebruik van het vervoersoverzicht te bespreken met de intermediairs.

6 AANPAK IN WERKING

Tijdens huisbezoeken en activiteiten zijn intermediairs alert op mensen die baat kunnen hebben bij vervoersoplossingen. Zij benaderen hen proactief en gebruiken het vervoersoverzicht om hen te helpen de stap te zetten op weg naar contact.

7 VOLHOUDBAARHEID BEWAKEN

Aanpak borgen in de vorm van een coördinatiepunt, bestaande uit een afvaardiging van de projectgroep. Fungeert als vraagbaak voor de intermediairs en monitort hun ervaringen.

DOORLOOPTIJD

Draagvlak creëren kost tijd. Reken tot en met start uitvoering op ongeveer zeven tot twaalf maanden.

IN TE ZETTEN MIDDELEN

- Vrijwillige inzet.
- Professionele ondersteuning (met name tijdens de opstart).
- Ontwerp en drukwerk vervoersoverzicht.
- Facilitaire zaken als ruimte en koffie/thee.

EXTRA AANDACHTSPUNTEN

Juist vrijwilligersinitiatieven zijn voor kwetsbare mensen van waarde, omdat ze meer bieden dan alleen de verplaatsing van A naar B. Chauffeurs helpen bijvoorbeeld met het aantrekken van de jas, met lopen of boodschappen dragen. Daarmee zijn vrijwilligersinitiatieven een mooie aanvulling op professionele vervoersdiensten. Als in uw wijk of kern een dergelijk initiatief nog niet actief is, verdient het aanbeveling dit alsnog te organiseren. U kunt daarbij gratis gebruik maken van de leidraad 'Vervoer door vrijwilligers' die Zet heeft ontwikkeld.

Deze aanpak werkt het best in een wijk of kern waar al aandacht is voor signalering van eenzaamheid. Wanneer de betrokken intermediairs hier nog niet (voldoende) mee vertrouwd zijn, kan een training 'Signaleren van verborgen eenzaamheid' worden aangeboden.

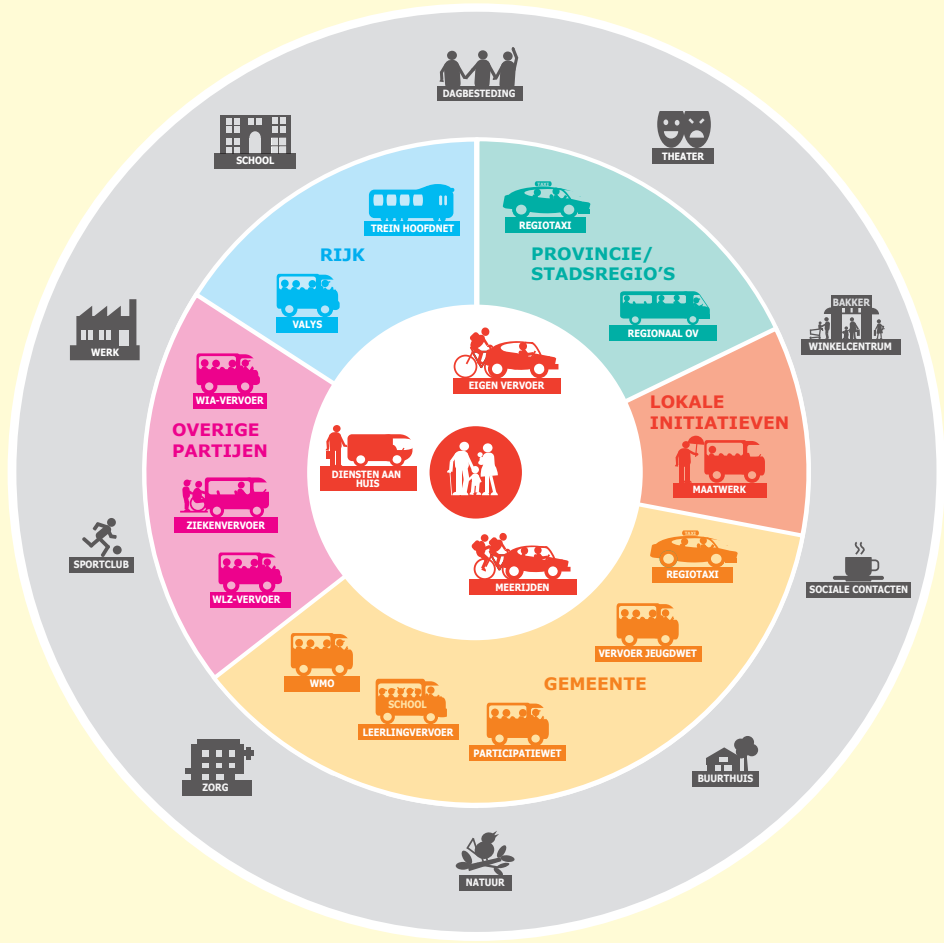
TIPS & TRICKS

1 De intermediairs zijn een gouden informatiebron. Gebruik de bijeenkomsten om hun ervaringen en tips af te tappen.

2 Ontwikkel bij het vervoeroverzicht ook een toelichting voor de intermediairs met achtergronden en tips.

3 Deze aanpak kan ook preventief worden ingezet om te zorgen dat mensen vertrouwd zijn met andere vormen van vervoer op het moment dat ze zelf niet meer in staat zijn om te rijden.

WIE BRENGT VRAAG EN AANBOD BIJ ELKAAR?



Copyright Zet 2017

Om te kunnen meedoen in de samenleving, moet je op bepaalde momenten mobiel zijn. De beschikbaarheid van vervoer is dan ook een bepalende factor voor zelfredzaamheid en het onderhouden van sociale contacten. De meeste mensen regelen dat zelf, al dan niet met hulp van hun netwerk. Voor een aantal doelgroepen hebben we als samenleving specifieke oplossingen en regelingen bedacht.

Al met al een complex geheel, waarin zelfs professionals vaak de weg kwijt raken. Laat staan de leek. Een geheel ook dat niet overal in ieders vervoersbehoeften voorziet.

Het is belangrijk dat speelveld inzichtelijk te maken en lokale initiatieven te helpen de mogelijkheden in kaart te brengen, te benutten en waar nodig hiaten te dichten. Altijd vanuit het oogpunt van de gebruikers. Die staan centraal.

“ALS JE MOBIEL BENT, KUN JE EEN NETWERK VERKENNEN OF NIEUWE RELATIES AANBOREN”

Henri Swinkels,
gedeputeerde Leefbaarheid en Cultuur van de provincie Noord-Brabant



Henri Swinkels

MOBILITEIT IS EEN VOORWAARDE VOOR ZELFREDZAAMHEID

Henri Swinkels is namens de SP gedeputeerde voor Leefbaarheid en Cultuur van de provincie Noord-Brabant. Met het programma Versterken Sociale Veerkracht zet hij zich in voor een veerkrachtige samenleving. “Brabant doet het overall heel erg goed, maar ik wil dat het overál goed gaat. Dat iedereen kan profiteren van het feit dat we het met elkaar zo goed hebben.”

Versterken Sociale Veerkracht

Het beleid in het programma Versterken Sociale Veerkracht is gebaseerd op onder meer informatie uit de veerkrachtmonitor[1] die door het PON en Telos is ontwikkeld. Deze laat zien dat ongeveer negentig procent van de mensen in Brabant zelfredzaam of samen-redzaam is, maar ook dat dit voor tien procent van de Brabanders niet geldt. Swinkels: “Wij proberen met het programma Sociale Veerkracht mede een antwoord te vinden op de vraag waarom een deel van de mensen in Brabant minder makkelijk meekomt. Het is zorgelijk als er twee samenlevingen naast elkaar leven”. Bij dat laatste verwijst Swinkels ook impliciet naar studies zoals ‘Mind the Gap’ van BrabantKennis over tweedelingen die zich in de samenleving steeds meer lijken voor te doen.
In de aanpak van het programma zoekt de provincie nadrukkelijk de samenwerking op met de gemeenten.

[1] Blanken, Dagevos e.a. (2016) Sociale Veerkracht in Brabant, PON/ Telos/provincie Noord-Brabant

“Als provincie ben je niet alleen aan zet, maar altijd samen met gemeenten. De monitor laat zien waar de problematiek het grootst is. We focussen in eerste instantie op die gemeenten om aan de slag te gaan.”

Benutten Sociale Veerkracht

Naast het versterken van sociale veerkracht op plekken waar mensen minder makkelijk aanhaken, wil Swinkels de veerkracht die al in de samenleving aanwezig is zo goed mogelijk tot zijn recht laten komen. “Er zit veel energie in de samenleving en mensen zijn op allerlei fronten bezig met goede initiatieven. Ik vind het interessant om te kijken of het voldoende is om uit te gaan van de initiatieven die uit de samenleving opborrelen. Hebben we dan een netwerk waarmee alle Brabanders genoeg bediend zijn? Misschien is dat ontoereikend en moeten we een vliegwiel organiseren. Dat wat goed gaat verder brengen. Initiatiefnemers bij elkaar brengen en leren van elkaar. Wij zijn als provincie een netwerkorganisatie met veel contacten en mogelijkheden. We gaan met initiatieven meekijken om te zien wat nodig is om oplossingen ook op andere plaatsen mogelijk te maken.” Daar ligt volgens hem een belangrijke taak voor overheden.

Waarde beter benutten

Swinkels vindt het van belang dat veerkrachtige initiatiefnemers en organisaties hun voelsprieten in de samenleving benutten. “Initiatiefnemers zijn vaak druk met de organisatie bezig, bijvoorbeeld om voldoende vrijwilligers te betrekken. Ik zou graag zien dat initiatiefnemers ook bewustzijn en oog krijgen voor mensen die niet vanzelf aanhaken. De mensen die soms wat passiever zijn, brengen vaak iets anders in. Die waarde moeten we veel beter benutten.” Hij vindt dat ook van toepassing op Brabant, dat zichzelf op vele fronten laat zien als een top-regio.
“Dat betekent niet dat we ons alleen op toptalenten moeten focussen. Dat is misschien maar één op de twintig inwoners. De andere negentien voegen ook een enorme waarde toe aan de eigen lokale samenleving. Dat moeten we écht gaan herwaarderen en heel erg koesteren.”

Eenzaamheid, een complex vraagstuk

Bij de selectie van sociale veerkracht-initiatieven zit ook een eenzaamheidsproject. Geen verrassing als we in ogenschouw nemen dat tien procent van de Brabanders niet kan terugvallen op een sociaal netwerk. Met die eenzame mensen in contact komen is de grote uitdaging, weet Swinkels. “Vaak komen ze amper buiten en zitten in een

eigen leefwereld. Wat kunnen we er als samenleving aan doen zodat we elkaar wél gaan ontmoeten?” Eenzaamheid kan verschillende oorzaken hebben. Swinkels noemt laaggeletterdheid als voorbeeld. “Als je niet kunt lezen kun je heel eenzaam worden. Denk bijvoorbeeld aan het onvermogen om reisinformatie op een station te lezen; dan wordt reizen heel moeilijk. Mensen weten dat voor anderen inventief te verbergen.”
Zoals bij veel sociale vraagstukken is ook hier sprake van complexe problematiek. “Aan de voorkant hebben we niet dé oplossing voor het probleem. Dat vraagt om een andere houding, van experimenteren en uitproberen. We kunnen voorbeelden introduceren, laagdrempelige initiatieven delen. Door te experimenteren kunnen we zien waar mensen warm voor lopen. Wat wél werkt en wat niet werkt. Met het programma Sociale Veerkracht willen we ervoor zorgen dat deze experimenten en initiatieven geen incidenten zijn. De krachtige methodieken en interventies die zichzelf bewijzen, vormen samen een instrumentarium dat we kunnen inzetten om de sociale veerkracht te versterken.” Hij realiseert zich terdege dat voor complexe sociale vraagstukken geen gestandaardiseerd format of een blauwdruk te maken valt. Dat schrikt hem niet af:
“Dat maakt het moeilijker, maar ook een uitdaging om het voor elkaar te krijgen”.

Mobiliteit vergroot zelfredzaamheid

De monitor Sociale Veerkracht gaat uit van verschillende hulpbronnen die mensen tot de beschikking hebben om mee te kunnen doen in de samenleving. Er wordt onderscheid gemaakt tussen persoonlijke hulpbronnen (zoals competenties en vaardigheden), sociale hulpbronnen (zoals je eigen netwerk) en hulpbronnen uit de omgeving in de fysieke en tastbare sfeer (voorzieningen zoals ziekenhuizen en winkels).
Swinkels merkt op dat mobiliteit een belangrijke factor is in de monitor Sociale Veerkracht. “Als je mobiel bent, kun je dynamischer reageren op veranderingen. Je kunt een netwerk verkennen of nieuwe relaties aanboren. Mobiliteit maakt mede mogelijk dat je een mate van zelfredzaamheid kunt behouden, daarom is het van belang om de samenleving mobiel te houden.” Voor het programma Sociale Veerkracht trekt Swinkels intensief op met andere beleidsterreinen. Zo werkt hij op het gebied van mobiliteit samen met collega-gedeputeerde Christophe van der Maat. “We onderzoeken samen hoe de programma’s Mobiliteit en Sociale Veerkracht elkaar kunnen versterken. We kunnen de hoofdlijnen van het openbaar vervoer wel

in stand houden, maar dan moeten we die hoofdlijnen ook bereikbaar en toegankelijk houden voor inwoners. Het gaat ons niet lukken om alle voorzieningen op loopafstand aan te bieden, maar mensen moeten er wel kunnen komen.”

Het begint bij ontmoeten

Swinkels ziet veel sociale initiatieven het verschil maken op het gebied van mobiliteit. Hij noemt onder meer deelauto’s en boodschappenbussen, vaak georganiseerd door vrijwilligers. Ook technische innovatie brengt de nodige kansen mee, maar hij waarschuwt dat we ons daar niet te veel aan op moeten hangen. “Het leven krijgt waarde doordat je samen met elkaar iets doet. Dat je mensen ontmoet. Als we de techniek zover doorontwikkelen dat niemand meer nodig is, valt die sociale waarde weg. Het is prettig dat de boodschappen voortaan thuis bezorgd kunnen worden, maar het levert veel meer sociale waarde als je het gezamenlijk doen van boodschappen kunt organiseren. Het zijn vaak dat soort heel kleine en eenvoudige oplossingen die mensen met elkaar in contact kunnen brengen.” Swinkels ziet daarvan veel goede voorbeelden in diverse buurtcultuur-projecten terug. “Cultuur biedt mooie mogelijkheden om contact te arrangeren. Het zet soms net een deurtje open waardoor verbindingen ontstaan. Maar dat kan ook gebeuren door in een supermarkt een tafel te plaatsen bij de koffieautomaat.”

“HET ZIJN VAAK HEEL EENVOUDIGE OPLOSSINGEN DIE MENSEN MET ELKAAR IN CONTACT BRENGEN”

“JE BENT IN ZEKERE ZIN EENZAAM. TOCH WEL”

Mevrouw B. (86) vindt het fijn dat ze nu en dan wordt opgehaald voor een uitje. “Ik heb eigenlijk niemand, al mijn vrienden zijn dood en mijn man en familie ook. Je bent in zekere zin eenzaam. Toch wel. Dit lost het op. En je ontmoet zulke dierbare mensen, al is het maar voor die ene avond, dat je helemaal blij thuiskomt. Mocht je een dip hebben, dan word je daar echt even uit gehaald.”





Foto's: Stichting Vier het Leven

INSPIRATIES UIT DE PRAKTIJK

SAMEN EROPUIT, BUURTEN EN HERINNERINGEN OPHALEN

In Sint-Oedenrode organiseren ze uitstapjes voor ouderen die niet vaak meer hun huis uit komen. Wat nu de Eropuit-bus heet, begon medio 2016 als boodschappenbus. Sociaal-cultureel werker Nelleke Zomer had van mantelzorgers en ouderen signalen gekregen dat daar behoefte aan was. "Maar collectief boodschappen doen sloeg in de praktijk niet zo aan. Mensen willen toch zelf de supermarkt en het tijdstip kunnen kiezen. Wel was er animo voor uitstapjes verder weg, omdat veel ouderen dat zelfstandig niet meer kunnen." Twee keer per maand trekt de bus eropuit. Meestal in de regio, maar ook het Openluchtmuseum en Omroep Max staan op de agenda. De uitstapjes worden begeleid door vrijwilligers van Welzijn De Meierij en de bus wordt bestuurd door vrijwilligers van BrabantZorg Odendael, het zorgcentrum dat ook de rolstoelbus beschikbaar stelt. De deelnemers betalen een kleine vergoeding voor de reiskosten. Ook eventuele entree en consumpties zijn voor eigen rekening. "Vaak lukt het ook nog wel om daar wat korting op te krijgen. We hebben nog niet meegemaakt dat de kosten een drempel waren. Mocht dat wel gebeuren, dan vinden we ook daar wel weer een oplossing voor. Iedereen moet mee kunnen met onze bus."



Nelleke Zomer,
Sociaal Cultureel Werker
bij Welzijn De Meierij

De informatie wordt breed verspreid onder huisartsen, praktijkondersteuners, thuiszorg, dagbesteding en andere professionals. Hen wordt gevraagd mensen op het aanbod te wijzen en zo nodig te helpen bij de aanmelding. Op weg naar verzelfstandiging van het project hebben twee vrijwillige coördinatoren inmiddels de uitvoerende taken van Zomers overgenomen. Zij bellen deelnemers en leggen contacten met bedrijven waar de Eropuit-bus op bezoek gaat. Daarnaast is er een werkgroep die zorgt voor een afwisselend programma. En met succes: de Eropuit-bus voorziet duidelijk in een behoefte. "Mensen gaan niet alleen mee voor het uitje, maar ook voor het praatje onderweg. Samen oud worden is toch net wat leuker dan alleen!"

“BETEKENISVOLLE CONTACTEN ZIJN NIET ALTIJD DE CONTACTEN IN JE DIRECTE WOONOMGEVING”

Prof. dr. Anja Machielse,
bijzonder hoogleraar Empowerment van Kwetsbare Ouderen aan de Universiteit voor Humanistiek



Anja Machielse

DE VELE GEZICHTEN VAN EENZAAMHEID

Sinds eind 2016 is prof. dr. Anja Machielse bijzonder hoogleraar Empowerment van Kwetsbare Ouderen. Directe aanleiding voor ons gesprek is de oratie die zij uitsprak bij de aanvaarding van haar ambt. Zij pleit voor empowerment van ouderen, waarbij ze bijzondere aandacht heeft voor de sociale verbondenheid. Met de kerst van 2016 voor de deur, spreken we Machielse op haar werkplek in Utrecht bij de Universiteit voor Humanistiek. Een toepasselijk moment. Juist in deze dagen die staan voor gezelligheid, warmte en sociale verbondenheid voelen veel mensen zich enorm eenzaam. "Gelukkig komt er steeds meer aandacht voor het onderwerp", stelt Machielse. "Vijftien jaar geleden stond eenzaamheid nergens op de publieke agenda. Nu is duidelijk dat het ook een maatschappelijk probleem is, door een veranderde samenleving en individualisering."

Toenemende individualisering

Van huis uit is Anja Machielse filosoof. Ze doet al twintig jaar onderzoek naar het sociale aspect van kwaliteit van leven. Een thema dat meer dan ooit actueel is, in een samenleving waarin het draait om waarden als zelfredzaamheid, eigen kracht, participatie en autonomie. Met een overheidsbeleid gericht op langer zelfstandig thuis wonen, terwijl steeds ouder wordende ouderen per definitie worden geconfronteerd met afnemende gezondheid en beperkingen die het zelfstandig functioneren aantasten. "Lange tijd was de gedachte dat gezondheid het belangrijkste aspect is voor welbevinden. Om zelfstandig te kunnen wonen en gelukkig te zijn, blijkt ook de sociale omgeving evenwel heel belangrijk. "Ondersteunende relaties zijn essentieel om afnemende zelfredzaamheid te compenseren. Maar mensen willen zich ook ingebed voelen in de samenleving."

Nieuwe competenties

Machielse stelt dat mede door de toenemende individualisering de sociale structuur in onze samenleving complex en diffuus is geworden. "De sociale omgeving stelt eisen waaraan niet iedereen kan voldoen, waardoor velen kampen met eenzaamheid of zelfs in een sociaal isolement raken. Sociaal contact vraagt in deze tijd meer initiatief van mensen zelf en vergt ook andere competenties dan vroeger. Het gaat niet vanzelf en is ook niet altijd gemakkelijk. Maar het is wel essentieel om te bouwen aan je netwerk en echt actief bezig te zijn met je sociale omgeving. Dat begint met elkaar groeten op straat. Maak eens een praatje met iemand die je tegenkomt. Als je weet wie er in je buurt wonen, draagt dat bij aan een gevoel van verbondenheid."

Eenzaam onder de mensen

Ze benadrukt dat eenzaamheid geen thema is dat zich tot ouderen beperkt. Er is evenmin sprake van een heldere tweedeling tussen eenzamen en niet-eenzamen. "Iedereen voelt zich wel eens eenzaam. Ook als je jong bent: relaties gaan uit, je gaat een studie beginnen zonder je vrienden, je kunt je werk verliezen. Bovendien heeft eenzaamheid niets te maken met het aantal contacten dat je hebt. Als je een groot netwerk hebt, kun je je even goed heel eenzaam voelen. Het gemis van een bepaald soort contact kan dat gevoel teweeg brengen, bijvoorbeeld met iemand bij wie je niks hoog hoeft te houden."
Het is juist die complexiteit van het fenomeen die Machielse zo heeft gegrepen. Waarom richt ze zich in haar studie dan toch vooral op ouderen? "Ik wil graag weten hoe eenzame ouderen terugkijken op hun leven en hoe hun leven eruit ziet. Bijvoorbeeld de mevrouw die een paar jaar geleden in Rotterdam is gevonden. Ze had tien jaar dood in haar kamer gelegen zonder dat iemand haar had gemist. Hoe is het zover gekomen? Dat fascineert me." Om dat beter te begrijpen zoekt ze mensen op die eenzaam zijn of in een sociaal isolement leven. Ze praat met hen over zingeving, sociale verliezen en existentiële kwesties. Op die manier probeert ze te ontdekken wat uiteindelijk het verschil maakt voor een goede kwaliteit van leven. "Ik heb geleerd dat sommigen er bewust voor kiezen om weinig sociale contacten te onderhouden. Ze hebben daar vaak goede redenen voor. Dat betekent niet meteen dat zij dan ongelukkig of eenzaam zijn. Wel dat ze meer kwetsbaar zijn op het moment dat ze met gezondheidsproblemen of functiebeperkingen te maken krijgen."

Verschillen tussen stad en platteland

Hoewel de kans op eenzaamheid in de stad groter is, kom je het probleem echt overal tegen, weet Machielse. “In minder verstedelijkte regio’s wordt heel veel gedaan aan eenzaamheid. Daar weten partijen elkaar gemakkelijker te vinden dan in stedelijke gebieden. De problematiek is in de stad ook harder, daar kom je meer extreme vormen tegen. De verschillen tussen stad en platteland worden overigens wel kleiner. In de stad kun je anoniem leven, maar in het dorp gebeurt dat ook steeds meer. We moeten de ons-kent-ons cultuur in een dorp niet overschatten. Niet iedereen zit in de sociale structuur van het dorp. En ook al zit je daar wel in, dan kan je nog wel heel erg eenzaam zijn, bijvoorbeeld als belangrijke mensen in je omgeving overlijden. De sociale structuur werkt meestal verzachtend, maar juist tussen al die mensen kun je jezelf eenzaam voelen. Daarbij geldt ook in dorpen met een sociale structuur dat afnemende gezondheid en functionele beperkingen mensen kwetsbaar maken. Betekenisvolle contacten zijn niet altijd de contacten in je directe woonomgeving. Als mensen minder mobiel worden, kan dat als gevolg hebben dat ze beperkt zijn tot telefonisch contact. Je hoort vaak van ouderen dat ze niet meer bij broers en zussen kunnen komen. In een dorp is dat soms nog moeilijker dan in een stad, waar veel openbaar vervoer is”.

Mobiliteit en eenzaamheid

Vervoer. Het woord is gevallen. Kan mobiliteit een voorwaarde zijn om eenzaamheid te voorkomen? Hoewel Machielse zelf geen onderzoek heeft gedaan naar de relatie tussen beide thema’s, ziet ze in de praktijk beslist raakvlakken. “Een auto biedt veel onafhankelijkheid. Als je niet meer kan rijden wegens ouderdom, gaat dat gepaard met een rouwproces. Je neemt echt afscheid van een stuk autonomie en dat heeft gevolgen voor je gevoel van eigenwaarde. Dat betekent vaak heel veel. Zeker in een dorp, waar je een auto nodig hebt omdat het openbaar vervoer beperkt is.” Na jarenlang autogebruik zien mensen ook niet altijd de alternatieve vervoersmogelijkheden die er wel zijn, weet Machielse. Om hen daarvan gebruik te laten maken, is volgens haar maatwerk noodzakelijk. Dat vraagt meer dan een boekje waarin mensen het aanbod kunnen bekijken. “Veel ouderen willen graag naar sociale activiteiten, maar vragen zich af *hoe kom ik er*? Je hebt iemand nodig die mee kan kijken welke mogelijkheden er zijn en hoe je het aanbod in een specifieke situatie kunt benutten. Daar gaat het om!” Natuurlijk spelen financiële aspecten soms ook een rol. Daarom is in Rotterdam het openbaar vervoer voor ouderen al heel lang gratis. Het gaat er volgens Machielse ook om hoe je het vervoer inricht. Mensen moeten zich voldoende comfortabel en veilig voelen om er gebruik van te maken. Een belangrijk punt van aandacht voor taxi- en deeltaxibedrijven. Ze vindt ook dat aanbieders van activiteiten vaker moeten nadenken over de vraag ‘hoe komen ouderen eigenlijk hier?’

Veel vraag-verlegenheid

Hier raken we aan het punt dat eenzaamheid veel meer een taboe is dan mobiliteit. “Of je ergens wel of niet kunt komen, is een praktisch punt. Het is minder beladen om daarbij hulp te vragen dan bij eenzaamheid. Er is veel vraagverlegenheid. Dat heeft vaak met schaamte te maken, omdat men het gevoel heeft af te wijken van de norm: *Iedereen heeft een druk sociaal leven, dus er zal met mij wel iets mis zijn*.” Volgens Machielse speelt vaak ook het idee dat iemand anders het toch niet kan oplossen, bijvoorbeeld het gemis van een overleden partner. De behoefte om aan activiteiten mee te doen, wordt dan minder. Een derde groep voelt zich bezwaard om vrijwilligershulp te accepteren. Deze mensen willen anderen niet met hun problematiek belasten. Daar speelt ook het ontbreken van wederkerigheid een rol. “Afhankelijkheid verandert het karakter van een relatie. Zeker als je het gevoel hebt dat je weinig terug kan doen. Dat is niet makkelijk. Een kleine onkostenvergoeding vragen is vaak dan ook beter dan geen vergoeding vragen. Dat geeft mensen het gevoel dat ze in elk geval nog iets terugdoen.”

Aandacht vasthouden

Machielse vindt het een positieve ontwikkeling dat eenzaamheid inmiddels stevig op de agenda staat. “Van gemeenten tot aan staatssecretaris Van Rijn, er is volop aandacht voor het onderwerp. Doordat de maatschappelijke aandacht groter is geworden, kunnen we werken aan het weghalen van taboes en schaamte rond eenzaamheid. Ook mensen die zelf niet eenzaam zijn, krijgen oog voor het probleem, zodat ze het eerder kunnen signaleren.” Het komt er nu volgens haar op aan die maatschappelijke attentie vast te houden, omdat bewustwording nu eenmaal veel tijd en aandacht vraagt. Zo kunnen we allemaal ons steentje bijdragen aan een samenleving met minder eenzaamheid. “Als de aandacht voor eenzaamheid verslapt, leidt dat niet tot overlast, maar dan blijft het probleem wel onderhuids doorspelen. We moeten het niet laten ondersneeuwen.”

“IK ZOU GRAAG VAKER ONDER DE MENSEN ZIJN, MAAR HOE KOM IK DAAR?”

Meneer D. woont in een aanleunwoning bij het verzorgingstehuis. Zijn vrouw is manisch-depressief en wordt elders verpleegd. Hij heeft geen kinderen. Wel broers en zussen, maar die ziet hij nooit, sinds ze door omstandigheden gescheiden zijn opgegroeid. Door een hersenbloeding is zijn mobiliteit sterk verslechterd. Hij loopt met een rollator en ziet slecht.

Zijn huishoudelijke hulp doet ook de boodschappen voor hem. Een vrijwilliger zorgt ervoor dat hij bij zijn vrouw op bezoek kan. Ook als hij naar het ziekenhuis moet, krijgt hij begeleiding. Verder komt hij bijna zijn huis niet meer uit. “Ik zou wel vaker de natuur in willen. De bossen in, de vogels horen fluiten.” Een vergoeding betalen is geen probleem, maar waar te beginnen? “Ik weet niet wat er mogelijk is.”





Foto's: Stichting Vier het Leven

INSPIRATIES UIT DE PRAKTIJK

'VIER HET LEVEN' NEEMT OUDEREN MEE UIT

Onder het motto 'samen uit, samen genieten' organiseert Stichting Vier het Leven al sinds 2005 theater-, film- en concertbezoek met begeleiding voor ouderen die dit niet meer zelfstandig kunnen of willen ondernemen. Van lokaal initiatief is het uitgegroeid tot een landelijke organisatie met 20.000 deelnemers en 1.600 vrijwilligers. Marieke Berends zet zich al vijf jaar in om deelnemers een gezellig avondje uit te bezorgen. "Veel ouderen zijn met de dood van hun partner geconfronteerd en zien familie en vrienden om zich heen wegvallen. Nieuwe sociale contacten worden amper nog gemaakt. Vaak zijn ze ook niet meer in staat om zelfstandig hun uitstapjes te regelen. Door juist voor deze groep sociaal-culturele arrangementen te organiseren, nemen we drempels weg die hen tegenhouden om de deur uit te gaan. Zo faciliteren we nieuwe ervaringen die het leven de moeite waard maken." Ze vindt het wel jammer dat Vier het Leven met name mensen bereikt die vroeger zelf ook al naar het theater gingen. Ook de onkosten voor vrijwilligers en organisatie zijn namelijk deels in de arrangementsprijs opgenomen. "Hoewel veel theaters korting geven, moet je voor een kaartje toch al snel rekenen op vijfentwintig tot vijftig euro." Net als de andere vrijwilligers zet Berends haar eigen auto in. Ze zorgt altijd dat de mensen een half uur voor de voorstelling ter plekke zijn, zodat ze lekker met elkaar kunnen praten. "Ook onderweg is er volop gesprek. Je merkt dat de meesten echt behoefte hebben aan sociaal contact. Soms kom je heel schrijnende verhalen tegen, maar gelukkig wordt er ook veel gelachen." Alarmerende signalen kunnen vrijwilligers melden aan de regiocoördinator van Vier het Leven, die zorgt dan voor opvolging en doorverwijzing. Onderzoek onder deelnemers laat zien dat de afleiding en de voor- en napret een positief effect hebben op hun welzijn. Berends wijst ook op de preventieve werking. "Door mee te gaan naar activiteiten komen deelnemers regelmatig onder de mensen. Zo voorkom je dat dat steeds moeilijker wordt en ze zich verder terugtrekken in hun eenzaamheid."



Marieke Berends, vrijwilliger bij Stichting Vier het Leven

www.4hetleven.nl

“AUTOMAATJE IS MEER DAN VERVOER ALLEEN: HET BRENGT MENSEN BIJ ELKAAR”

Gerard van den Bos,
innovatieconsultant bij de ANWB



Foto: Maarten Stolp

Gerard van den Bos

ANWB AUTOMAATJE HOUDT MENSEN MOBIEL

Met ANWB AutoMaatje zorgt de ANWB samen met lokale partners en vrijwilligers dat minder mobiele wijkgenoten, die anders aan huis gekluisterd zijn, weer onder de mensen komen. Gerard van den Bos is de drijvende kracht achter dit concept.

Signalen uit de samenleving

De ANWB die zich bezighoudt met eenzaamheid. Voor sommigen zal het even wennen zijn, maar niet voor Gerard van den Bos. Als innovatieconsultant bij de ANWB zoekt hij oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken door anders te kijken en te denken. Dat kan gaan om technische problemen, maar ook om maatschappelijke, zoals eenzaamheid. “De ANWB is een vereniging met vier miljoen leden. Als die leden een mobiliteitsprobleem hebben, zoeken we naar een oplossing. Daar zijn we voor.” Vanuit de samenleving en ook van de eigen leden kreeg de ANWB steeds meer signalen dat er weinig geschikt

vervoersaanbod was voor minder mobiele mensen. Dit sociale mobiliteitsprobleem kan leiden tot eenzaamheid, met grote maatschappelijke kosten en veel druk bij de mantelzorgers. Van den Bos zou graag zien dat ook andere (vervoers)bedrijven zich meer inzetten voor de minder mobiele mens.

AutoMaatje slaat aan

In 2015 startte de ANWB twee proefprojecten met AutoMaatje, in Barneveld en Woerden. Samen met deze gemeenten, lokale welzijns- en zorgorganisaties en vrijwilligers is een duurzaam en professioneel concept ontwikkeld. De crux: onder de koepel van ANWB AutoMaatje en lokale welzijnsorganisaties vervoeren vrijwilligers - in hun eigen auto - tegen een geringe onkostenvergoeding minder mobiele plaatsgenoten. De pilots verliepen uiterst succesvol. De belangstelling is groot. AutoMaatje is inmiddels ook gestart in de gemeenten Abcoude, Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen. In 2016 brachten tachtig vrijwilligers vierhonderd minder mobiele dorps- en stadsgenoten ruim vierduizend keer onder de mensen. “Dat betekent dat er twaalfduizend nieuwe sociale contacten zijn gelegd”, aldus Van den Bos. Ten tijde van het interview (begin 2017) is de ANWB inmiddels met zo’n vijftig gemeenten in gesprek.

Intensief contact

Van den Bos vindt AutoMaatje een mooie manier om mensen zo lang mogelijk mobiel te houden en te laten deelnemen aan het sociaal maatschappelijk verkeer. “Elke rit is meer dan vervoer alleen, het brengt mensen bij elkaar.” Hij vertelt over een mevrouw die zo graag nog één keer naar Scheveningen wilde om de zee te zien en te ruiken. “Ze heeft zoveel mooie herinneringen aan de strandvakanties die ze vroeger met vriendinnen had. Na wat rondvragen was er een vrijwilliger die haar best een plezier wilde doen en zelf ook gek was op de zee. Ze hebben samen een werelddag gehad.” Een andere mevrouw rijdt wekelijks vier à vijf keer met AutoMaatje naar haar man, die dementie heeft en nu is opgenomen in een verpleeghuis. Ze heeft intensief contact met haar vervoersmaatje, waar ze goed en slecht nieuws mee deelt.

Niet alleen voor ouderen

Het zijn overigens niet alleen ouderen die een beroep kunnen doen op AutoMaatje, benadrukt Van den Bos. “Er is bijvoorbeeld ook een meisje met downsyndroom, dat elke week door een vrijwilliger naar hockey wordt gebracht.” Het concept trekt volgens hem een bepaald type vrijwilligers

aan: “Het zijn mensen die graag af en toe iets doen voor iemand in de buurt, zonder zich meteen langdurig te binden. Over het algemeen zijn ze zelf ook blij met de extra sociale contacten. Het doet mensen goed als ze iets voor een ander kunnen betekenen. Ik hoorde zelfs dat één van onze vrijwilligers overwoog een grotere auto aan te schaffen, die ook geschikt is om mensen met een rolstoel te vervoeren.”

Echt samenwerkings-project

In Nederland zijn al veel initiatieven waarbij vrijwilligers worden ingezet, zodat minder mobiele mensen kunnen blijven meedoen in de samenleving. Soms werkt dat prima en dat juicht Van den Bos alleen maar toe. In de gesprekken die hij met gemeenten voert, blijkt echter dat lokale initiatieven niet altijd duurzaam zijn of dat het aanbod niet aansluit bij de vraag. “Door deze initiatieven te integreren in AutoMaatje komen we samen tot een meer doeltreffende en blijvende oplossing. Wij bieden AutoMaatje gratis aan. De lokale partners zorgen voor coördinatie en het werven van vrijwilligers. Dat moet echt een professionele partij zijn, om de kwaliteit en continuïteit te garanderen. Daarbij hoort ook dat de betreffende gemeente financiële garantie geeft.

Kwaliteit bewaken

Van den Bos vergelijkt de rol van de ANWB met die van een landelijke sportbond: “Wij leveren de regels en de support. Onze partners zijn als lokale clubs. Ze hebben de vrijheid hun eigen shirts, sportaccommodatie en trainingsvormen te kiezen, maar ze moeten zich wel aan de spelregels houden. We willen namelijk wel de kwaliteit leveren die verbonden is aan onze naam.” Deze constructie biedt de nodige voordelen vindt Van den Bos: “De naam ANWB heeft grote bekendheid en betekent voor veel mensen dat we een neutrale en betrouwbare partner zijn, wat de vraagverlegenheid vermindert. Bovendien zorgt onze organisatie dat het concept juridisch en verzekeringstechnisch correct is. Wij ondersteunen de professionals met software, een draaiboek, workshops en basismaterialen, zoals een modelbrief voor lokale taxiondernemers en een subsidieaanvraag voor de gemeente. Dat scheelt hen veel rompslomp, zodat ze het concept snel kunnen implementeren.”

Delen loont

Het succes van AutoMaatje sluit aan bij de trend dat mobiliteit steeds meer als dienst wordt beschouwd. In plaats van te investeren in een eigen auto, gaan mensen mobiliteit ‘inkopen’. Een personenauto staat gemiddeld 95% van de tijd stil, terwijl de kosten voor verzekering en belasting door blijven gaan. Dus delen loont.

MAATSCHAPPELIJK BETROKKEN ONDERNEMEN

AutoMaatje past in het ANWB-beleid van maatschappelijk betrokken ondernemen. Vanwege het grote aantal leden dat zij vertegenwoordigt vindt de ANWB het belangrijk om de kennis die zij heeft maatschappelijk in te zetten, met name op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid. Zij zet zich ook in voor meer groen in de woonomgeving en het behoud van landschappen en cultureel erfgoed. Andere initiatieven met een sociale component zijn het ‘ANWB Kinderfietsenplan’ (vrijwilligers knappen tweedehands kinderfietsen op die gedoneerd worden aan minimagezinnen) en het ‘ANWB Groenplein’, een plek die jong en oud samenbrengt om vrije tijd door te brengen, om te spelen, maar ook om in de openlucht te werken.

“WIJ NODIGEN IEDEREEN UIT OM IN TE STAPPEN”

“IK WAS ALLEEN NOG MAAR BEZIG MET HET HUIS EN HET VERZORGEN VAN MIJN MAN”

Mevrouw Van Z. is sinds kort weduwe. Dankzij Vier het Leven komt ze eindelijk weer eens de deur uit. “De laatste jaren ging het steeds moeilijker en ik kwam nergens aan toe. Ik was alleen maar bezig met het huis en het verzorgen van mijn man. Vandaar dat ik in onze buurt ook zo weinig mensen ken. Je komt gewoon nergens. Als je jong bent, dan ga je bij de scholen staan met de kinderen en dan maak je vanzelf contact.”



Foto's: Marcel van den Bergh

INSPIRATIES UIT DE PRAKTIJK

VEILIG EN BETAALBAAR, VAN DEUR TOT DEUR

De Stichting Seniorenbus Vught wil isolement onder ouderen voorkomen door het aanbieden van veilig vervoer. “Steeds meer mensen wonen langer zelfstandig thuis, maar de mobiliteitsmogelijkheden nemen op hogere leeftijd verder af. Een tweede probleem waar deze groep vaak mee kampt is eenzaamheid”, stelt Jozef Kok, een van de initiatiefnemers. De Seniorenbus biedt in Vught en Cromvoirt tegen een laag tarief vervoer aan, van deur tot deur. En dat slaat aan. In de zomer van 2015 werd met één bus gestart; inmiddels rijden drie bussen door de gemeente en zijn er al ruim 250 abonnees. Hun gemiddelde leeftijd is tachtig jaar. De populairste bestemmingen zijn de ontmoetingsplekken zoals de buurthuizen en activiteitencentra, maar de bus brengt je ook naar de supermarkt, de dokter, vrienden en kennissen. Buiten de gemeentegrenzen behoort een rit naar het Jeroen Bosch Ziekenhuis of het Centraal Station in ’s-Hertogenbosch tot de mogelijkheden.
Inwoners van de gemeente kunnen abonnee worden voor vijf euro per maand. Per rit betalen ze slechts vijftig cent. “Onze stichting draait volledig op vrijwilligers, van chauffeur tot rittenplanner. Velen van hen zijn zelf al rond de vijfenzestig. Je ziet eigenlijk dat de ene generatie de andere generatie helpt. Heel mooi.” Via het verenigingsleven, dat de enorme meerwaarde van de bus ziet, lukt het om voldoende vrijwilligers te vinden. Het grote aantal lokale sponsoren en donateurs is daarbij volgens Kok essentieel om het initiatief betaalbaar te houden voor de gebruikers. “Woningbouwvereniging Woonwijze heeft haar bewoners zelfs enige tijd korting op het abonnement gegeven en de Vughtse Vincentiusvereniging maakt het mogelijk dat we ouderen tegemoetkomen die onder de armoedegrens leven.” De toekomst ziet er rooskleurig uit voor de Seniorenbus. Er ontstaan al wensen van gebruikers om de bus ook in de avonduren beschikbaar te stellen. “Dat gaan we zeker onderzoeken, maar dat vraagt wel heel veel van onze vrijwilligers, en daar moeten we zuinig op zijn”, aldus Kok.



Jozef Kok,
mede-initiatiefnemer
van Seniorenbus Vught

“ALS JE ZELF NIET DE DRIVE HEBT OM JE NETWERK TE ONDERHOUDEN, BRENGT MOBILITEIT JE GEEN STEEK VERDER”

Egi Pellemans,
moderator/voorlichter bij Coalitie Erbij



Egi Pellemans

SAMEN EEN VUIST MAKEN TEGEN GROEIENDE EENZAAMHEID

Omdat eenzaamheid zo veel voorkomt, is in 2008 Coalitie Erbij opgericht. Het is een samenwerkingsverband van maatschappelijke organisaties, die ieder op eigen wijze een rol spelen om eenzaamheid te bestrijden. Een bevlogen ambassadeur van de coalitie is Egi Pellemans. Hij heeft duidelijke ideeën over hoe eenzaamheid moet worden aangepakt.

Werk aan de winkel

Pellemans is al jaren betrokken bij het thema. Als professional coördineerde hij onder andere 'Brabant niet meer eenzaam'[1], een driejarig project waarin 'zijn' Brabantse Vereniging van instellingen voor Welzijn Ouderen samenwerkte met Zet, Movisie, Vilans en het Landelijk Expertisecentrum Sociale Interventie. "Helaas is er sinds die tijd in Brabant nog niet zo heel veel veranderd. Aanbieders op het terrein van wonen, welzijn en zorg, maar ook gemeenten zijn zich nog te weinig bewust van de omvang en gevolgen van het probleem. Eenzaamheid moet echt overal op de agenda komen. Er is nog heel veel werk aan de winkel. Dat is een van de redenen dat ik nu als vrijwilliger actief ben bij de Coalitie Erbij."

Veelkoppig monster

"Naast meer bewustwording is het cruciaal dat de signalering en aanpak van eenzaamheid meer gezamenlijk worden georganiseerd, zowel binnen organisaties, als tussen organisaties. Er wordt nog onvoldoende aan echte oplossingen gewerkt." Pellemans ziet ook dat het probleem in de praktijk vaak veel te eenzijdig wordt benaderd. Hij leidt regelmatig conferenties om lokale samenwerkingen een impuls te geven. "Dan blijkt de aanpak van eenzaamheid voor 95 procent gericht op ontmoeting en mensen toeleiden naar sociaal-cultureel werk. Terwijl dat slechts voor een bepaalde groep een oplossing kan zijn. Iemand met een klein netwerk is niet per definitie eenzaam en iemand met een groot netwerk kan zich heel eenzaam voelen. Bovendien zijn er heel uiteenlopende vormen van eenzaamheid en sociaal isolement. Daar wordt te weinig rekening mee gehouden."

Verschillende gradaties

"Meer dan 1,3 miljoen Nederlanders, bijna acht procent, is sterk vereenzaamd. Dat is een langdurig proces en kan levens totaal ontwrichten. De oorzaken zijn moeilijk te achterhalen, vaak gaat het om multi-problematiek. Het is ook niet alleen een psychisch probleem. Sterke eenzaamheid tast je hersenen aan, een deel daarvan sterft af. In dat deel van de hersenen zitten vaardigheden zoals organiseren en planning en je dagritme. Je overziet het allemaal niet meer. Alleen een activiteit aanbieden, zoals nu vaak gebeurt, is voor deze mensen echt niet afdoende." Daarnaast is 32 procent van alle Nederlanders matig vereenzaamd te noemen, meestal door scheiding, verhuizing of sterfte van de partner. De meerderheid van deze groep komt die eenzaamheid weer te boven, al dan niet met de hulp van de eigen omgeving. "Bij hen gaat het vooral om een preventieve insteek: voorkomen dat ze in hun isolement blijven hangen. Dat betekent tijdig het gesprek aangaan over hoe het gaat en wat er nodig is."

[1] Publicatie in het kader van dit project: De lokale aanpak van eenzaamheid (BVWO, 2013), te downloaden via www.eenzaam.nl

Van alle lagen en leeftijden

Hoewel iedereen te maken kan krijgen met periodes van eenzaamheid zijn er wel risicofactoren die de kans op eenzaamheid vergroten. Erkende risicogroepen zijn:

- chronisch zieken
- gehandicapten
- (niet-)Westerse mensen met een migratieachtergrond
- alleenstaanden
- ouderen 75+
- mantelzorgers en oud-mantelzorgers

Eenzaamheid komt in alle lagen van de samenleving voor en is zeker geen exclusief ouderenprobleem. Uit de Gezondheidsmonitor Jeugd 2015 blijkt bijvoorbeeld dat het percentage sterk vereenzaamde jongeren zelfs ver uitsteeg boven het landelijk gemiddelde.

Integrale aanpak vereist

Natuurlijk gebeurt er al veel om eenzaamheid te verminderen, maar veel initiatieven zijn tijdelijk van aard en kennen volgens Pellemans onvoldoende lokale samenwerking. Vooral dat laatste is vaak het grote struikelblok. Een enkele instelling of organisatie kan het eenzaamheidsvraagstuk nu eenmaal niet oplossen. Daar is het probleem te groot en te complex voor. In Brabant geven Breda, Boxtel en 's-Hertogenbosch wat hem betreft het goede voorbeeld, met een integrale aanpak. Zijn advies: "Zorg eerst voor een goede lokale organisatie en samenwerking en veranker die structureel binnen de sociale infrastructuur."

Basisvoorwaarden

Pellemans maakt het meteen concreet: "Je moet om te beginnen een signaleringsnetwerk organiseren met meldpunten binnen elke organisatie. Ook zijn er voldoende getrainde vrijwilligers en professionals nodig. Plus de juiste methodieken om maatwerk te leveren[2]. Met elkaar kun je dan binnen die samenwerking afspreken wie welke methode inzet en hoe je verwijst, afhankelijk van en afgestemd op de behoefte. De oplossing die je biedt, moet namelijk wel aansluiten bij het probleem en de betreffende persoon. Ook moet die persoon de situatie onderkennen en bereid zijn daar iets aan te doen. Dat bespreekbaar maken vraagt om

een gestructureerde aanpak, in een vertrouwde situatie. Nog een reden waarom het niet per se een goed idee is om iemand meteen mee te nemen naar een ontmoetingsplek of activiteit, wanneer je eenzaamheid vermoedt."

Persoonsgerichte methodiek

Bestaande instrumenten om grip te krijgen op de problematiek, beperken zich vooral tot signaleringskaarten en vragenlijsten om het probleem in kaart te brengen. Dat blijkt voor medewerkers soms heel frustrerend, omdat ze geen oplossingen kunnen bieden. Daarom heeft Coalitie Erbij samen met Wmo-werkplaatsen in Nijmegen, Twente, Utrecht en Groningen een methode[3] ontwikkeld om vrijwilligers en professionals te helpen bij de ondersteuning van mensen die kampen met eenzaamheid of sociaal isolement. De focus van het werkboek: (leren) luisteren naar de persoon en, vanuit wat deze wil en kan, samen bepalen wat de volgende stappen zijn. "Zo kun je iemand in elke fase begeleiden tot eigen inzichten, bevindingen en acties. Door de interventie echt af te stemmen op de persoon blijkt de kans op een positief effect het grootst."

Mobiliteit als (preventie)middel

Naar de mogelijke rol en invloed van mobiliteit is nog weinig onderzoek gedaan. Dat geldt volgens Pellemans ook voor tal van andere factoren zoals cultuur, financiële situatie en social media. "Eenzaamheid is een relatief jong thema in beleid en onderzoek. Daar liggen nog volop uitdagingen. Over het algemeen kun je wel stellen dat de mate waarin je je eigen sociale netwerk kunt onderhouden wordt beïnvloed door je zelfredzaamheid. Mobiliteit is daarin een belangrijke voorwaarde. Het is een middel dat helpt om niet eenzaam te worden of te blijven, maar het is natuurlijk geen oplossing. Als je zelf niet de drive hebt om je netwerk te onderhouden, brengt mobiliteit je geen steek verder."

[2] Zie voor voorbeelden van succesvolle interventies: Wat werkt bij de aanpak van eenzaamheid (Movisie, 2016), te downloaden via movisie.nl

[3] Eenzaam ben je niet alleen. Samenwerken aan een nieuwe blik op eenzaamheid en sociaal isolement (Movisie, 2015), te downloaden via www.eenzaam.nl

De tijd is rijp

Pellemans denkt dat Zet een belangrijke rol kan en moet spelen bij een integrale aanpak van eenzaamheid in Brabant. “Deze publicatie is een mooie manier om de aandacht te vestigen op het probleem en het bespreekbaar te maken. Maar om eenzaamheid echt aan te pakken, moeten we als samenleving ook flink aan de slag op het terrein van bewustwording, signaleren, samenwerken en het eigen maken van methodieken.” Hij denkt dat de tijd er rijp voor is. Organisaties en overheden zijn niet altijd even ontvankelijk voor emotionele of sociale motieven, maar wel voor de maatschappelijke kosten. Eenzaamheid kan onder andere leiden tot psychische en lichamelijke klachten. De kosten hiervan moeten worden opgebracht door de zorgsector en deels ook vanuit de Wmo. Uit recent onderzoek in opdracht van staatssecretaris Van Rijn blijkt dat het eenzaamheidsprobleem de Nederlandse samenleving jaarlijks tussen de drie en vier miljard euro kost. Dat maakt de urgentie van het probleem in één klap helder.

Met Coalitie Erbij maken landelijke organisaties in de zorg- en welzijnssector samen een vuist tegen de groeiende eenzaamheid in ons land. De coalitie:

- voert campagne om het bewustzijn over eenzaamheid te vergroten
- initieert onderzoek op het thema
- deelt kennis en inzichten rond preventie en aanpak van eenzaamheid
- verzorgt conferenties, workshops en voorlichtingsbijeenkomsten
- stimuleert lokale samenwerking

www.eenzaam.nl

“HET PROBLEEM VAN EENZAAMHEID WORDT VAAK NOG VEEL TE EENZIJDIG BENADERD”

“IK HEB BEST VEEL CONTACT MET ANDERE BEWONERS, MAAR IK MIS MIJN FAMILIE”

Mevrouw H. is rolstoelafhankelijk en woont in een daarop ingerichte woonruimte. Hoewel haar buren over het algemeen veel ouder zijn, heeft ze het heel goed naar haar zin. “In de zomer reis ik het liefst met mijn stoel, omdat ik graag zoveel mogelijk zelfstandig wil doen. Maar ook omdat ik voor een rit van tien minuten soms ruim twee uur in de deeltaxi zit.” De bus gebruikt ze bijna nooit, omdat de stoeprand gewoon niet overal hoog genoeg is om met haar zware rolstoel in de bus te komen. Ook bij het station in de stad is dat het probleem, terwijl ze hier wel zou moeten overstappen om op een andere lijn te komen. “Dat maakt het voor mij helaas ondoenlijk om mijn familie te bezoeken, die aan de andere kant van Nederland woont.”





INSPIRATIES UIT DE PRAKTIJK

IN BOERDONK BLIJKT DE DORPSAUTO GOUD WAARD

Als je in Boerdonk woont en je kan niet meer autorijden, dan heb je een probleem. Het dorp met ongeveer 750 inwoners ligt in de gemeente Meierijstad en heeft weinig mogelijkheden om met het openbaar vervoer te reizen. Daarom zijn stichting Zorg om het Dorp en Dorpsraad Boerdonk in 2014 gestart met de Dorpsauto. En met succes: in 2016 zijn er bijna 350 ritten gereden.
"En het aantal blijft groeien", zegt Rini Weijers, voorzitter van stichting Zorg om het Dorp. De Dorpsauto wordt bestuurd door een van de zes vrijwillige chauffeurs.
Een telefoontje naar coördinator Toos van de Wetering is voldoende om je vervoer te regelen. De chauffeur haalt je op het afgesproken tijdstip thuis op en brengt je naar je bestemming. Dat kan een winkel zijn in de omgeving of een ziekenhuis, maar ook een school. Want de dorpsauto is er voor iedereen, ook voor jongeren. Uiteraard betaal je hiervoor een onkostenvergoeding. Zelf autorijden kost tenslotte ook geld.



Rini Weijers, voorzitter van stichting Zorg om het Dorp

Er is niet alleen vraag naar ritten buiten Boerdonk. Vervoer binnen het dorp is zeker zo belangrijk. Bijvoorbeeld naar het eetpunt in Dorpshuis Den Hazenpot. Hier komen mensen samen van een warme maaltijd genieten en een praatje maken. "Als je wereld kleiner wordt door lichamelijke beperkingen zijn deze contacten extra van belang. Dan is de Dorpsauto een uitkomst. Want als je niet meer zelf kunt rijden, verlies je veel vrijheid. Onze vrijwilligers nemen echt de tijd en brengen je als dat nodig is ook even naar binnen of naar de juiste afdeling in het ziekenhuis." Juist dat stapje extra stelt mensen in staat om hun contacten te onderhouden, stelt Weijers. "Zo voorkomen we dat ze in een isolement raken. Het is prachtig dat de Dorpsauto er is voor praktische zaken zoals boodschappen doen. Maar het kunnen behouden van contacten in het dorp of met vrienden of familie buiten het dorp, dat is echt goud waard."

“WIJ ZIEN VERVOER ALS EEN KANS OM CONTACT TE MAKEN”

Hubert Cornelis, sociale innovator bij ZuidZorg Extra en Lisa Stavenuiter van het studententeam dat Stumobiel ontwikkelde



Hubert Cornelis
Lisa Stavenuiter

STUMOBIEL HAALT EENZAME SENIOREN ACHTER DE GERANIUMS VANDAAN

Studenten als vrijwillige chauffeurs die rustig de tijd nemen om ouderen op te halen en weer thuis te brengen, zodat ze kunnen meedoen aan een activiteit. Met elk ritje verdien je als student credits die je kunt inzetten om de auto zelf eens te gebruiken. Dat is Stumobiel in een notendop. Een mooi voorbeeld van sociale innovatie, met aandacht, sociaal contact en wederkerigheid als centrale uitgangspunten. Het concept is voor en met ZuidZorg Extra ontwikkeld door een groep studenten van de Eindhovense TU (zie kader).

Innovating by design

Op de faculteit Industrial Design krijgen studenten bij het vak Innovating by design elk jaar uitdagingen voorgelegd door bedrijven en maatschappelijke spelers zoals ZuidZorg. Als sociale innovator bij ZuidZorg Extra werkt Hubert Cornelis op deze manier al zo'n vijf jaar samen met de TU. Juist die structurele samenwerking bevalt hem uitstekend. "We zijn al een paar jaar bezig met mobiliteit in de breedte. Dan is het prettig als een volgende groep studenten verder kan gaan waar de vorige club is gebleven." We treffen Cornelis en Lisa Stavenuiter, die het studententeam vertegenwoordigt, op de plek waar Stumobiel in eerste instantie voor bedacht is: het Ontmoet en Groetplein in Eindhoven.

Prikkelend aanbod

Het Ontmoet en Groetplein ligt centraal in een woonwijk, als onderdeel van een winkelcentrum. De sfeer is even huiselijk als modern; er heerst een gezellige bedrijvigheid. ZuidZorg Extra organiseert hier uiteenlopende activiteiten, vooral voor ouderen die niet zo makkelijk achter de voordeur uit komen. Bewust ook op zondag, omdat dat voor veel mensen een moeilijke dag is. "We krijgen elke week zo'n 250 gasten binnen, doordat we veel verschillende activiteiten aanbieden. Dat mag in deze vraaggerichte tijd eigenlijk niet meer", grapt Cornelis, "maar wij gebruiken het als prikkel om mensen het huis uit te krijgen. En dat werkt. Wij gaan niet op het stuk van ziek, zwak en misselijk zitten, maar kijken vooral *wat kun je nog wel?.*"

Voor eenzame senioren

Voor ZuidZorg valt het project onder de noemer Moves: mobiliteit voor eenzame senioren. Vanuit die optiek vroeg Cornelis de studenten na te denken over nieuwe vervoersmogelijkheden om nog meer ouderen naar het Ontmoet en Groetplein te bewegen. "Het is bekend dat ouderen gemiddeld bereid zijn 5,5 kilometer te reizen om deel te nemen aan een activiteit. Op basis van dat gegeven zouden wij volgens de eenzaamheidscijfers van de GGD rond dit centrum driehonderd ouderen binnen de doelgroep moeten bereiken. Dat aantal halen we niet, dus we weten gewoon dat we nog niet iedereen naar hier weten te krijgen."

FINALIST VAN DE GOUDEN ZET



Stumobiel is bedacht en ontwikkeld door (van rechts naar links) Marjolein Hordijk, Tom Hessels, Max Morres, Tobi de Kok en Lisa Stavenuiter. Uit bijna negentig ideeën voor slimme schakels in de samenleving wisten deze TU-studenten eind 2016 door te dringen tot de finale van de Gouden Zet. Een wedstrijd om jongeren te stimuleren tot sociale innovatie, die Zet organiseerde in het kader van haar tienjarig bestaan.

Onrust remt deelname

De studenten gingen aan de slag met de wetenschap dat het bestaande vervoersaanbod niet aansluit bij de vraag. ZuidZorg zag bij ouderen veel stress optreden tijdens en rond de rit, vertelt Cornelis. “Bij het reguliere Wmo-vervoer weten ze niet hoe laat de taxi komt en hoe lang de rit zal duren. En als er dan wordt aangebeld, hebben ze maar drie minuten de tijd om hun jas aan te doen, de sleutels te zoeken, te checken of het gas uit staat en of de kanarie nog wel voer en water heeft. En dan ook nog de deur goed af te sluiten. Dat brengt zoveel onrust en onzekerheid teweeg, dat sommigen er maar vanaf zien om de deur uit te gaan. Want het OV is voor deze groep al helemaal geen optie.”

Goed luisteren

Stavenuiter vertelt dat al tijdens de inventarisatie de eerste stap naar de uiteindelijke oplossing werd gezet. “Als ontwerper moet je in staat zijn om goed naar je klant te luisteren. Daarom zijn we eerst eens aangeschoven bij wat activiteiten. Heel informeel, om te polsen of de ouderen het geschetste beeld herkennen. Dan hoor je hoe het echt leeft. Al realiseerden we ons natuurlijk wel dat de echte doelgroep nog thuis zat.” Het kwartje viel toen de studenten merkten hoe leuk de ouderen het vonden als ze kwamen. “Ze gingen over allerlei alledaagse onderwerpen met ons in gesprek. Zo ontstond al snel het idee om studenten in te zetten als chauffeurs. Juist omdat het om meer gaat dan vervoer van A naar B.”

Jonge energie

Ook vanuit praktisch oogpunt zijn studenten een prima keuze, stelt Stavenuiter. Ze hebben vaak veel tijd tussen de collegeblokken in. Degenen die meedoen geven aan Stumobiel hun beschikbaarheid door. En de auto staat straks op de campus. Die kun je als chauffeur openen met je mobiele telefoon, dus je verliest geen tijd met ophalen. “Die tijd kun je anders besteden, want het gaat ons vooral ook om het persoonlijk contact tussen jong en oud. Als student kun je meer aandacht geven. Je kunt dus ook eens tien minuten eerder vertrekken om eerst even koffie te drinken met degene die je gaat ophalen. Een ander belangrijk pluspunt is dat wij als studenten jonge energie meebrengen. Een beetje humor, luchtigheid, positieve verhalen. Het gaat eens een keer ergens anders over. Daar zie je mensen echt van opknappen.” Anderzijds vinden studenten het leuk om te horen hoe het vroeger was en ervaren ze zo hoe het is om oud te worden en te zijn. Ook heel waardevol, vindt Cornelis.

Mobiliteit voor iedereen

Dat het mes aan twee kanten snijdt, op meer dan één manier, blijkt essentieel voor het concept. Je doet als student iets goeds voor de samenleving en door credits te sparen, vergroot je tegelijk je eigen mobiliteit. “En ouderen hebben meteen het idee dat ze iets terug doen voor de student die hen vervoert. Doordat zij Stumobiel bestellen, kan hun chauffeur de auto een keer lenen”, aldus Cornelis, die uit ervaring weet hoe belangrijk dat aspect van wederkerigheid is. Gebruikers betalen bovendien een kleine vergoeding. Hoewel veel ouderen aangaven wel meer te willen betalen voor wat extra service, wordt de prijs in eerste instantie gelijk aan die van een taxibus. “Wij vinden dat de kosten geen drempel mogen vormen”, stelt Stavenuiter. “Iedereen moet het kunnen betalen.” Ook in dat opzicht is het motto van Stumobiel goed gevonden: ‘mobiliteit voor iedereen’.

Lokale support

Volgens Stavenuiter is het sparen van credits hooguit een ondersteunend argument. “Je moet het werk natuurlijk vooral leuk vinden. We krijgen gelukkig veel positieve reacties van medestudenten. De eerste aanmeldingen zijn al binnen.” Ook de leden van het projectteam schrijven zich in als chauffeur. Medio 2017 gaat de eerste auto rijden, een kekke Volkswagen Up. Cornelis roemt het meedenken van de betrokken bedrijven. “Het Hapertse bedrijf waar we de auto leasen staat zelfs garant als we niet uit de brandstofkosten komen. En een rijschool uit Veldhoven geeft de studenten gratis een rijvaardigheidscursus. In ruil daarvoor plaatsen wij hun logo op de auto.” Cornelis zoekt nog wel een fonds voor de opstartkosten. “We moeten natuurlijk wel het systeem opzetten om de studenten met hun mobiel te koppelen aan de planning.”

Stap voor stap

In de eerste fase wordt Stumobiel ingezet voor vervoer naar het Ontmoet en Groetplein in Eindhoven. Als dat goed draait, gaan de studenten ook rijden op het gelijknamige plein in Veldhoven. Na de evaluatie, eind 2018, hoopt Cornelis voldoende onderbouwing te hebben voor een businesscase om Stumobiel zelfstandig te draaien. “Dan bekijken we ook of we meer auto’s gaan inzetten en wellicht op andere bestemmingen en met studenten van andere instellingen gaan rijden.”

Colofon

Dit is een coproductie van stichting Vervoer voor Elkaar en Zet.
De teksten in deze uitgave mogen worden ingezet om een inclusieve samenleving dichterbij te brengen. Bronvermelding wordt op prijs gesteld. Met dank aan alle geïnterviewden.

Redactie: Nick de Laat, Kamieke van de Riet, Anja van der Schoot
Eindredactie: Buuts Communicatie
Coördinatie: Nathalie Brand
Correctie: secretariaat Zet

Vormgeving en opmaak: studio Ten Bosch
Fotografie: Tessa Spaaij, tenzij anders vermeld
Drukwerk: Drukkerij Groels
Papier: Revive 100 recycled, FSC

© Stichting Vervoer voor Elkaar en Zet, mei 2017

Vervoer voor Elkaar

Vervoer voor Elkaar is een onafhankelijke stichting die zich inzet voor het bevorderen van mobiliteit, omdat vervoer de kwaliteit van leven verbetert door mensen met elkaar te verbinden. Wij adviseren, ondersteunen en (mede-)financieren bij onderzoeken en projecten op het gebied van gezondheid en mobiliteit, met speciale aandacht voor mensen met beperkte mogelijkheden. Wij brengen bedrijven, vrijwilligers en hulpbehoevenden samen om passende vervoersoplossingen te vinden. Daarnaast zetten we ons in voor de verbetering van de werkomstandigheden binnen het beroeps- en vrijwilligersvervoer.

www.vervoer-voor-elkaar.nl

Mobiliteit aan Zet

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om te kunnen meedraaien in de samenleving. Daarom helpt Zet voor ieder die dat wil vervoer op maat te realiseren. Van het uitvoeren van een Quickscan Mobiliteit tot en met het implementeren en borgen van kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Wij ontwikkelen informatiedragers en verzorgen trainingen voor (vrijwillige) chauffeurs, mobiliteitsconsulenten en baliemedewerkers. Ook helpen we de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen te verbeteren. Bewustwording en agendering kan beginnen met de Zet Mobiliteitstour. Lokale stakeholders stappen in onze bus om gezamenlijk de mobiliteitsbehoeften, knelpunten en mogelijke oplossingen te inventariseren. Ook tanken ze energie om de samenwerking op gang te brengen. Zo dragen wij bij aan het verminderen en voorkomen van eenzaamheid en het versterken van de sociale veerkracht.

Heeft u vragen, ideeën of behoefte aan advies en ondersteuning? Neem contact op met Zet: info@wijzijnzet.nl, 013 5441440.

VERVOER VOOR ELKAAR

schakel naar sociaal resultaat

Stichting Vervoer voor Elkaar
Auroralaan 33a / 7321 BN Apeldoorn
info@vervoer-voor-elkaar.nl
www.vervoer-voor-elkaar.nl

Zet / Statenlaan 4 / Postbus 271,
5000 AG Tilburg / 013-5441440
info@wijzijnzet.nl / www.wijzijnzet.nl