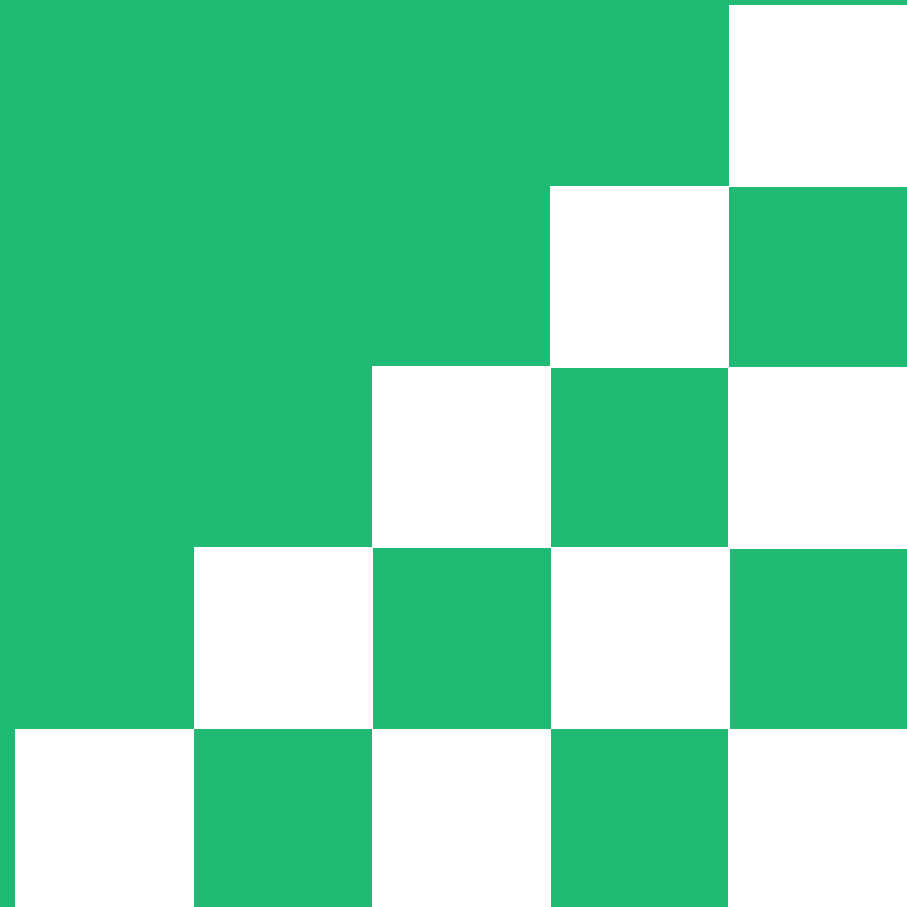


Hoe kunnen we senioren ondersteunen om veilig met de auto te blijven rijden?

Resultaten gedragsbevraging: november 2024 - januari 2025

VSV

veilig verkeer



Samenvatting

Waarom deze bevraging?

De vergrijzing van de samenleving leidt tot een groeiend aandeel oudere autobestuurders. Hoewel zij veel rijervaring hebben, beïnvloeden fysieke en cognitieve veranderingen hun rijvaardigheid. Omdat ze daardoor minder gaan rijden, bestaat de kans dat hun rijvaardigheden nog verder afnemen, wat de kans op ongevallen vergroot.

In dit onderzoek willen we nagaan hoe we senioren kunnen ondersteunen om veilig met de auto te blijven rijden.

Hoe hebben we dat gedaan?

Een online bevraging bij een representatief staal van 1097 67- 84 jarige autobestuurders uit Vlaanderen die minstens enkele dagen per jaar rijden.

Wat hebben we gevonden?

Prominente rol van de auto in mobiliteit.

- 4 op de 10 vrouwen zegt **minder dan de aanbevolen 3000 km/jaar te rijden** (tegenover slechts 1 op de 10 mannen). Vrouwen rijden wel even frequent als mannen, maar leggen minder afstand af. Dit komt deels doordat ze ook vaker **vermijden om te rijden in bepaalde situaties** zoals wanneer ze de weg niet kennen, voor lange afstanden of in het donker.
- De auto speelt een cruciale rol in de mobiliteit: slechts 1 op de 8 (12%) senioren kan zich een leven zonder auto voorstellen. Dit aantal is nog lager bij personen uit landelijke gebieden. Meer dan de helft maakt zich **zorgen over een toekomst waarin ze minder mobiel zullen zijn**. Vooral vrouwen maken zich hierover zorgen.

Fysieke moeilijkheden tijdens het rijden en de eigen regie achter het stuur

- 6 op de 10 ervaart soms **moeilijkheden tijdens het rijden**, dit heeft ook een invloed op het aantal kilometer dat ze rijden. Een kleine helft rijdt door deze moeilijkheden minder dan vroeger.
- Slechts 7% heeft over hun moeilijkheden een **gesprek gehad met de huisarts**. Meer dan 1 op de 3 vindt ook dat alleen zichzelf mogen oordelen of ze nog fit genoeg zijn om te rijden.
- 1 op de 4 neemt **medicatie** die invloed kan hebben op de rijvaardigheid. Daarvan geeft 1 op de 10 aan al eens te hebben **gereden na het nemen van rijgevaarlijke medicatie**. 6 op de 10 heeft hierover informatie gekregen van de huisarts/apotheker.

Mindere interesse veiligheidsmaatregelen

- 1 op de 3 senioren rijdt met een auto ouder dan 10 jaar. Hoe ouder de bestuurder, hoe groter de kans dat ze in een oudere wagen rijden. Bij personen met een recente auto, hebben vooral vrouwen twijfels over het feit dat **rijhulpsystemen** helpen om meer ontspannen te rijden.
- De interesse in een **cursus** om de rijvaardigheden te oefenen is relatief laag, maar 4 op de 10 heeft hiervoor interesse.

Aanbevelingen

Vooraf vrouwen, personen uit landelijke gebieden, zij die medicatie met invloed op de rijvaardigheid nemen en moeilijkheden ervaren vragen bijzondere aandacht.

Mogelijke maatregelen zijn daarom:

1. **Blijven aansporen en vertrouwen geven om voldoende te rijden** om zo de vaardigheden en de eigen zelfstandigheid te behouden via trainingen en algemene communicatie, met specifieke aandacht voor vrouwen.
2. **Rijgeschiktheid bespreekbaar maken:** de huisarts ondersteunen in hun verantwoordelijkheid om senioren te duiden op de verminderde rijgeschiktheid. Dit gebeurt best via het aanbieden van gestandaardiseerde checklists met duidelijke richtlijnen die zo meer vertrouwen geven in de rol van de huisarts.
3. **Inzetten op alternatieven** voor de auto en nabijheid van diensten.

Inhoud

1. Doelstellingen en methode
2. Autogebruik, vermijden van situaties en veiligheidsgevoel
3. Belang van mobiliteit en de auto
4. Kennis verkeersregels
5. Welke fysieke uitdagingen ervaren bestuurders boven de 67 jaar?
6. Hoe staan autobestuurders tegenover hulpmiddelen?
 1. Rijhulpsystemen
 2. Opleiding
7. Aanbevelingen

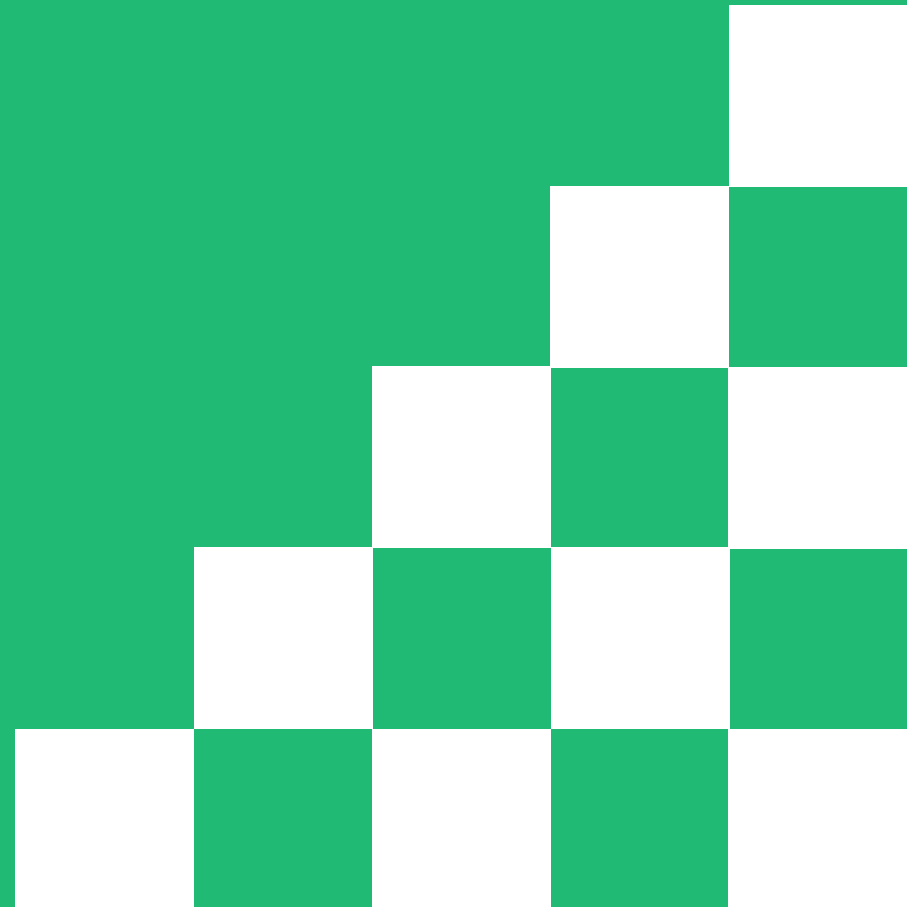
VSV

veilig verkeer

1. Doelstellingen en methode

VSV

veilig verkeer



Doelstelling

De samenleving vergrijst. En dus ook het aandeel oudere bestuurders. Hoewel oudere bestuurders heel veel rijervaring hebben, worden zij geconfronteerd met fysieke, cognitieve en medische veranderingen die een invloed hebben op hun rijvaardigheid.

Hierdoor gaan ze vaak minder met de auto rijden of specifieke plekken en tijdstippen vermijden. Daardoor bestaat de kans bestaat dat ze hun al veranderde rijvaardigheid onvoldoende onderhouden en dan ook meer kans hebben op een ongeval.

Hoe kunnen we senioren ondersteunen om veilig met de auto te blijven rijden?

Concreet gaan we dieper in op:

- Hoe vaak rijden senioren met de auto en welke rol speelt de auto in hun mobiliteit?
- Welke uitdagingen ondervinden autobestuurders?
- Hoe staan autobestuurders tegenover de veiligheidsmaatregelen?
- Welke doelgroep vereist extra aandacht?

Methode

STEEKPROEFBESCHRIJVING



N : 1097

67- 84 jarige uit Vlaanderen **die minstens enkele dagen per jaar autorijden.**

QUOTA



- Geslacht
- Leeftijd
- Provincie

DATACOLLECTIEMETHODE



Online bevraging

VELDWERK PERIODE



21/11/2024 – 06/01/2025

Werving deelnemers

Voortraject en samenwerking

Voorafgaand aan het onderzoek werd er een verkennende literatuurstudie uitgevoerd. Dit vormde de basis voor een eerste versie van de vragenlijst. De bevindingen uit de literatuur en voorstel vragenlijst werden voorgelegd aan verschillende experts:

- Vlaamse Seniorenraad
- UHasselt
- een geriater
- OKRA (grootste seniorenvereniging in Vlaanderen)
- Raak VZW (sociaal-culturele vereniging voor volwassenen)

Werving van deelnemers

Deelnemers werden geworven via de eigen kanalen van de VSV, zoals de nieuwsbrief, socialemediakanalen en de Kleinste Verkeersquiz. Daarnaast ondersteunden ook OKRA en Raak VZW de verspreiding van de vragenlijst. De Vlaamse Ouderenraad verspreidde de vragenlijst eveneens naar haar lokale contacten.

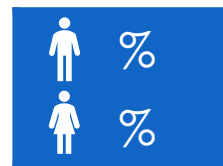
→ Representativiteit

Hoewel de steekproef representatief is naar leeftijd, geslacht en geografie, moet er een belangrijke kanttekening worden gemaakt: de resultaten zijn mogelijk wel vertekend omdat vooral actieve 67-plussers deelnamen, met interesse in het thema mobiliteit. Deze groep is over het algemeen mobieler, fietst vaker en beschikt vaker over een rijbewijs dan het gemiddelde van de Vlaamse 67+ populatie.

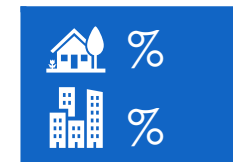
Symbolen in het rapport

Symbolen maken zichtbaar hoe bepaalde groepen zich onderling verhouden, aanvullend op de grafieken

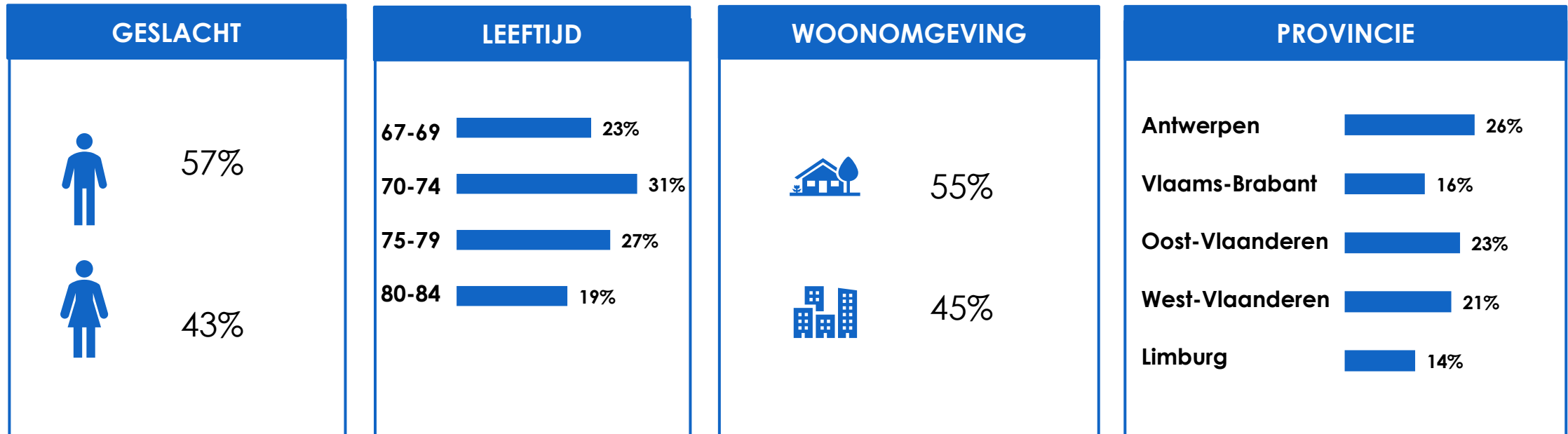
- Significante verschillen tussen mannen en vrouwen:



- Significante verschillen tussen landelijke en stedelijke gebieden:



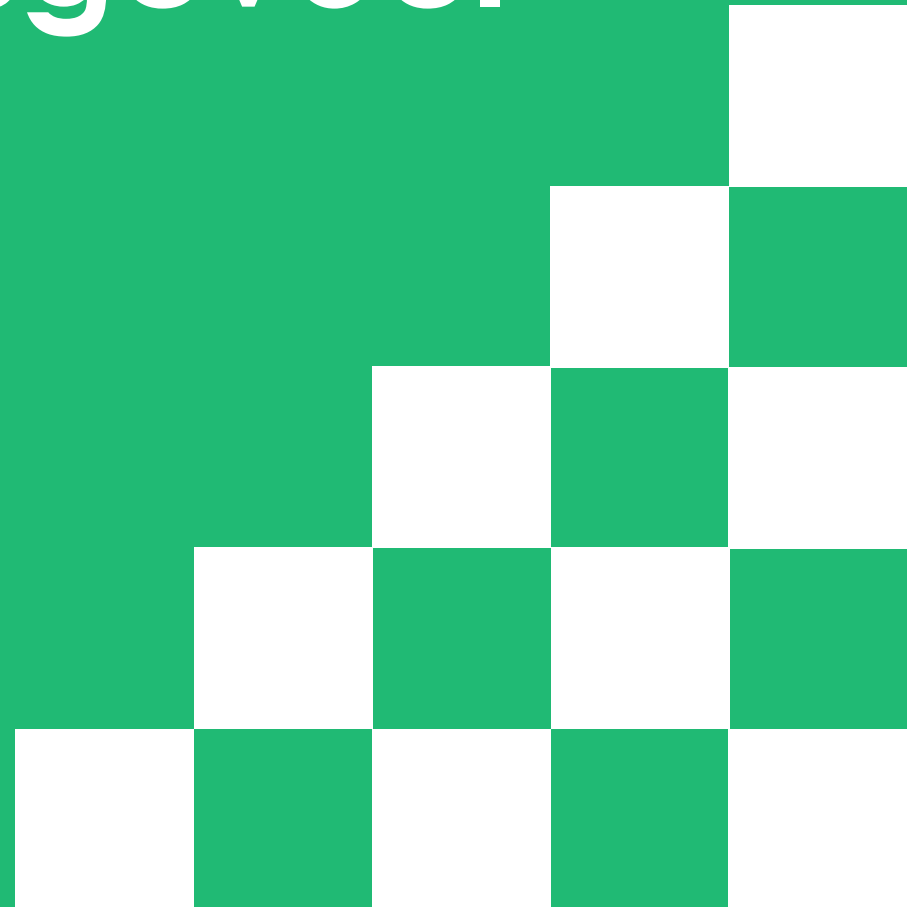
Profiel autobestuurder



2. Autogebruik, vermijden van situaties en veiligheidsgevoel

VSV

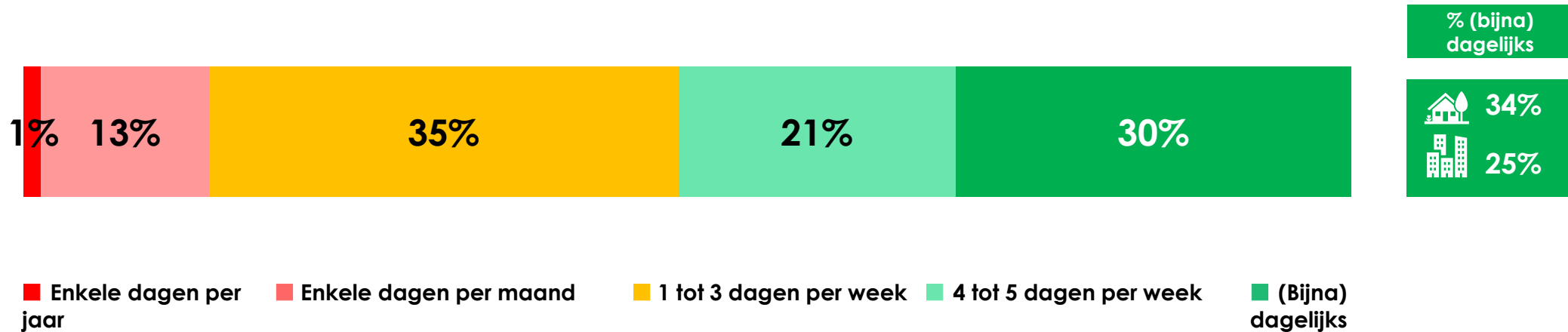
veilig verkeer



Autogebruik

1 op de 3 oudere autobestuurders rijdt (bijna) dagelijks.
In landelijke gebieden gebruikt men de auto iets vaker.

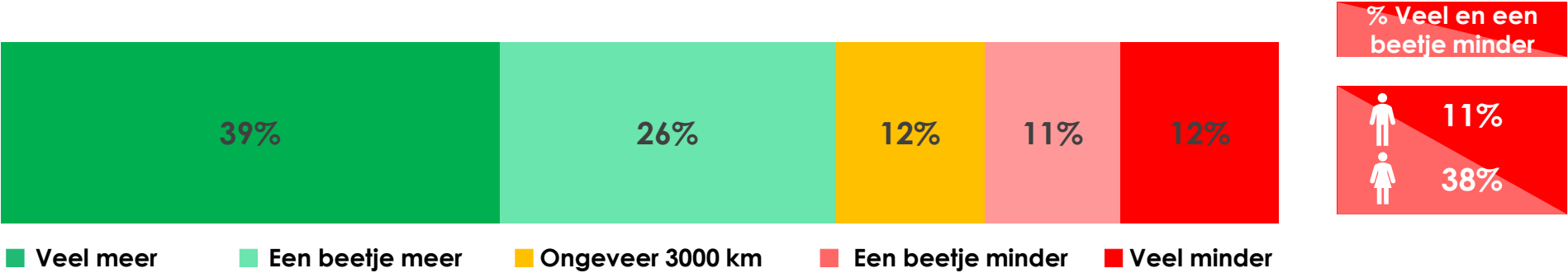
In de afgelopen maanden, hoe vaak heb je je met de auto (als bestuurder) verplaatst?



Aantal kilometers per jaar

1 op de 4 bestuurders rijdt jaarlijks minder dan de aanbevolen minimum van 3000 km/per jaar*. Bij vrouwen rijdt bijna 4 op de 10 minder dan 3000 km/jaar.

Weet je of je jaarlijks meer of minder dan 3000 km met de auto rijdt?



N= 1097 (67+ die autorijden)

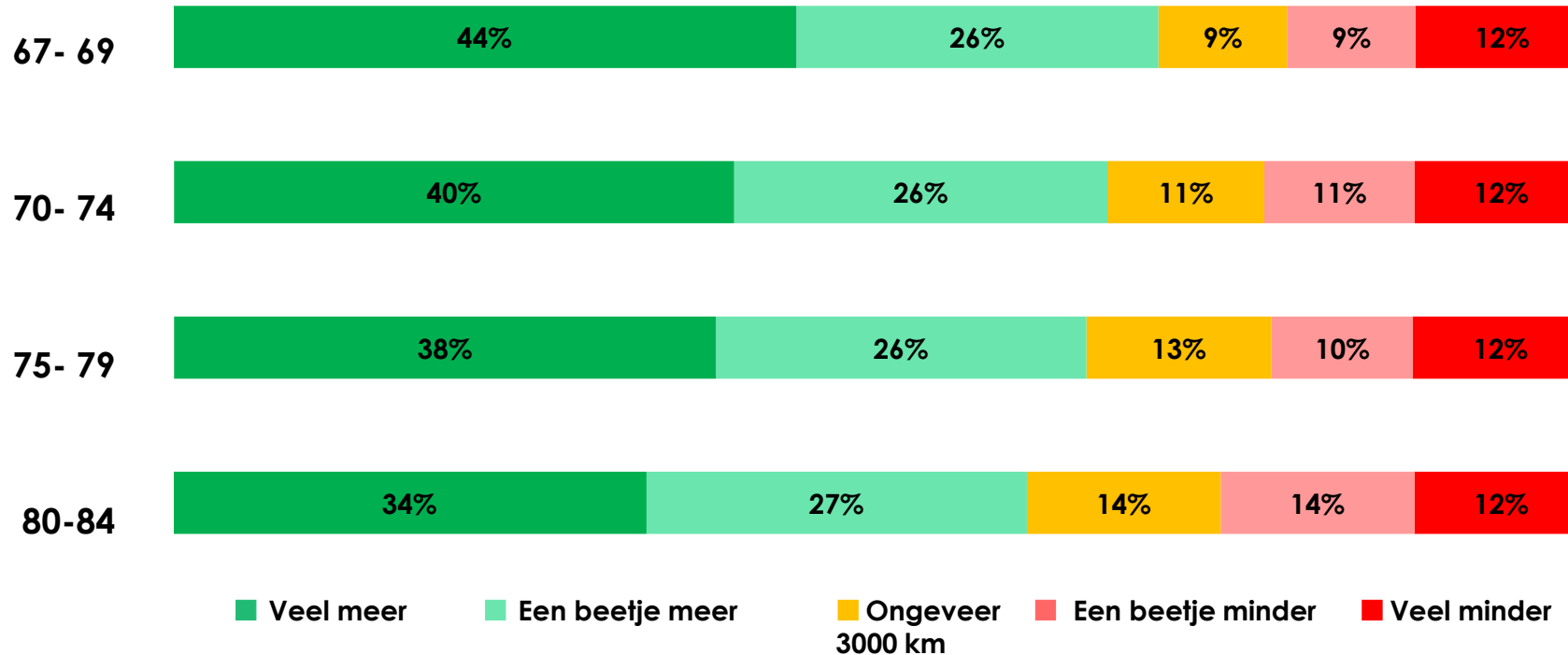
3000 km/jaar wordt in de literatuur aanbevolen als minimum dat iemand per jaar best nog aflegt om de rijvaardigheid te blijven onderhouden:

- Langford et al (2006) Older drivers do not have a high crash risk—A replication of low mileage bias. Accident Analysis & Prevention, 38, 3, 574-578.
- Antin, et al (2017). A validation of the low mileage bias using naturalistic driving study data. Journal of Safety Research, 63, 115-120.
- Hakamies-Blomqvist, et al. (2002). Driver ageing does not cause higher accident rates per km. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 5(4), 271-274.

Heeft leeftijd een invloed op het aantal gereden kilometers?

Nee, het aantal personen dat (veel) minder dan 3000 km per jaar rijdt, blijft relatief constant over de verschillende leeftijden.

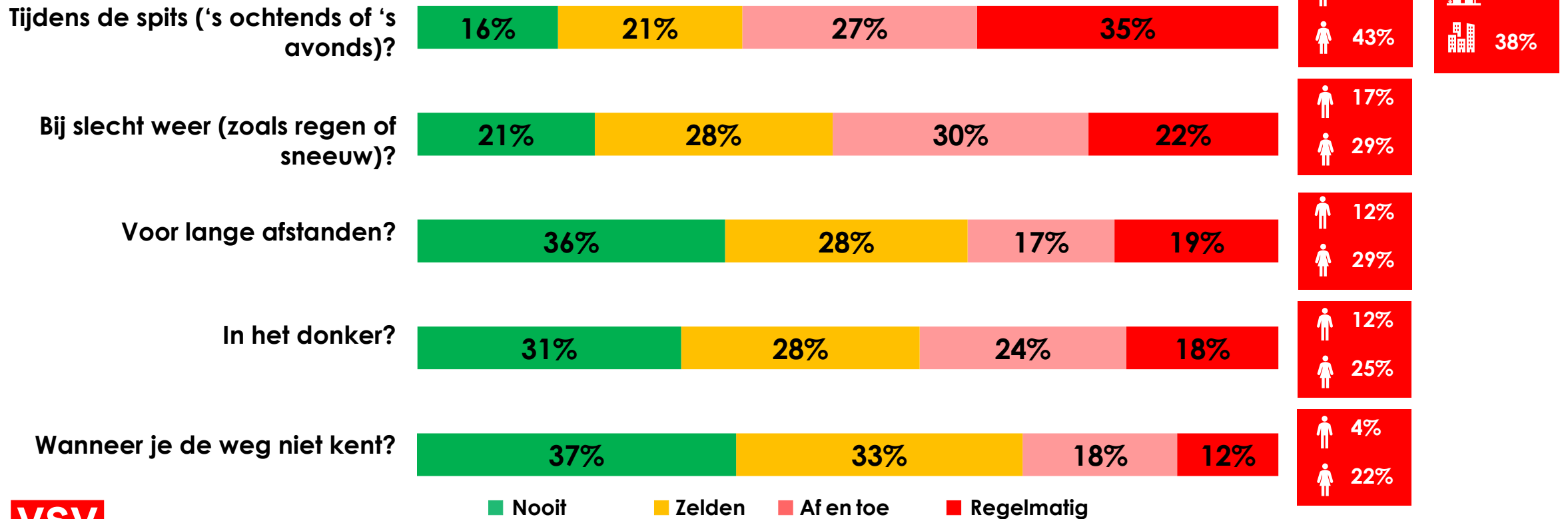
Weet je of je jaarlijks meer of minder dan 3000 km met de auto rijdt?



Vermijden van specifieke situaties

De spits (35%) en slecht weer (22%) zijn verkeerssituaties die het meest worden vermeden. Alle situaties worden vaker door vrouwen vermeden.

Als je kan, vermijd je dan om met de auto te rijden...



VSV

veilig verkeer

N= 1097 (67+ die autorijden)

Leidt het vermijden van verkeerssituaties ook tot minder kilometers?

Ja, bij de personen die verkeerssituaties vermijden, is er een veel grotere groep personen die ook minder dan 3000 km per jaar rijdt.

Vermijd je te rijden...

% (veel) minder dan 3000 km

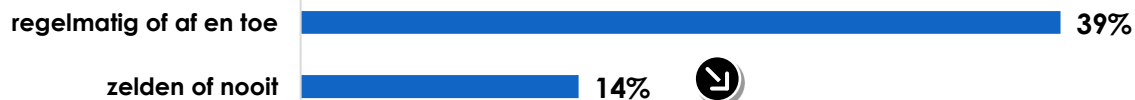
Tijdens de spits ('s ochtends of 's avonds)?



Bij slecht weer (zoals regen of sneeuw)?



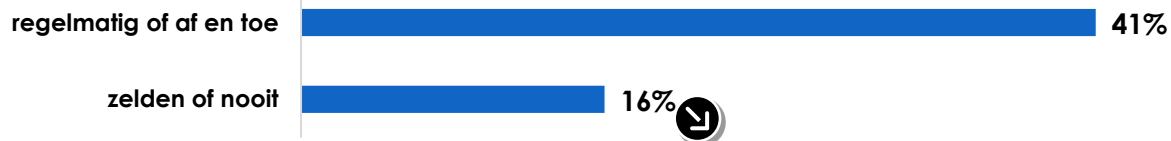
Voor lange afstanden?



In het donker?



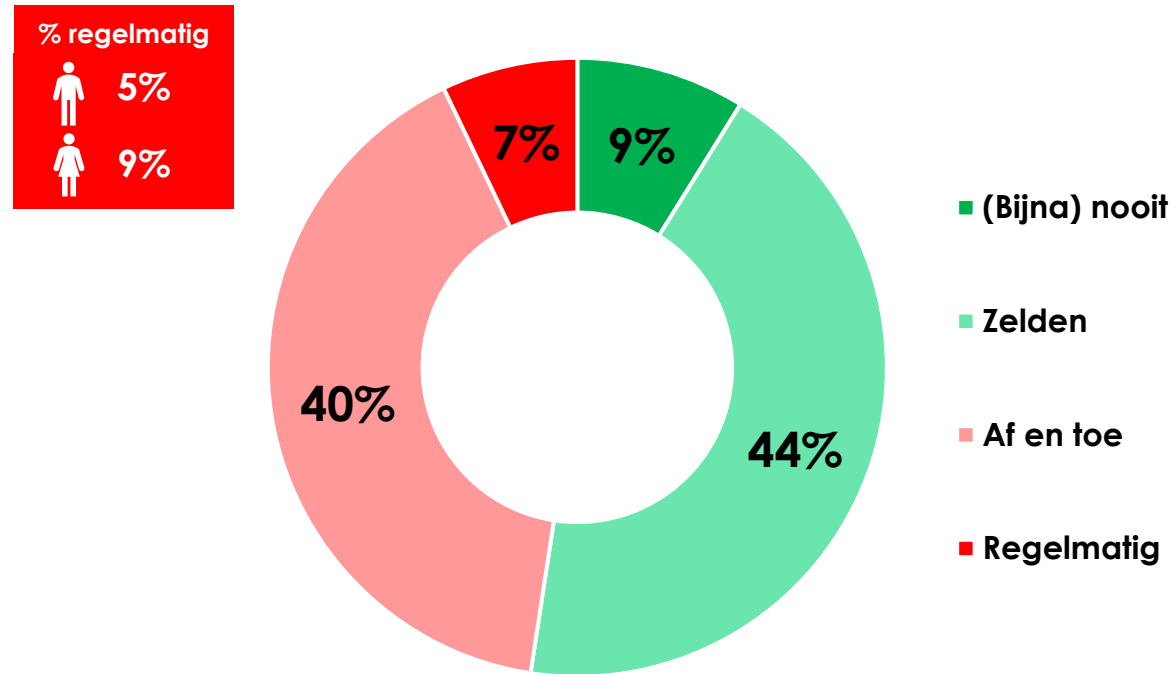
Wanneer je de weg niet kent?



Veiligheidsgevoel

Iets minder dan 1 op de 10 geeft aan regelmatig in een gevaarlijke situatie terecht te komen waar ze een onveilig gevoel hebben. Vrouwen geven dit iets meer aan.

Hoe vaak kom je als autobestuurder in een gevaarlijke situatie terecht, waarbij je je onveilig voelt?



Conclusie: autogebruik, vermijden van situaties en veiligheidsgevoel

Autogebruik

- 1 op de 3 bestuurders rijdt (bijna) dagelijks met de auto, dit komt vaker voor in landelijke gebieden.
- 1 op de 4 rijdt jaarlijks minder dan het aanbevolen minimum, vooral vrouwen.

Vermijden van situaties

- De vaakst vermeden verkeerssituaties zijn de spits en bij slecht weer. Maar ook lange afstanden, in het donker en wanneer men de weg niet kent, worden door 2 op de 3 wel eens vermeden.
- Vrouwen vermijden deze situaties veel vaker.
- Dit heeft ook een invloed op het aantal gereden kilometers: 4 op de 10 vrouwen zeggen minder dan 3000 km te rijden (tegenover slechts 1 op de 10 mannen). Vrouwen rijden even frequent, maar leggen minder afstand af.

Veiligheidsgevoel

- Minder dan 1 op de 10 voelt zich regelmatig onveilig of komt in gevaarlijke situaties terecht.
- Vrouwen rapporteren dit gevoel vaker.

3. Belang van mobiliteit en de auto

VSV

veilig verkeer



Belang van mobiliteit

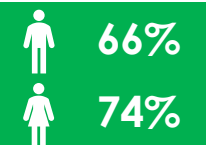
Bijna iedereen vindt het verlies van mobiliteit een belangrijke oorzaak van eenzaamheid bij ouderen. 7 op de 10 maken zich zorgen over een toekomst met afnemende mobiliteit. **Vooral vrouwen maken zich hier zorgen over.** 7 op de 10 verwacht ook dat het minder mobiel worden een impact zal hebben op hun leven.

In welke mate ga je akkoord met onderstaande stellingen?

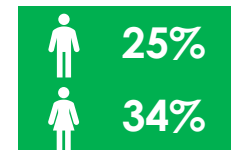
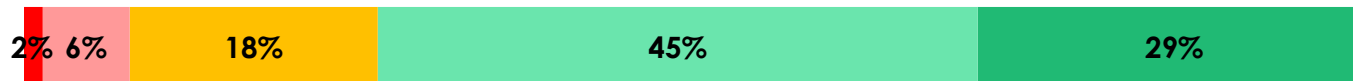
Het verlies van mobiliteit is een belangrijke oorzaak van eenzaamheid bij ouderen.



% helemaal akkoord



Ik maak me zorgen dat ik in de toekomst minder mobiel word.



Mijn leven zal nauwelijks veranderen als ik minder mobiel word.

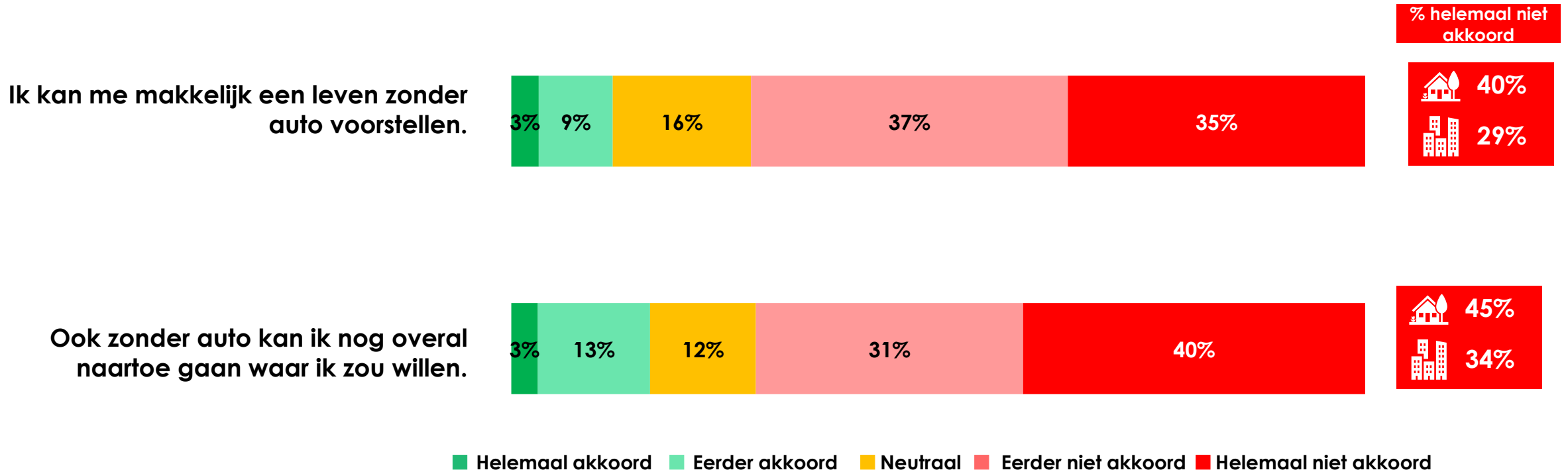


■ Helemaal niet akkoord ■ Eerder niet akkoord ■ Neutraal ■ Eerder akkoord ■ Helemaal akkoord

Leven zonder auto

7 op de 10 kan zich geen leven zonder auto voorstellen en geeft aan niet overal meer naartoe te kunnen gaan zonder auto. Vooral in landelijke gebieden rekent men op de auto.

In welke mate ga je akkoord met onderstaande stellingen?

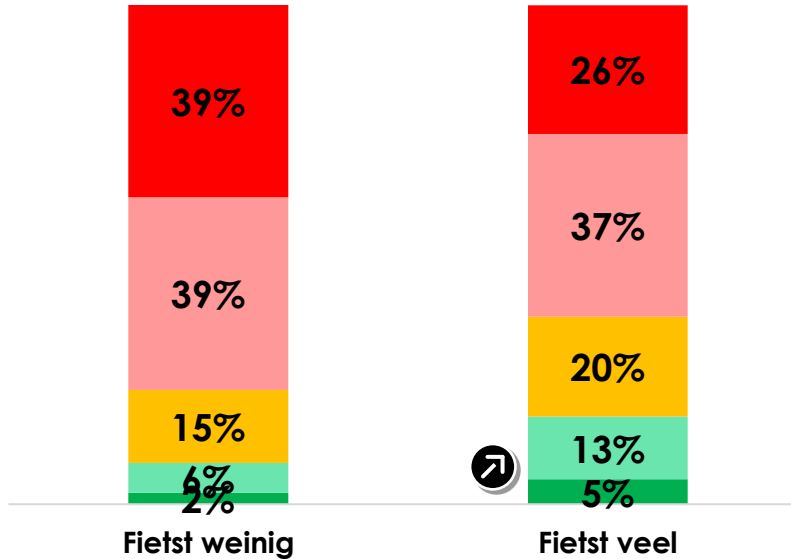


Welke invloed heeft fietsen of de aanwezigheid van het openbaar vervoer op een toekomst zonder auto?

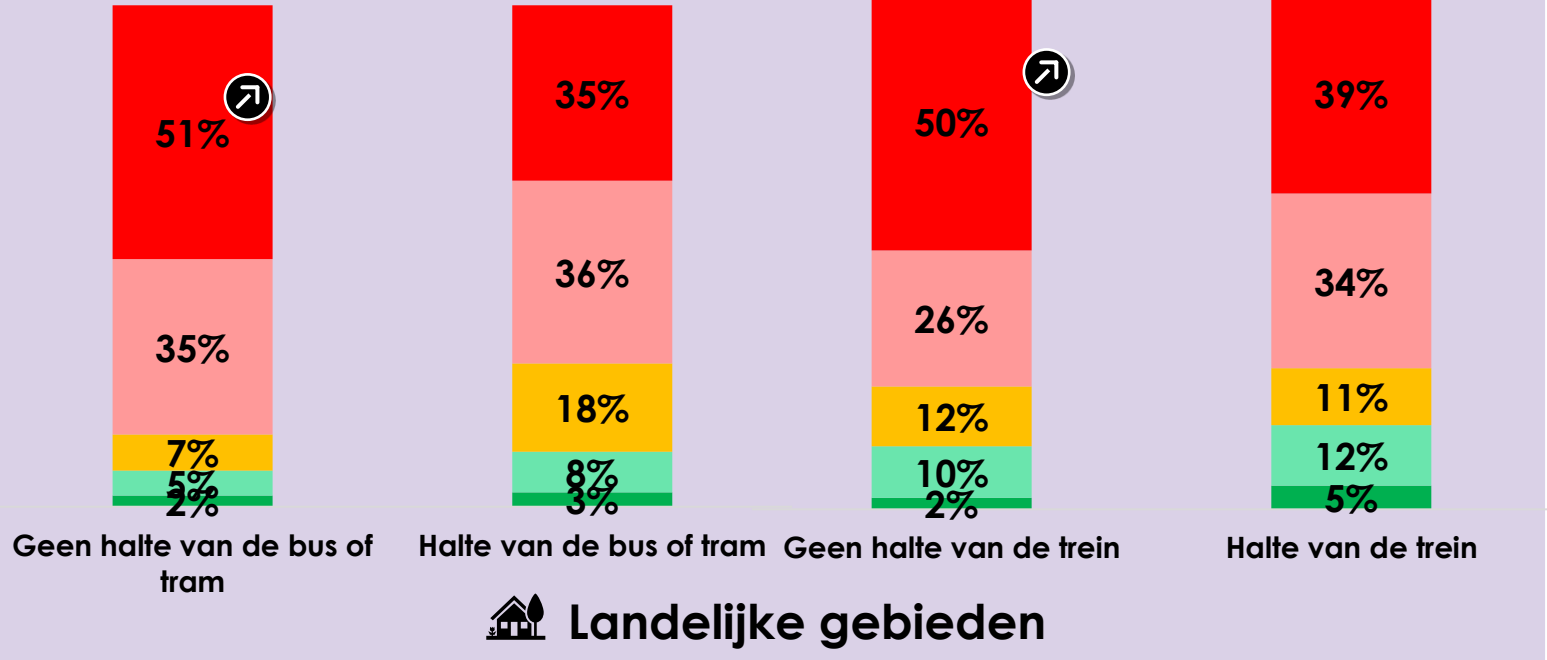
Frequente fietsers staan iets positiever tegenover een toekomst zonder auto.
De aanwezigheid van een halte van het openbaar vervoer heeft enkel in landelijke gebieden een (beperkte) invloed.

In welke mate ga je akkoord met onderstaande stellingen?

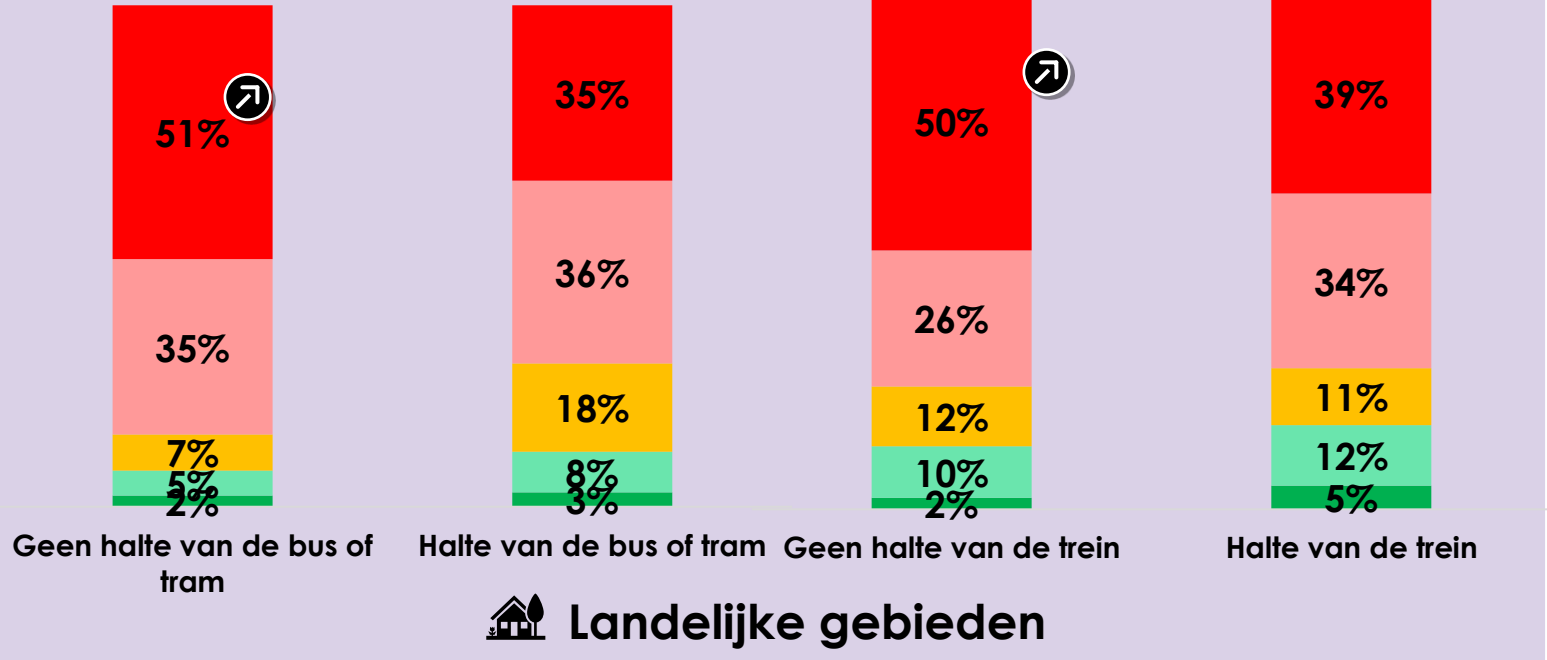
Ik kan me makkelijk een leven zonder auto voorstellen.



Ik kan me makkelijk een leven zonder auto voorstellen.



Ook zonder auto kan ik nog overal naartoe gaan waar ik zou willen.



Conclusie: belang van mobiliteit en rol auto

Het belang van mobiliteit

- Bijna iedereen erkent dat verlies van mobiliteit leidt tot een verhoogd risico op eenzaamheid.
- 7 op de 10 maken zich zorgen over een toekomst waarin ze minder mobiel zouden zijn. Vooral vrouwen maken zich hierover zorgen.
- Slechts een minderheid gelooft dat hun leven nauwelijks zal veranderen bij een afname in mobiliteit.

Een toekomst zonder auto

- Maar 1 op de 10 (11%) kan zich een leven zonder auto voorstellen. Dit geldt vooral voor mensen in landelijke gebieden.
- Voor velen betekent leven zonder auto ook een beperking in bereikbaarheid: 7 op de 10 zegt dat ze zonder auto niet overal naartoe kunnen waar ze willen.
- Wie vaker de fiets gebruikt staat iets positiever tegenover een toekomst zonder auto. In landelijke gebieden zorgt ook de aanwezigheid van een halte van de tram, bus of trein ervoor dat minder senioren een toekomst zonder auto (helemaal) niet zien zitten.

4. Kennis verkeersregels

VSV

veilig verkeer



Blijft men op de hoogte van de verkeersregels?

Ongeveer 2 op de 3 vinden dat het lukt om op de hoogte te blijven van de veranderingen in het verkeersreglement. Ongeveer evenveel vinden dat de veranderingen zo snel gaan, dat het onmogelijk is om ze allemaal te kennen.

In welke mate ga je akkoord met onderstaande stellingen?

Het lukt me om op de hoogte te blijven van de veranderingen in het verkeersreglement.



De veranderingen in het verkeersreglement (met nieuwe borden en lichten) gaan zo snel, dat het onmogelijk is om ze allemaal te kennen.

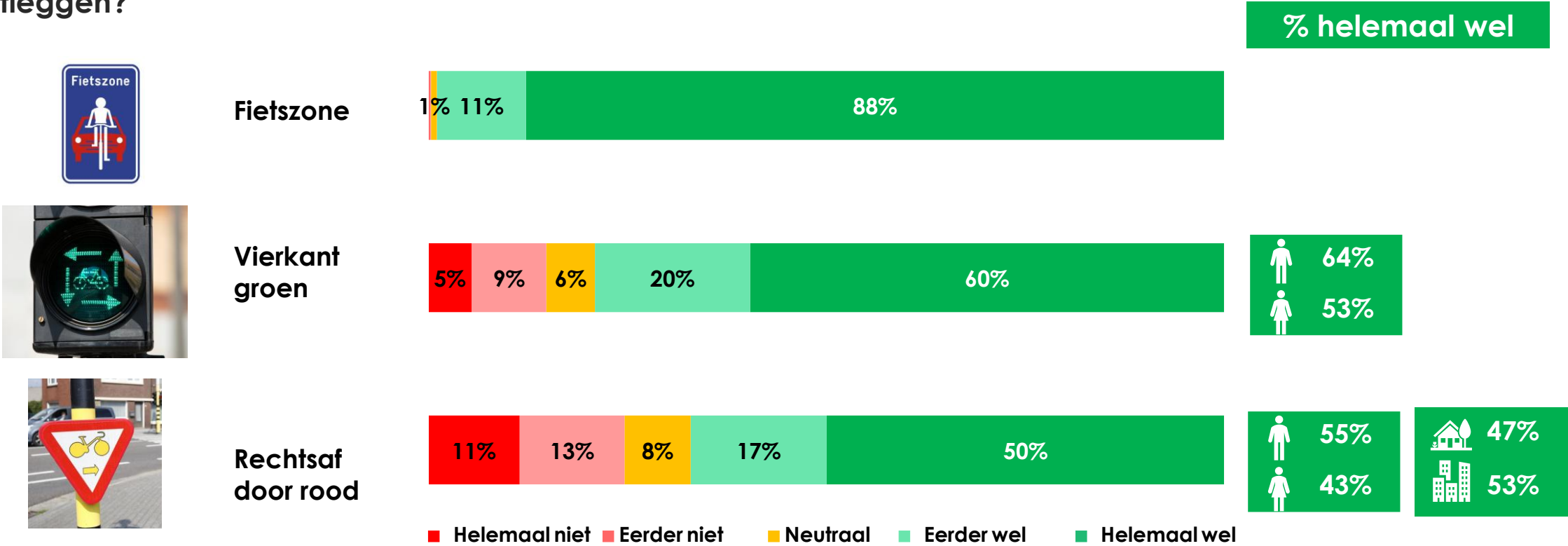


■ Helemaal niet akkoord ■ Eerder niet akkoord ■ Neutraal ■ Eerder akkoord ■ Helemaal akkoord

Hoe goed kennen autobestuurders de borden?

Dit zien we ook bevestigd in hun kennis van nieuwere verkeersregels. Het bord 'fietszone' is door de meeste gekend. Maar meer nieuwe verkeersborden of -lichten zoals 'vierkant groen' of 'rechtsaf door rood' zijn iets minder gekend.

Als iemand je dat zou vragen, kun je dan de betekenis van de volgende verkeersborden en -lichten uitleggen?



Conclusie: kennis verkeersregels

- Ongeveer 2 op de 3 vinden dat het hen lukt om op de hoogte te blijven over de veranderingen in het verkeersreglement. Ongeveer evenveel vinden dat de veranderingen zo snel gaan, dat het onmogelijk is om ze allemaal te kennen.
- Dit zien we ook terug in de bordenkennis waarbij de nieuwe borden zoals 'vierkant groen' of 'rechtsaf door rood' minder gekend zijn. Vrouwen geven aan dit iets minder goed te kennen dan mannen. Een fietszone is door de meesten wel gekend.

5. Welke fysieke uitdagingen ervaren 67-plussers in de auto?

Moeilijkheden tijdens het rijden en medicatiegebruik

VSV

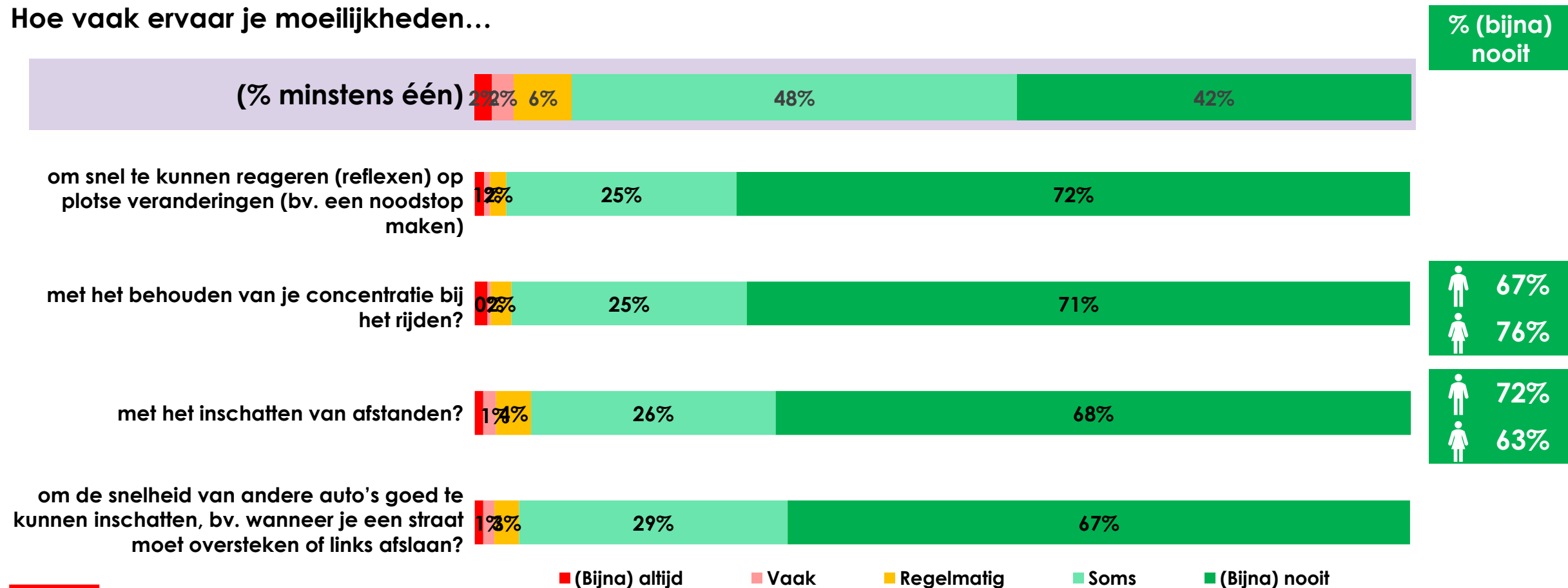
veilig verkeer



Hoeveel moeilijkheden ondervinden autobestuurders?

Ongeveer de helft van de 67 plussers ondervindt wel eens moeilijkheden. 1 op de 10 ervaart regelmatig of regelmatig moeilijkheden tijdens het rijden, zoals afnemende reflexen, concentratie en bij het inschatten van andere weggebruikers.

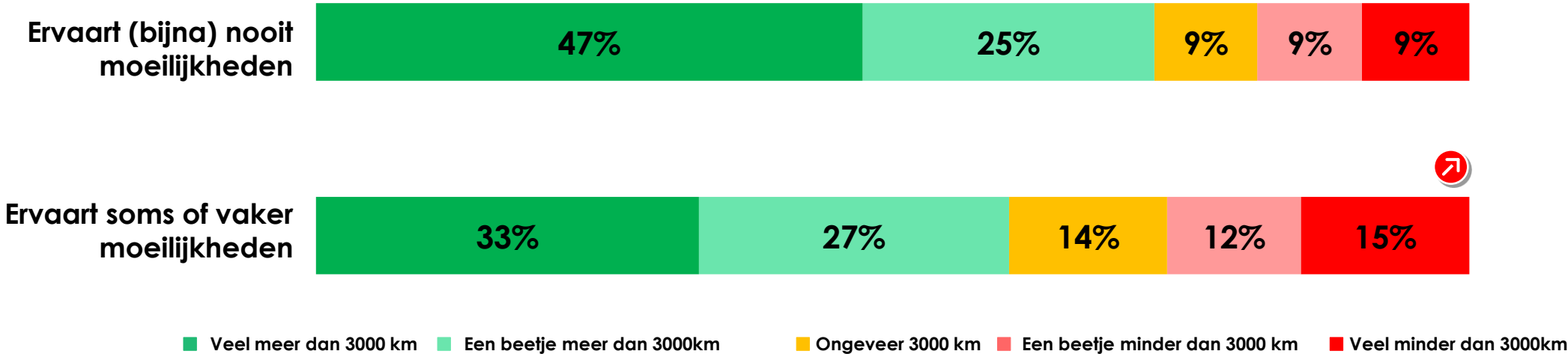
Hoe vaak ervaar je moeilijkheden...



Heeft het ervaren van moeilijkheden invloed op het aantal gereden kilometers?

Ja, wie (bijna) nooit moeilijkheden ondervindt, rijdt meer kilometers.

Weet je of je jaarlijks meer of minder dan 3000 km met de auto rijdt?



Vermijden mensen die moeilijkheden ervaren meer verkeerssituaties?

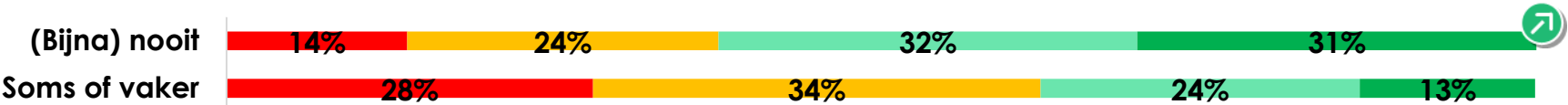
Ja, wanneer oudere bestuurders moeilijkheden ervaren, gaan ze sneller de bevroagde situaties vermijden.

Als je kan, vermijd je dan om met de auto te rijden...

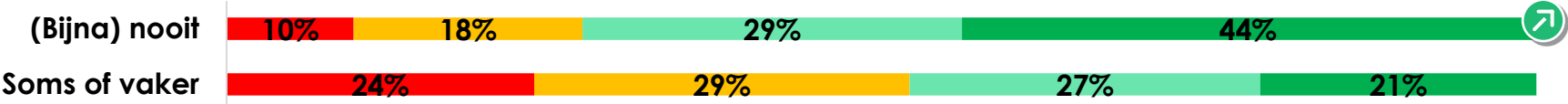
Regelmatig Af en toe Zelden Nooit

Hoe vaak ervaar je moeilijkheden...

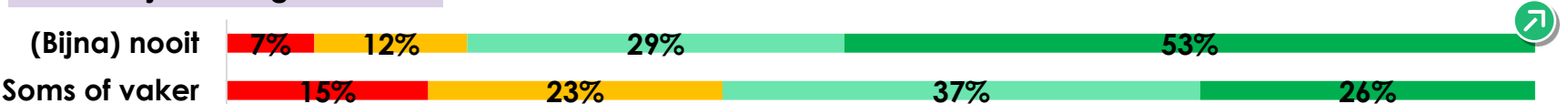
bij slecht weer (zoals regen of sneeuw)?



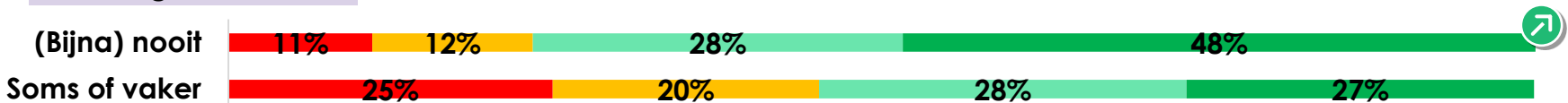
in het donker?



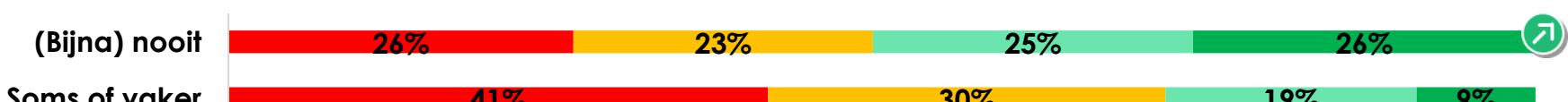
wanneer je de weg niet kent?



voor lange afstanden?



tijdens de spits ('s ochtends of 's avonds)?



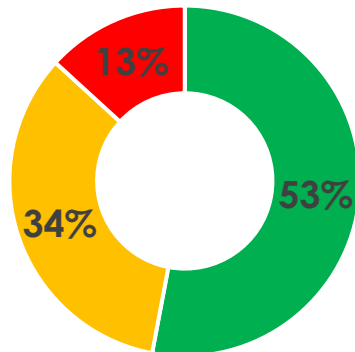
Invloed van moeilijkheden op rijfrequentie en gesprek huisarts.

Meer dan de helft van de bestuurders die moeilijkheden ervaren, blijft evenveel rijden als vroeger. Toch vermindert dit aandeel met de leeftijd. Slechts 1 op de 10 bespreekt deze moeilijkheden met een arts. Daarnaast vindt meer dan 1 op de 3 dat alleen zichzelf mogen oordelen of ze nog fit genoeg zijn om te rijden.

INVLOED OP RIJFREQUENTIE

In hoeverre rij je nu minder met de auto dan een aantal jaar geleden door de moeilijkheden die je ervaart?

- Ik rij evenveel als vroeger.
- Ik rij minder dan vroeger.
- Ik rij veel minder dan vroeger.



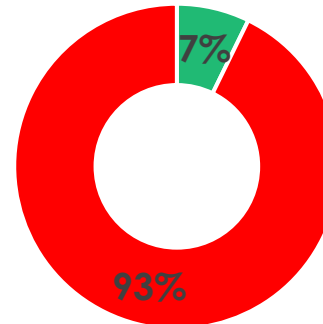
% Rijdt evenveel als vroeger



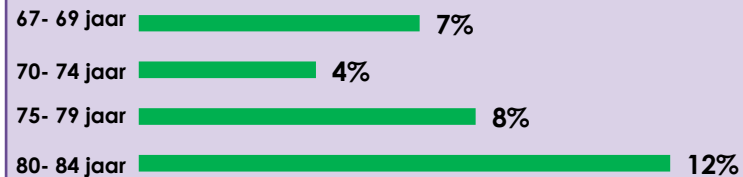
GESPREK HUISARTS

Heb je recent met je huisarts (of andere specialist) een gesprek gehad over hoe de moeilijkheden die je ervaart een invloed hebben op je rijvaardigheid?

- Ja
- Nee

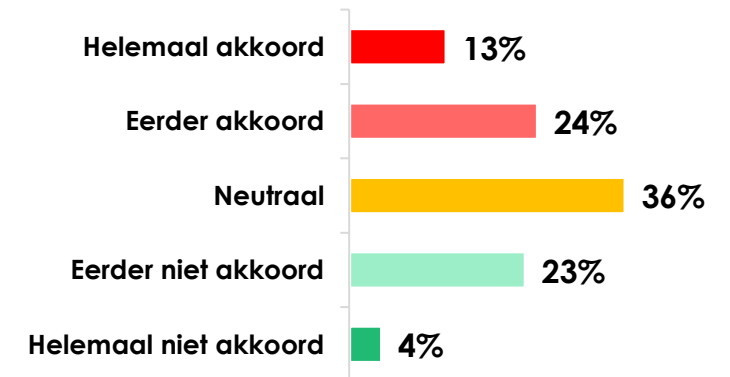


Heeft een gesprek gehad? (%JA)



AUTONOMIE

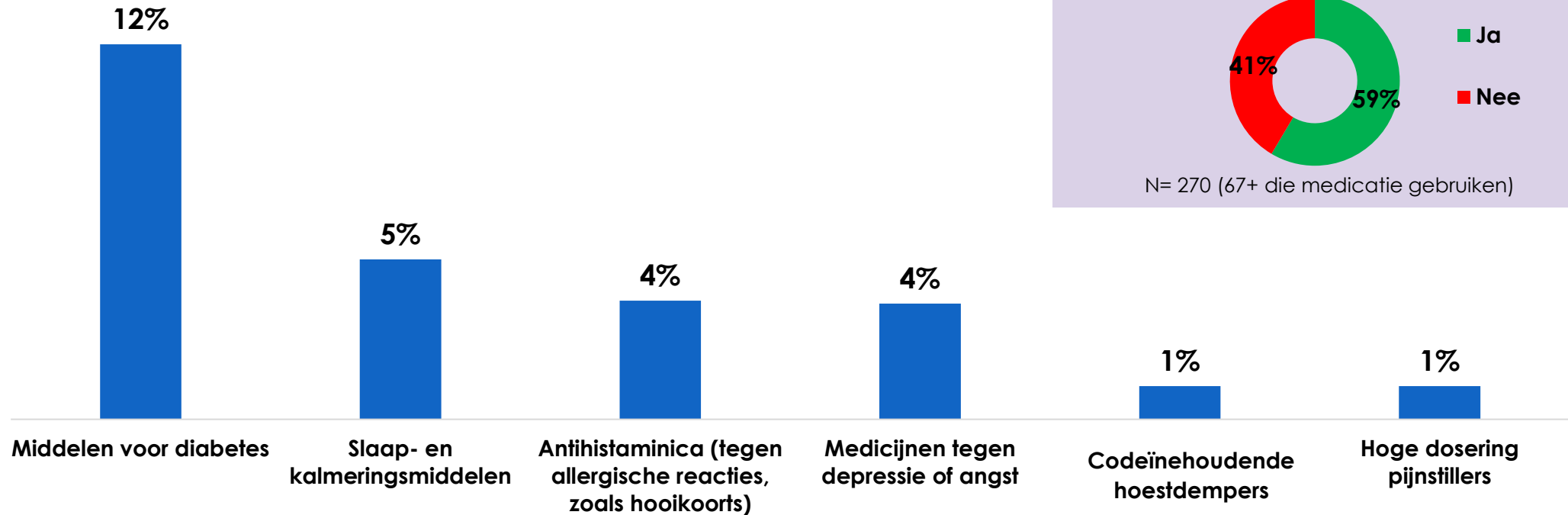
Niemand anders dan mezelf hoeft me te vertellen of ik nog voldoende fit ben om te rijden.



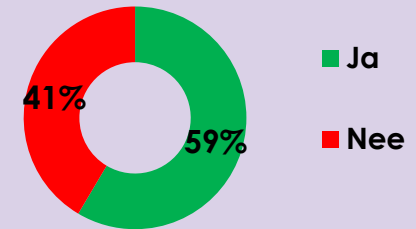
Welke medicatie wordt er gebruikt?

1 op de 4 neemt medicatie die invloed kan hebben op de rijvaardigheid. Het vaakst gaat het om diabetes-medicatie (12%), slaap- en kalmeringsmiddelen (5%) en antihistaminica (4%) en medicijnen tegen depressie en angst (4%). 6 op de 10 die medicatie nemen, hebben een gesprek gehad met de huisarts over de invloed op de rijvaardigheid.

Neem je momenteel één van onderstaande medicijnen?



Heeft je huisarts of apotheker extra informatie meegegeven over de invloed van deze medicatie (of in combinatie) op je rijvaardigheid?



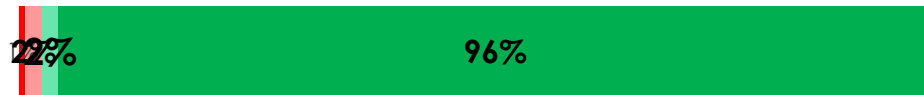
N= 270 (67+ die medicatie gebruiken)

Rijden onder invloed van medicatie

Slechts 4% geeft aan te rijden na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden. 7 op de 10 vinden het risico van rijden onder invloed van medicatie groot. Vooral vrouwen vinden het risico groot.

Gedrag

Hoe vaak heb je met de auto gereden nadat je medicatie had genomen die een effect heeft op je rijvaardigheid?



■ Regelmatig ■ Af en toe ■ Eenmalig ■ Nooit



Bij personen die medicatie nemen (n=270) geeft 10% aan al eens te hebben gereden na gebruik van medicatie met invloed op de rijvaardigheid.

VSV

veilig verkeer

N= 1097 (67+ die autorijden)

Sociale norm

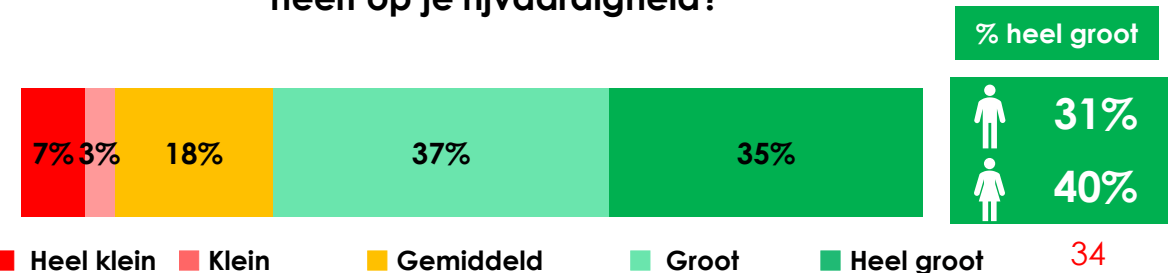
Denk je dat anderen van je leeftijd medicatie nemen die invloed heeft op de rijvaardigheid?



■ (Bijna) iedereen doet dat ■ De meesten doen dat
■ Ongeveer de helft doet dat ■ Een aantal doen dat
■ (Bijna) niemand doet dat ■ Weet ik niet

Risicoperceptie

Hoe groot is volgens jou de kans dat je een verkeersongeval zou kunnen veroorzaken wanneer je medicatie neemt die invloed heeft op je rijvaardigheid?



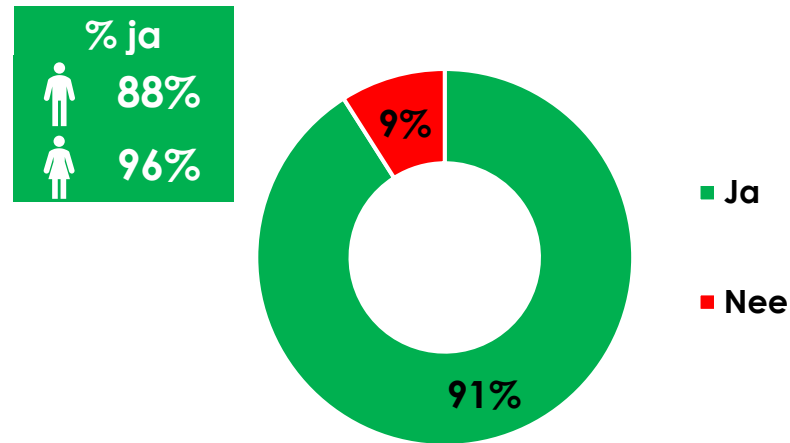
■ Heel klein ■ Klein ■ Gemiddeld ■ Groot ■ Heel groot

De oogarts als proactieve veiligheidsmaatregel

Bijna iedereen die moeilijkheden ondervindt bij het autorijden heeft de afgelopen 2-3 jaar de ogen laten meten door een oogarts of opticien. Dit aantal ligt nog hoger bij vrouwen.

In het algemeen is 9 op de 10 bereid de ogen elke 2 tot 3 jaar te laten meten.

Heb je de afgelopen 2-3 jaar je ogen laten meten door een opticien of oogarts?



N= 636 (mensen die moeilijkheden ondervinden bij het autorijden)

In hoeverre ben je bereid elke 2 tot 3 jaar je ogen te laten meten door een opticien?



N= 1097 (67+ die autorijden)

Conclusie: fysieke uitdagingen

- Meer dan de helft ondervindt soms of vaker moeilijkheden. Een kleine helft rijdt daardoor minder dan vroeger.
 - Wie moeilijkheden ervaart, rijdt vaker minder dan de minimumafstand (3000km).
- Slechts een kleine minderheid (7%) had hierover een gesprek met de huisarts.
 - Niet iedereen staat ook open voor zo'n gesprek, want van diegenen die moeilijkheden ervaren, vindt meer dan 1 op de 3 dat enkel zichzelf beslissen of ze nog voldoende fit zijn om te rijden.
- 1 op de 4 neemt medicatie die invloed kan hebben op de rijvaardigheid. Bij 6 op de 10 zijn door de dokter/apotheker de mogelijke gevolgen op de rijvaardigheid vermeld.
 - Slechts 1 op de 10 zegt ook te hebben gereden na het gebruik van medicatie die een effect had op rijvaardigheid.
- Negen op de tien liet de ogen de afgelopen 2-3 jaar controleren.

Welke factoren beïnvloeden of iemand het aanbevolen minimum aantal kilometers per jaar rijdt?

Wanneer we alle stellingen door middel van een regressieanalyse naast elkaar leggen, kunnen we achterhalen welk gewicht (B) elke stelling heeft in het al dan niet afleggen van het aanbevolen minimum gereden kilometers per jaar. In onderstaande tabel staan deze bepalers gerangschikt in volgorde van belang.

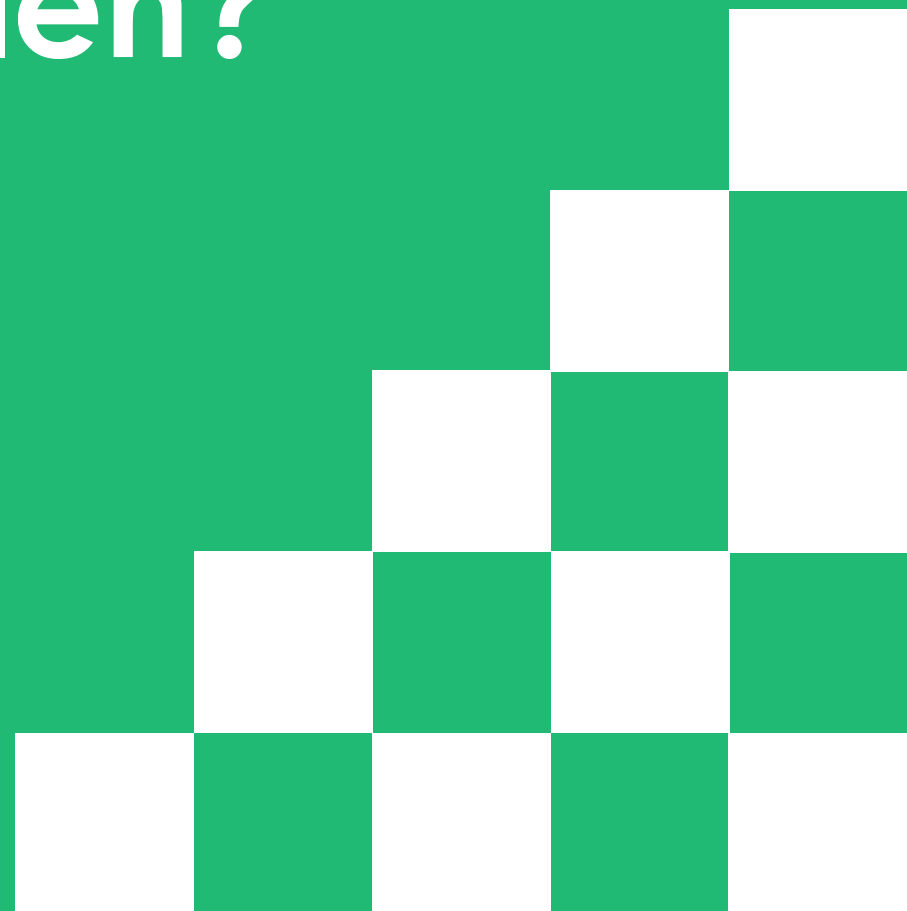
- **Vrouwen** rijden significant minder vaak ≥ 3000 km dan mannen.
- Mensen die zelden of nooit **vermijdingsgedrag** vertonen, rijden vaker ≥ 3000 km.
- Mensen die (bijna) nooit **moeilijkheden** ervaren, rijden vaker ≥ 3000 km dan wie wél moeilijkheden ervaart.
- Naarmate men **ouder** wordt, daalt de kans op het rijden van veel kilometers.

Bepaler	B	Sig.
Geslacht	-1,679	<,001
Het vermijden van bepaalde verkeerssituaties	0,551	0,011
Het hebben van moeilijkheden tijdens het rijden	0,419	0,011
Leeftijdscategorie	-0,234	0,002

5. Hoe staan autobestuurders tegenover hulpmiddelen?

VSV

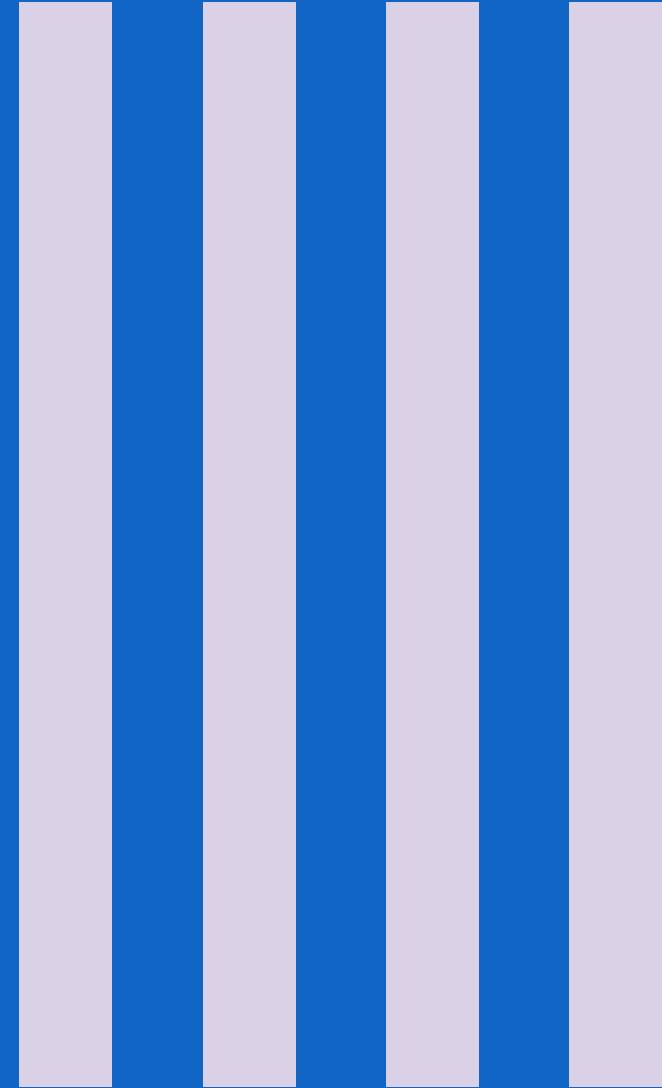
veilig verkeer



1. Rijkhulpsystemen

VSV

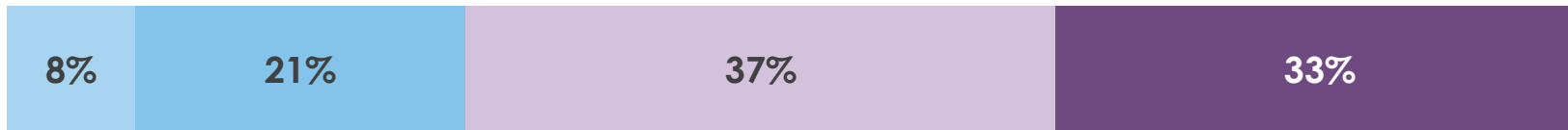
veilig verkeer



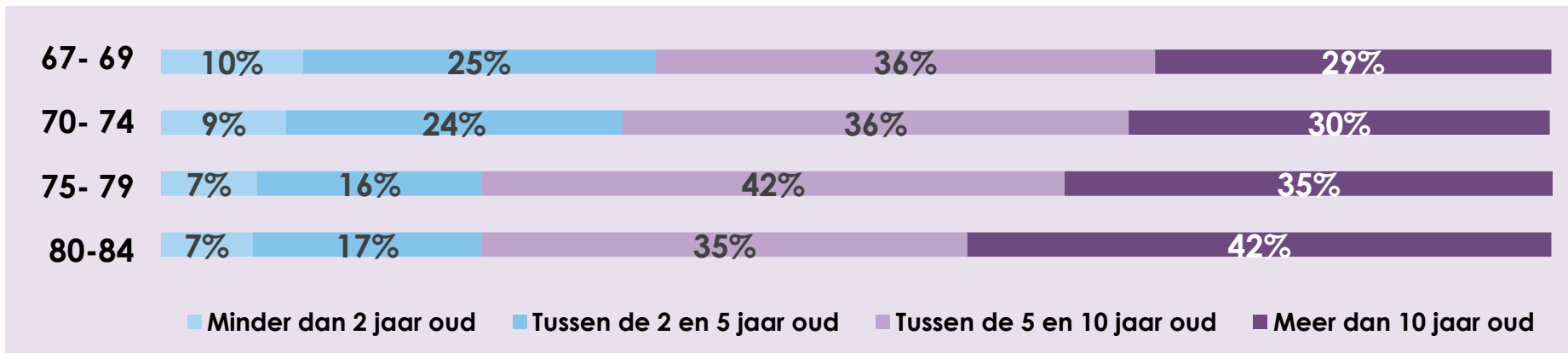
Hoe oud is de auto waar men mee rijdt?

1 op de 3 rijdt in een auto ouder dan 10 jaar. Hoe ouder men is, hoe vaker men in oudere auto's rijdt.

Hoe oud is de auto waarmee je het vaakst rijdt?



■ Minder dan 2 jaar oud ■ Tussen de 2 en 5 jaar oud ■ Tussen de 5 en 10 jaar oud ■ Meer dan 10 jaar oud



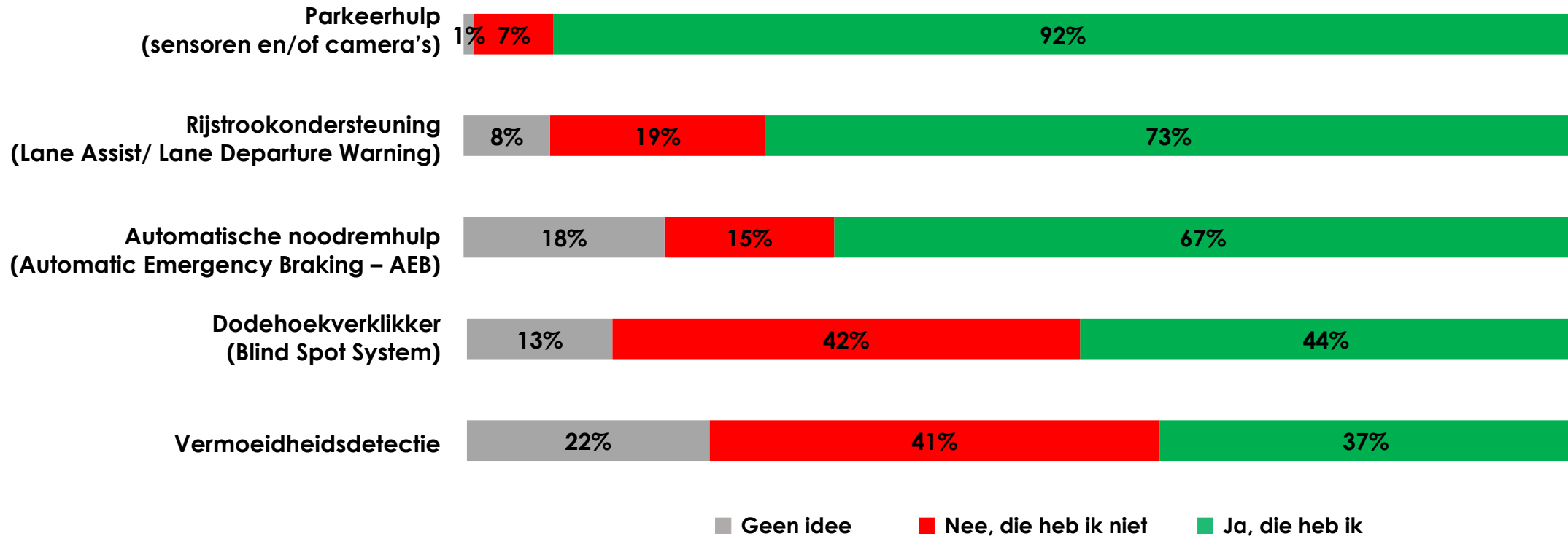
VSV

veilig verkeer

Welke rijhulpsystemen herkent men in de eigen auto?

De parkeerhulp (92%) is het rijhulpsysteem in recente auto's waarvan men het vaakst weet dat deze aanwezig is. De dodehoekverklipper (44%) en vermoeidheidsdetectie (37%) zijn het minste aanwezig. In ongeveer 7 op de 10 auto's zijn rijstrookondersteuning en automatische noodremhulp aanwezig.

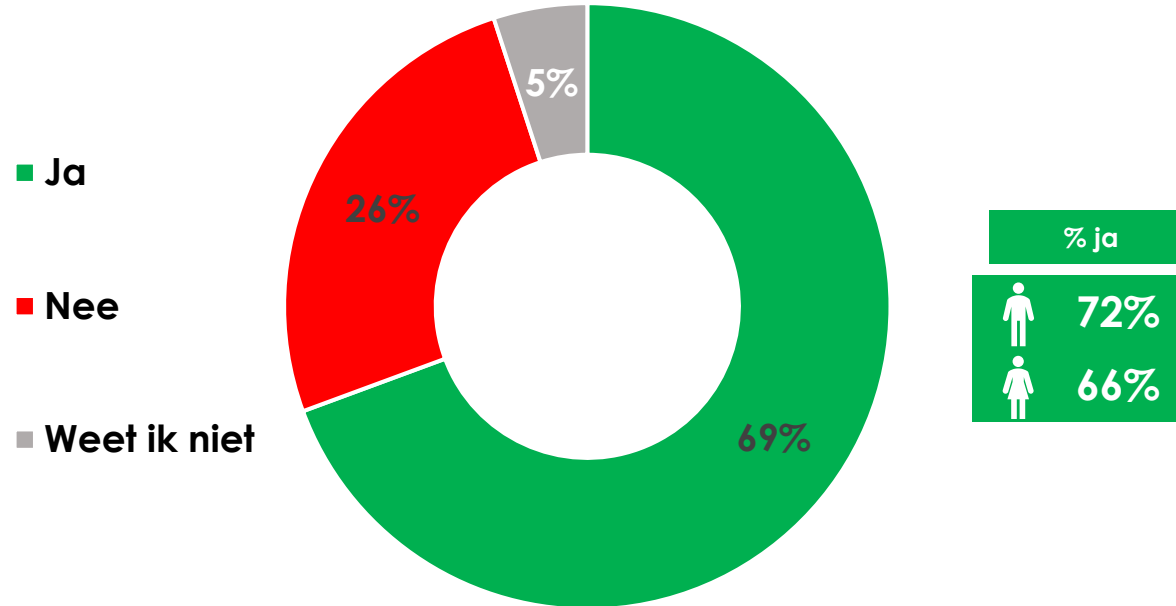
Zou je van onderstaande hulpsystemen kunnen zeggen of die in je auto aanwezig zijn?



Hoeveel kregen er uitleg bij de aankoop?

7 op de 10 van diegenen die recent een auto kochten, kregen uitleg over de rijhulpsystemen bij de aankoop. Mannen hebben vaker uitleg gekregen.

Heb je bij de aankoop van je auto uitleg gekregen over de verschillende rijhulpsystemen die er in de auto zitten?



Gelooft men in het nut van rijhulpsystemen?

Bijna 7 op de 10 vindt dat rijhulpsystemen in staat zijn ongevallen te voorkomen en denkt 6 op de 10 dat rijhulpsystemen kunnen helpen om meer ontspannen te rijden. Vooral mannen denken dat rijhulpsystemen helpen om meer ontspannen te rijden.

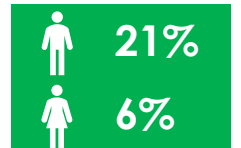
Denk je dat rijhulpsystemen ...

in staat zijn om een ongeval te voorkomen als je zelf een gevaar niet opmerkt?



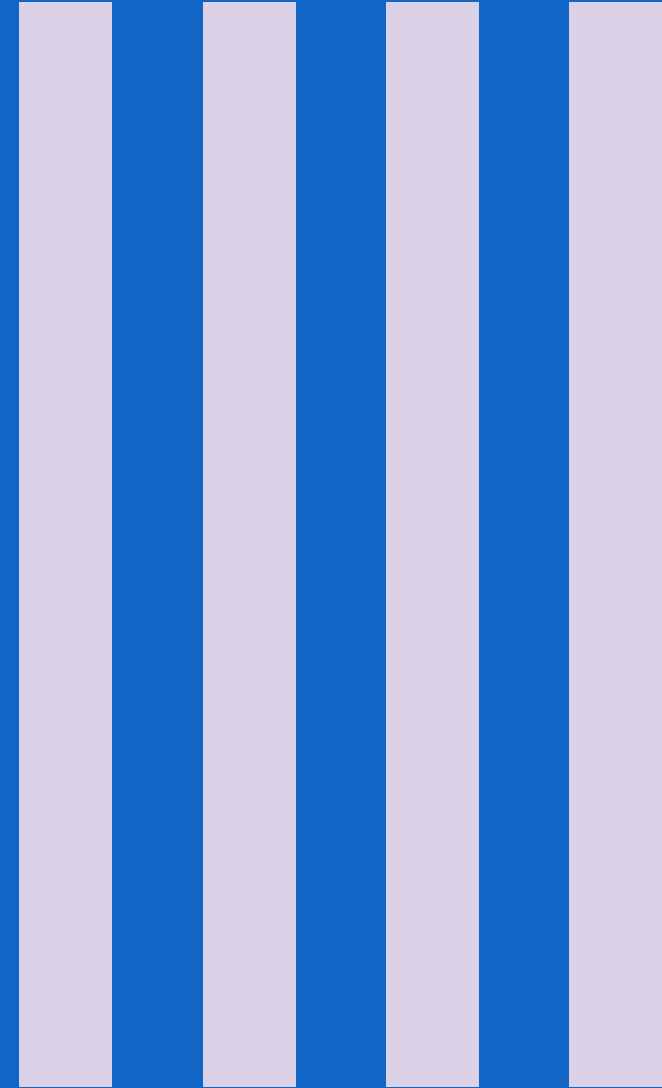
% helemaal wel

je kunnen helpen om meer ontspannen te rijden?



■ Weet ik niet ■ Helemaal niet ■ Eerder niet ■ Gemiddeld ■ Eerder wel ■ Helemaal wel

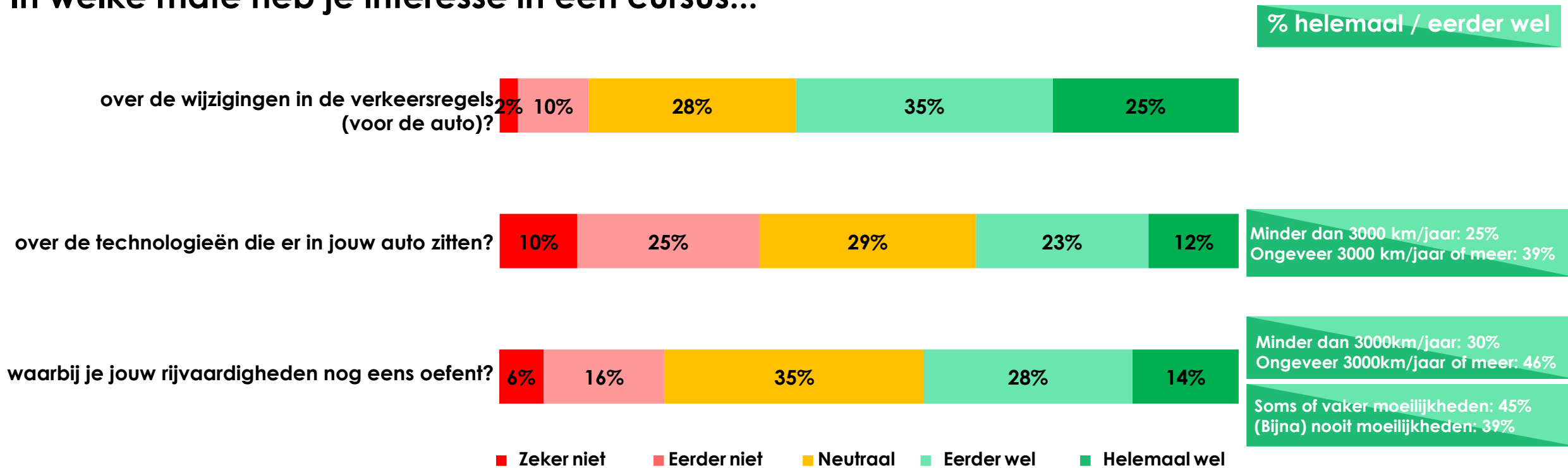
2. Opleiding



Interesse in cursus

Meer dan de helft is geïnteresseerd in een cursus over de verkeersregels.
4 op 10 heeft interesse om de vaardigheden nog eens te oefenen. De interesse is hoger bij personen die 3000 km of meer per jaar rijden. Ook personen die moeilijkheden ervaren, hebben een iets hogere interesse.

In welke mate heb je interesse in een cursus...



Conclusie

Gebruik van oudere auto's

- 1 op de 3 rijdt met een auto ouder dan 10 jaar. Hoe ouder de bestuurder, hoe groter de kans dat ze in een oudere wagen rijden.

Rijhulpsystemen

- 7 op de 10 kregen uitleg over de aanwezige rijhulpsystemen bij aankoop van de auto. Mannen geven vaker aan uitleg gekregen te hebben dan vrouwen.
- Van wie met een recente wagen rijdt denkt 2 op de 3 dat rijhulpsystemen ongevallen kunnen voorkomen en dat ze zorgen voor meer ontspannen rijden.
- Mannen geloven drie keer vaker dan vrouwen dat rijhulpsystemen bijdragen aan rijcomfort.

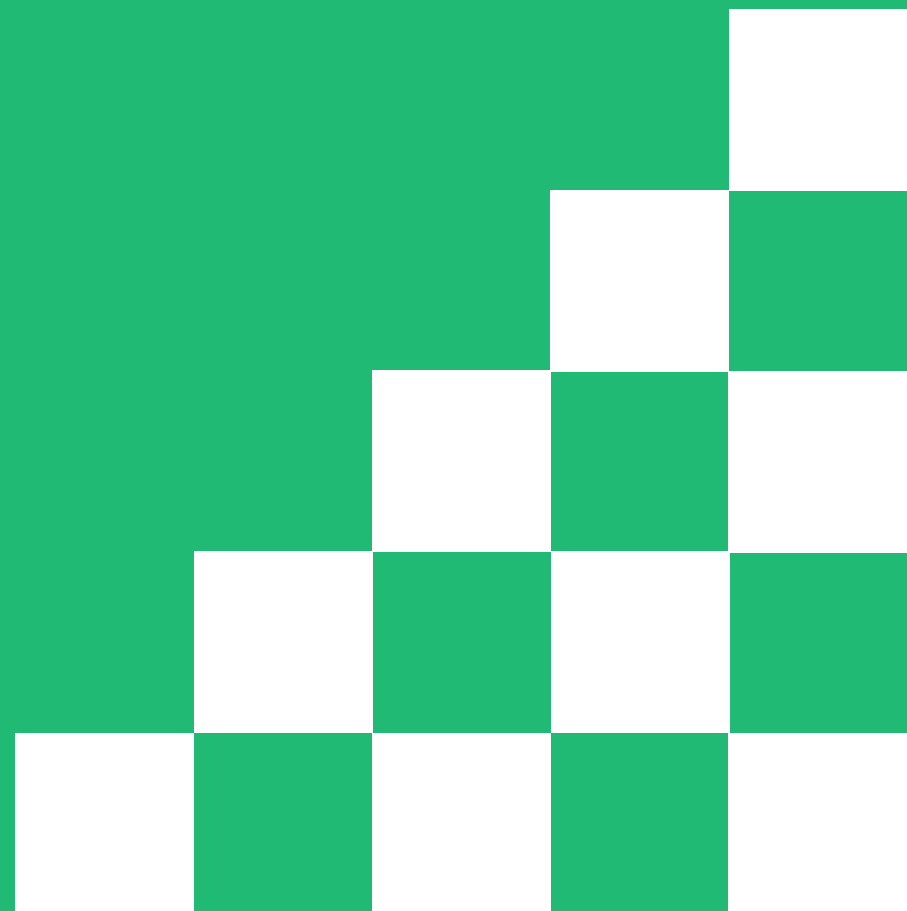
Opleiding

- 6 op de 10 hebben interesse in een cursus over verkeersregels. Voor een cursus waarbij je de vaardigheden nog eens oefent of over voertuigtechnologie ligt de interesse lager.
 - De interesse voor een cursus rijvaardigheid is hoger bij personen die 3000 km of meer per jaar rijden. Ook personen die moeilijkheden ervaren, hebben iets meer interesse.

5. Conclusies en aanbevelingen

VSV

veilig verkeer



Prioritaire doelgroepen

Vrouwen

- Vermijden vaker verkeerssituaties en bijna 4 op de 10 rijdt minder dan het aanbevolen minimum (38% rijdt minder dan 3000 km per jaar). Beide evoluties kunnen elkaar versterken waardoor vrouwen nog minder vertrouwen krijgen in hun eigen rijvaardigheid.
- Vooral vrouwen maken zich zorgen dat ze in de toekomst minder mobiel gaan worden en daardoor sociaal geïsoleerd zullen raken.

Inwoners van landelijke gebieden

- 70% vindt leven zonder auto moeilijk voorstelbaar, vooral in **landelijke gebieden**.
- In landelijke gebieden zijn er minder alternatieven beschikbaar. De fiets en het openbaar vervoer kan dit maar in beperkte mate opvangen.

Mensen die rijgevaarlijke medicatie nemen

- 1 op de 4 neemt medicatie die mogelijk invloed heeft op de rijvaardigheid (vooral diabetes-, slaapmiddelen, antidepressiva).
 - Daarvan geeft 10% aan al eens gereden te hebben na het nemen van medicatie met invloed op de rijvaardigheid.
- Slechts 6 op de 10 heeft informatie gekregen van de huisarts of apotheker over de mogelijke invloed op de rijvaardigheid.

Personen die moeilijkheden ervaren tijdens het rijden.

- Senioren die moeilijkheden ervaren gaan vaker vermijdingsgedrag vertonen, waardoor ze kans groter wordt dat ze minder dan het aanbevolen minimum aantal kilometers per jaar rijden.

1. Voldoende blijven rijden

Oudere bestuurders zijn vaak voorzichtiger en gaan bepaalde situaties vermijden. Het is wel belangrijk dat senioren (vooral vrouwen) voldoende blijven rijden om hun vaardigheden en zelfstandigheid te kunnen blijven behouden.

1. Via **communicatie** (vrouwen) motiveren om voldoende te blijven rijden.
 - Bevestig oudere bestuurders als voorzichtige en vaardige bestuurders: benadruk wat ze goed doen en dat regelmatig blijven rijden of het volgen van een training helpen om vaardig te blijven.
 - Segmenteer de communicatie: spreek vrouwen, landelijke inwoners en mensen met gezondheidsuitdagingen elk apart aan (eigen voorbeeldfiguren).
2. **Praktische cursussen** over verkeersregels en **rijvaardigheidsoefeningen** kunnen senioren helpen om langer zelfstandig en veilig te blijven rijden.
 - Wel zien we dat de bereidheid voor de cursus rijvaardigheid niet bijzonder hoog is en dat vooral personen die al voldoende kilometers rijden, interesse hebben in zo'n cursus. Het is dus belangrijk de **relevantie van zo'n training te verhogen** bij zij die er het meeste baat bij hebben.
 - Het geloof in de meerwaarde van **voertuigtechnologie** is ook kleiner bij vrouwen. Onder andere bij de aankoop van een nieuwe auto, is het belangrijk dat ook vrouwen de nodige info krijgen over de verschillende systemen in de auto.

2. Rijgeschiktheid bespreekbaar maken

De opvolging van de rijgeschiktheid.

Vele senioren beslissen liever zelf of ze nog fit genoeg zijn om te rijden. Vaak gaan ze wel minder rijden wanneer ze moeilijkheden ervaren, maar een gesprek hierover met de huisarts is niet vanzelfsprekend.

1. **Huisartsen ondersteunen** in hun verantwoordelijkheid om de persoon te begeleiden in wat wel en niet meer kan én naar mogelijke (vervoers)alternatieven.
 - Dit kan door het aanbieden van gestandaardiseerde checklists* met duidelijke richtlijnen die het gesprek faciliteren. Deze kunnen het vertrouwen van patiënten in hun huisarts vergroten, maar ook info geven over vervoersalternatieven.
2. Algemene communicatie die het **thema** eenvoudiger **bespreekbaar** maakt, via bijvoorbeeld informatie brochures.

Medicatiegebruik

3. Een belangrijk aandachtspunt is het **correct informeren over rijgevaarlijke medicatie**.

3. Alternatieven toegankelijker maken

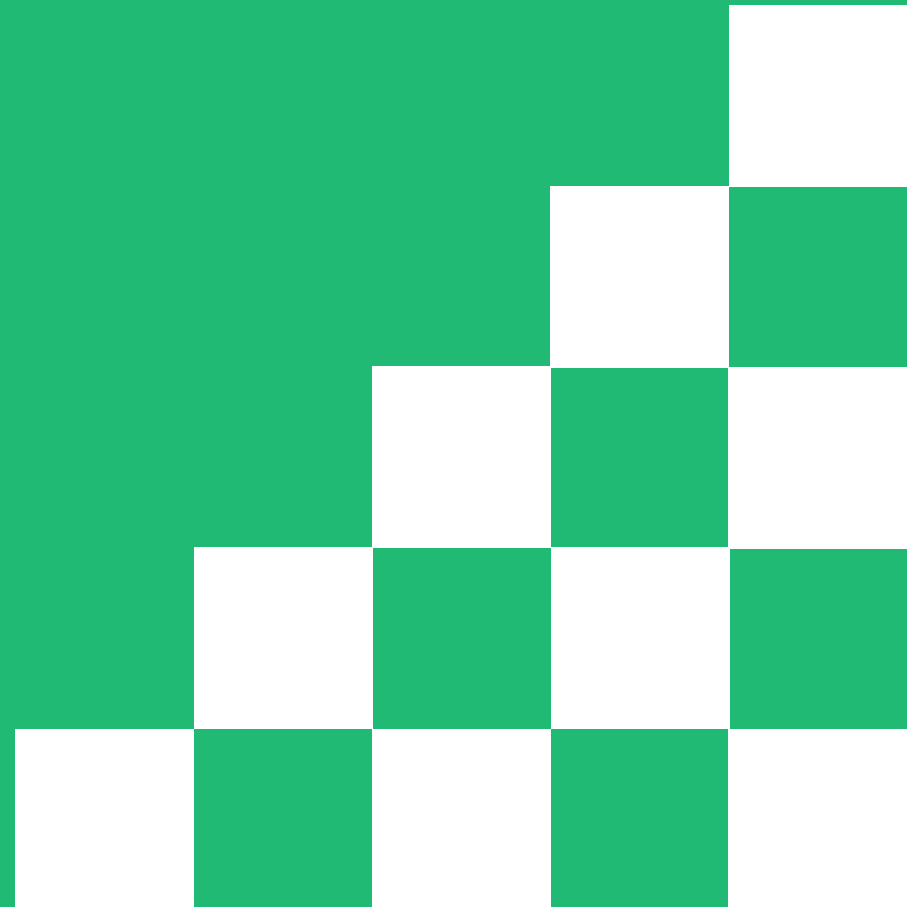
Het gebruik van de fiets en de beschikbaarheid van het openbaar vervoer heeft een (bescheiden) positieve invloed op het toekomstbeeld van een leven zonder auto.

1. Investeer in **toegankelijk openbaar vervoer** en zet in op **veilige fietsinfrastructuur** (begeleid met fietspromotie die best al voor de pensioenleeftijd begint).
2. In stedelijke gebieden is de aanwezigheid en nabijheid van diensten sowieso al groter. Begeleid senioren in een eventuele **verhuis naar dorps- en stadscentra**, waar meer bestemmingen op **wandelafstand** zijn.
3. Laat senioren al **vroeg genoeg nadenken over mogelijke alternatieven** (verhuis, openbaar vervoer...), waarbij de auto minder noodzakelijk wordt. De bezorgdheid voor eenzaamheid kan hierbij een belangrijke motivator zijn. Gebruik o.a. verhalen van andere senioren in campagnes die tonen hoe zij omgaan met mobiliteit, gebruik van hulpsystemen, of wanneer ze overstapten naar alternatieven.

Bijlage

VSV

veilig verkeer



Data cleaning

De dataset werd opgeschoond om tot een representatief en bruikbaar geheel te komen.

De originele dataset had 3348 respondenten.

1. Eerst verwijderden we deelnemers die niet de **volledige vragenlijst** hadden ingevuld, buiten de leeftijdsgroep van 55 tot 84 jaar vielen en die niet in Vlaanderen woonden. (-578 respondenten)
2. Ook respondenten met een **andere genderidentiteit** zijn weggelaten omwille van de lage aantallen. (-9 respondenten)
3. Daarna vergeleken we de verdeling van **geslacht, woongebied** (stedelijk/landelijk), **leeftijd** en **provincie** met de populatiecijfers.
4. Omdat sommige groepen te sterk vertegenwoordigd waren, hebben we een aantal respondenten uit de oververtegenwoordigde groepen willekeurig verwijderd (voornamelijk mannen en personen uit de provincie Antwerpen). Op die manier sluit de steekproef meer aan bij de algemene populatie. (-281 respondenten)
 - Zo komen we tot een totale dataset van **2480** personen boven de 55 jaar die ofwel met de fiets of de auto rijden.
5. Als laatste pasten we **weging** toe naar leeftijd: zo krijgt elke leeftijdsgroep het juiste gewicht in de analyses, en komt onze steekproef overeen met de Vlaamse populatie.
6. Uit deze groep werden de 67- plussers geselecteerd die minstens enkele dagen per jaar met de auto rijden (1097).

De steekproef

Ongewogen (n= 2238) en gewogen data (2251) enkel autobestuurders die niet nooit rijden.

Geslacht	ongewogen n	ongewogen %	gewogen n	gewogen%
Man	1185	53%	1210	54%
Vrouw	1053	47%	1041	46%

Leeftijd	ongewogen n	ongewogen %	gewogen n	gewogen%
55-59	344	15%	505	22%
60-64	428	19%	473	21%
65-69	522	23%	431	19%
70-74	491	22%	342	15%
75-79	313	14%	291	13%
80-84	140	6%	210	9%

Provincie	ongewogen n	ongewogen %	gewogen n	gewogen%
Antwerpen	631	28%	662	29%
Vlaams-Brabant	359	16%	365	16%
Oost-Vlaanderen	486	22%	476	21%
West-Vlaanderen	453	20%	440	20%
Limburg	309	14%	308	14%

Urbanisatie	ongewogen n	ongewogen %	gewogen n	gewogen%
Landelijk	1292	58%	1313	58%
Stedelijk	946	42%	938	42%