

Evaluatie van de BROEM-cursus nieuwe stijl

Dr. R.J. Davidse & A.T.G. Hoekstra, MSc

R-2010-6

Evaluatie van de BROEM-cursus nieuwe stijl

Een vragenlijststudie onder oudere automobilisten

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2010-6
Titel:	Evaluatie van de BROEM-cursus nieuwe stijl
Ondertitel:	Een vragenlijststudie onder oudere automobilisten
Auteur(s):	Dr. R.J. Davidse & A.T.G. Hoekstra, MSc
Projectleider:	Dr. R.J. Davidse
Projectnummer SWOV:	06.2.1.2
Trefwoord(en):	Old people; driving (veh); education; evaluation (assessment); behaviour; traffic; safety; mobility (pers); Netherlands; SWOV
Projectinhoud:	De BROEM-cursus voor oudere automobilisten wordt sinds 1990 in Nederland georganiseerd. In 2008 zijn de BROEM-cursus en het bijbehorende naslagwerk geactualiseerd. Naar aanleiding hiervan, en omdat men vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geïnteresseerd is in de effectiviteit van dit specifieke educatieprogramma, is de BROEM-cursus nieuwe stijl geëvalueerd. Dit rapport doet daarvan verslag.
Aantal pagina's:	62 + 37
Prijs:	€ 17,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2010

Samenvatting

Dit rapport doet verslag van een evaluatie van de BROEM-cursus. Deze cursus biedt de oudere automobilist een ontspannen gelegenheid om tijdens een rit een deskundig advies over zijn of haar rijstijl te krijgen. De aanleiding voor de evaluatie is tweeledig. In 2008 zijn de BROEM-cursus en het bijbehorende naslagwerk geactualiseerd. De BROEM-organisatie (Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit), een landelijk samenwerkingsverband tussen ANWB, BOVAG en VVN, wilde graag weten hoe de cursisten de nieuwe cursus beoordelen en welke bijstellingen eventueel nodig zijn. Tegelijkertijd bestond bij het KpVV, de SWOV en de regionale verkeersveiligheidspartners de wens om – ter completering van het EVEO-project (zie *Voorwoord*) – de BROEM-cursus alsnog te evalueren. Vanuit het gezichtspunt van het EVEO-project was men geïnteresseerd in de effectiviteit van dit specifieke educatieprogramma. Daarnaast was men ook geïnteresseerd in de vraag of de beoogde doelgroep wordt bereikt; zijn de deelnemers uitsluitend automobilisten die nog fit zijn, zich veilig gedragen en een kritische houding hebben ten opzichte van hun rijvaardigheid en rijgeschiktheid of bevinden zich onder de deelnemers ook automobilisten die zelf ernstige twijfels hebben bij hun eigen rijkwaliteiten en automobilisten die hun rijvaardigheid overschatten?

Voor de evaluatie zijn drie groepen ouderen benaderd: 1) ouderen die binnenkort aan een BROEM-cursus deelnemen, 2) ouderen die op de wachtlijst voor een BROEM-cursus staan en 3) ouderen die lid van de ouderenbond ANBO zijn. Alle drie de groepen kregen tweemaal een vragenlijst toegestuurd met een tussentijd van ruim een maand. In de tussenliggende periode nam de eerste groep deel aan een BROEM-cursus. De vragenlijst bevatte vragen over de volgende onderwerpen: rijervaring, gezondheid, handelingen en wegsituaties die als lastig worden ervaren, rijgedrag, belangstelling voor de BROEM-cursus en kennis van de verkeersregels. De deelnemers aan de BROEM-cursus werd in de tweede vragenlijst ook gevraagd wat hun oordeel was over de BROEM-cursus en of ze als gevolg van de cursus hun verkeersgedrag hadden aangepast.

De ouderen die aan de BROEM-cursus hebben deelgenomen, zijn zeer enthousiast over de cursus. Niet alleen beoordelen ze de cursus als goed tot zeer goed, naar eigen zeggen heeft de cursus ook een positief effect gehad op hun theoretische kennis en hun zelfvertrouwen, en weten ze beter wat hun sterke en minder sterke kanten in het verkeer zijn. Het zelfgerapporteerde effect op de theoretische verkeerskennis kan echter niet worden gestaafd aan de hand van de resultaten van een kennistoets. De prestatie van de BROEM-cursisten op deze kennistoets was na de cursus niet verbeterd en ze presteerden ook niet beter dan de ouderen die niet aan de cursus hadden deelgenomen.

Voor meer inzicht in het effect van de BROEM-cursus op de verkeersveiligheid is het wenselijk om de evaluatie uit te breiden met een voor- en nameting van het rijgedrag. Een effect op het rijgedrag zegt namelijk meer over de effectiviteit van een educatieprogramma dat gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid dan een effect op de kennis. Door de

zelfgerapporteerde effecten op het verkeersgedrag te vergelijken met effecten op werkelijk rijgedrag kan bovendien worden nagegaan of de cursus niet tot een vals gevoel van veiligheid leidt. Het is van belang om dat na te gaan, omdat cursisten in het ergste geval kunnen gaan handelen naar een onterecht toegenomen veiligheidsgevoel, waardoor de cursus juist tot onveilige(r) situaties kan leiden. De resultaten van buitenlandse evaluaties van educatieprogramma's voor ouderen die op deze manier zijn uitgevoerd, zijn bemoedigend. Diverse studies hebben laten zien dat verkeerseducatie aan ouderen een positief effect heeft op het rijgedrag, met name als de voorlichting gecombineerd wordt met training op de weg.

De huidige evaluatie van de BROEM-cursus heeft ook suggesties opgeleverd voor verbetering van de cursus. Deze variëren van het vergroten van de naamsbekendheid van de BROEM-cursus en het inzetten op de leeftijdsgroep van 75 jaar en ouder – de groep met de grootste kans op functiestoornissen en het hoogste overlijdensrisico – tot het aandacht besteden aan de keuze en het gebruik van producten die de veiligheid en mobiliteit van ouderen kunnen verbeteren.

Summary

Evaluation of the new style BROEM course; A survey among older drivers

This report contains an evaluation of the Dutch BROEM course. BROEM is an acronym for the Dutch words meaning Broad Consultation Elderly and Mobility and it is a Dutch national cooperation of the Royal Dutch Touring Club ANWB, the mobility branch organization BOVAG and the Dutch Traffic Safety Association. The BROEM course offers the elderly driver a relaxed opportunity to obtain expert advice on his or her driving style during a trial drive. The reason for the evaluation is twofold. In 2008, the BROEM course and the accompanying reference book were updated. The BROEM organization wanted to know how those who followed the new course judged its quality and what adjustments might be needed. At the same time the Knowledge Platform for Traffic and Transport, SWOV, and the regional road safety partners wanted to evaluate the BROEM course as part of the project entitled EVEO, a study of the effects of traffic education. They were interested in the effectiveness of this specific educational programme and in whether it reaches the intended audience. Are the participants only those drivers who are still fit, who behave safely, and who have a critical attitude towards their own driving skills and fitness to drive? Or are drivers who themselves have serious doubts about their driving skills and drivers who overestimate their driving skills among the participants?

Three groups of elderly were approached for the evaluation: 1) elderly who will shortly participate in a BROEM course, 2) elderly who are on a waiting list for the BROEM course and 3) elderly who are members of the Association for the Elderly ANBO. With more than a month in between, all three groups were twice sent a questionnaire. In the intermediate period, the first group participated in a BROEM course. The questionnaire asked questions about the following subjects: driving experience, health, actions and traffic situations that are experienced as difficult, driving behaviour, interest in the BROEM course and knowledge of the traffic rules. In the second questionnaire, the BROEM course participants were also asked for their opinion about the BROEM course and whether they had adapted their traffic behaviour as a result of the course.

The elderly who participated in a BROEM course are extremely enthusiastic about the course. Not only do they rate it to be good to very good, they also say that the course has had a positive effect on their theoretical knowledge and on their self-confidence, and has made them more aware of their stronger and weaker points in traffic. The self-reported effect on theoretical traffic knowledge, however, could not be validated by the results of a knowledge test. The achievements of the BROEM participants on this knowledge test had not improved after the course and they did not perform better than the elderly who had not participated in the course.

For a better insight in the road safety effect of the BROEM course it is advisable to extend the evaluation with a before and after measurement of driving behaviour. An effect on driving behaviour is more indicative of the

effectiveness of an educational programme which aims at road safety improvement than an effect on knowledge. Moreover, by comparing the self-reported effects on traffic behaviour with the effects on actual driving behaviour it can be investigated whether the course does not give a false sense of security. This is an important issue, because in the worst case participants can begin to act on an incorrect feeling of increased safety. If that is the case, the course could lead to unsafe(r) situations. The results of international evaluations of educational programmes for the elderly, which were carried out in this manner, are encouraging. Several studies have indicated that traffic education for the elderly has a positive effect on driving behaviour, especially if the information provided is combined with on-road training.

The present evaluation of the BROEM course has also resulted in suggestions for improvements of the course. They vary from giving greater publicity to the BROEM course and focussing on those aged 75 and above – the group with the highest risk of functional disorders and the highest fatality rate – to paying attention to the choice and use of products which could improve the safety and mobility of the elderly.

Inhoud

Voorwoord	9
1. Inleiding	11
1.1. Ouderen in het verkeer	11
1.2. De BROEM-cursus	12
1.3. Evaluatie van de BROEM-cursus	13
1.4. Leeswijzer	14
2. Methode	15
2.1. Respondenten	15
2.2. Materiaal en procedure	16
2.3. Design	16
2.4. Analyses	17
2.4.1. Kenmerken van de respondenten	17
2.4.2. Effect van de BROEM-cursus	18
2.4.3. Evaluatie van de BROEM-cursus door cursisten	19
3. Resultaten	20
3.1. Achtergrondkenmerken van de respondenten	20
3.1.1. Leeftijd	20
3.1.2. Inkomen en opleidingsniveau	21
3.1.3. Woonomgeving	22
3.1.4. Gezondheid	23
3.1.5. Samenvatting	24
3.2. Mobiliteit	25
3.2.1. Rijervaring	25
3.2.2. Jaarkilometrage	25
3.2.3. Reizen naar bestemmingen buiten de eigen gemeente	26
3.2.4. Keuze van vervoerswijze	28
3.2.5. Samenvatting	28
3.3. Verkeersgedrag	28
3.3.1. Gedrag aanpassen aan lichamelijke ongemakken	28
3.3.2. Handelingen en wegsituaties die als lastig worden ervaren	29
3.3.3. Fouten en bewuste overtredingen	31
3.3.4. Bekeuringen en ongevallen	32
3.3.5. Samenvatting	33
3.4. Belangstelling voor de BROEM-cursus	34
3.4.1. Eerdere deelname	35
3.4.2. Interesse voor deelname	35
3.4.3. Waarom wel of niet deelnemen?	36
3.4.4. Gewenste onderwerpen	37
3.4.5. Logische aanbieder en hoogte eigen bijdrage	38
3.4.6. Samenvatting	39
3.5. Effecten van de cursus	40
3.5.1. Kennis	40
3.5.2. Gedragsaanpassingen voor lichamelijke ongemakken	43
3.5.3. Samenvatting	44
3.6. Beoordeling van de BROEM-cursus	44
3.6.1. Redenen voor deelname	44
3.6.2. Evaluatie van de opfriscursus en BROEM-rit	45

3.6.3.	Het advies van de instructeur	45
3.6.4.	Zelfgerapporteerd effect op gedrag	47
3.6.5.	Algehele beoordeling van de BROEM-cursus	48
3.6.6.	Suggesties voor verbetering van de BROEM-cursus	50
3.6.7.	Samenvatting	50
4.	Conclusies en aanbevelingen	52
4.1.	Zijn ouderen bekend met en geïnteresseerd in de BROEM-cursus?	52
4.2.	Welke ouderen nemen deel aan een BROEM-cursus?	53
4.3.	Wat is het effect van de BROEM-cursus op kennis, zelfvertrouwen en gedrag?	54
4.4.	Wat is het algemene oordeel van de cursisten over de BROEM-cursus?	56
4.5.	Suggesties voor verbetering van de cursus	56
4.6.	Beperkingen van dit onderzoek	58
4.7.	Conclusie	59
	Literatuur	60
Bijlage 1	Introductiebrief voor BROEM-groep	63
Bijlage 2	Introductiebrief voor Wachtlijst-groep	65
Bijlage 3	Introductiebrief voor Algemene groep	67
Bijlage 4	Begeleidende brief tweede vragenlijst	69
Bijlage 5	Vragenlijst	71
Bijlage 6	Tabel met factorladingen verkorte DBQ	99

Voorwoord

Dit rapport doet verslag van een evaluatie van de BROEM-cursus nieuwe stijl. Deze evaluatie sluit aan op het EVEO-project dat de SWOV in 2007 heeft afgerond (Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007). EVEO staat voor Effecten van Verkeerseducatie Onderzoek en dit onderzoek is in samenwerking met een groot aantal partners en met steun van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) uitgevoerd. Doel van het onderzoek was om inzicht te verwerven in de effecten van educatie en vast te stellen wat de effectiviteit is van verschillende educatieve programma's, om daarmee bouwstenen aan te leveren voor een effectief en doelmatig educatiebeleid. In totaal zijn elf educatieprojecten geëvalueerd, door middel van een voor- en nameting met controlegroepen.

De BROEM-cursus is om organisatorische redenen destijds niet geëvalueerd. Aangezien deze cursus qua doelgroep en uitvoeringsvorm duidelijk afwijkt van de andere educatieve programma's, bleef de wens bestaan de BROEM-cursus te evalueren. Te meer daar de doelgroep, automobilisten van 50 jaar en ouder, in de toekomst in omvang zal toenemen. Met de herziening van het lesmateriaal in 2008 deed zich de kans voor de BROEM-cursus alsnog te evalueren. De regio Zuid-Holland was bereid als testgebied te fungeren en ook de ANWB, VVN en het KpVV waren bereid hun medewerking te verlenen. Daarop werd een projectgroep samengesteld bestaande uit:

- Wilma Slinger (KpVV)
- Hans Vergeer (ROV Zuid-Holland)
- Jan de Jong (VVN District Zuid-Holland)
- Anne van Schepen (VVN)
- Maarten Ligt (ANWB)
- Wiebo Brouwer (Rijksuniversiteit Groningen)

De SWOV is deze projectgroep zeer erkentelijk voor haar ondersteuning bij de opzet en uitvoering van dit onderzoek. Daarnaast wil de SWOV graag de contactpersonen voor de BROEM-cursussen van Bergambacht, Rotterdam-Schiebroek, Alphen aan den Rijn en de Utrechtse Heuvelrug bedanken. Zonder hun medewerking was het niet mogelijk geweest om de deelnemers aan de BROEM-cursussen te benaderen. Voor de samenstelling van een controlegroep is de ANBO voor 50-plussers bereid gevonden een selectie uit haar adressenbestand ter beschikking te stellen. De SWOV is de ANBO daarvoor zeer erkentelijk. Tot slot wil de SWOV graag alle respondenten bedanken die hun medewerking aan dit onderzoek hebben verleend.

1. Inleiding

1.1. Ouderen in het verkeer

De afgelopen decennia is het aandeel 65-plussers in de Nederlandse bevolking geleidelijk toegenomen. In 1980 was 11,5% van de bevolking ouder dan 65 jaar, terwijl dit percentage in 2007 was opgelopen tot 14,5%. Volgens een prognose van het CBS zal het aandeel 65-plussers in de Nederlandse bevolking na 2010 sneller gaan stijgen tot 25,0% in 2040 (CBS, 2006). In absolute aantallen gaat het dan om 4,3 miljoen mensen. Een groot aantal van deze mensen is veel ouder dan 65 jaar. Op dit moment zijn er in Nederland bijna 1,1 miljoen mensen ouder dan 75 jaar. Naar verwachting zal dit aantal in 2040 zijn toegenomen tot ruim 2,2 miljoen. Het percentage mensen dat in het verkeer problemen ondervindt vanwege functiestoornissen, is in de oudere groep ouderen duidelijk groter dan in de jongere groep ouderen.

Door de vergrijzing zal het aandeel ouderen in de totale populatie van verkeersdeelnemers ook stijgen. Dit geldt voor fietsers en voetgangers, maar vooral voor automobilisten. Het rijbewijsbezit onder ouderen neemt namelijk ook toe. Van de 65-plussers had in 1985 nog maar 53% van de mannen en 13% van de vrouwen een rijbewijs. In 2007 is dat gestegen naar respectievelijk 83% en 46%.

De verkeersveiligheid van oudere verkeersdeelnemers wordt in belangrijke mate bepaald door twee factoren: functiestoornissen en lichamelijke kwetsbaarheid. Met het ouder worden treden functiestoornissen en aandoeningen op (zoals vermindering van het gezichts- en reactievermogen, problemen bij de verdeling van de aandacht, en dementie) die de kans op een ongeval kunnen vergroten. Dit is met name het geval bij de achteruitgang van de motorische functies. Er zijn weinig aanwijzingen dat de achteruitgang van visuele en cognitieve functies zoals die plaatsvindt bij normale veroudering ook verkeersveiligheidsconsequenties heeft. Pas bij ernstige sensorische, perceptuele en cognitieve stoornissen worden verbanden tussen functiestoornissen en ongevalsbetrokkenheid zichtbaar (Brouwer & Davidse, 2002; Davidse, 2007). Ouderen zijn daarnaast lichamelijk kwetsbaarder dan jongere volwassenen: bij een gelijke botsimpact zullen zij *ernstiger letsel* oplopen. Ter illustratie: bij dezelfde geweldsinwerking heeft een 75-jarige inzittende van een motorvoertuig een ongeveer drie keer zo groot overlijdensrisico als een 18-jarige.

Zowel functiestoornissen als de lichamelijke kwetsbaarheid van ouderen leiden ertoe dat het overlijdensrisico als gevolg van een verkeersongeval bij oudere verkeersdeelnemers relatief hoog is in verhouding tot het aantal kilometers dat zij afleggen. Voor de ouderen van 75 jaar en ouder is de kans op overlijden per afgelegde kilometer ongeveer zes keer zo hoog als gemiddeld (alle leeftijden). Bij jongere ouderen van 65 t/m 74 jaar ligt dit risico beduidend minder hoog (zie *Tabel 1.1*).

Leeftijd	Lopen	Fietsen	Autorijden	Totale verkeersdeelname
30-49 jaar	14	5	2	3
65-74 jaar	27	33	4	8
≥ 75 jaar	154	147	17	33
Alle leeftijden	24	12	3	5

Tabel 1.1. *Overlijdensrisico naar leeftijdsgroep en vervoerswijze: verkeersdoden per miljard afgelegde kilometer, 2002-2006 (SWOV, 2008a).*

Het overlijdensrisico is vooral hoog voor oudere fietsers. De kans op overlijden bij verplaatsingen te fiets is voor 75-plussers ongeveer twaalf keer zo groot als voor 'de gemiddelde fietser'. Bij vergelijkingen met de fitte middengroep van 30- t/m 49-jarigen zijn de verschillen nog groter.

Gelukkig zijn er diverse maatregelen voorhanden die het overlijdensrisico van oudere verkeersdeelnemers kunnen verlagen. Zo zijn er maatregelen mogelijk op het terrein van beveiligingsmiddelen, ondersteunende systemen in de auto, aanpassingen van de infrastructuur en educatie en voorlichting (Davidse, 2002, 2007). Beveiligingsmiddelen kunnen de ernst van het letsel beperken. De andere maatregelen kunnen compenseren voor functiestoornissen die gepaard gaan met het ouder worden. Hierdoor kunnen ouderen langer op een veilige en zelfstandige wijze aan het verkeer blijven deelnemen.

Bij verkeerseducatie voor de oudere automobilist kan worden gedacht aan een laagdrempelige cursus waarin informatie wordt gegeven over de functiestoornissen die gepaard gaan met het ouder worden, over beschikbare hulpmiddelen om ondanks dergelijke beperkingen zo lang mogelijk op een veilige manier auto te kunnen blijven rijden, over gewijzigde verkeerssituaties en -regels, en over probleemsituaties die zij in het verkeer kunnen tegenkomen en hoe zij daar het best mee om kunnen gaan. Tijdens dergelijke voorlichtingsbijeenkomsten kan ouderen ook de gelegenheid worden geboden om hun rijvaardigheid en rijgedrag te toetsen, en naar gelang het resultaat eventueel via rijlessen en gedragsveranderingen te verbeteren.

De grootste uitdaging bij dergelijke cursussen is om ook die mensen te bereiken die zelf ernstige twijfels hebben over hun eigen rijkwaliteiten en mensen die hun rijvaardigheid overschatten. Deze beide groepen zullen waarschijnlijk minder snel geneigd zijn aan deze cursussen deel te nemen, uit angst het rijbewijs te verliezen of vanuit de overtuiging dat zij een dergelijke cursus niet nodig hebben. Daarnaast is er ook altijd een groep mensen die überhaupt geen zin heeft om aan een cursus deel te nemen, hetzij omdat deze mensen geen cursussen willen volgen, hetzij omdat ze überhaupt geen zin hebben om aan activiteiten deel te nemen.

1.2. De BROEM-cursus

Het bekendste voorbeeld van een voorlichtingsbijeenkomst voor oudere automobilisten is de BROEM-cursus. Deze cursus wordt sinds 1990 in Nederland georganiseerd. BROEM staat voor Breed Overleg Ouderen en

Mobiliteit en is een landelijk samenwerkingsverband tussen ANWB, BOVAG en VVN. Het is ontstaan om de wildgroei van rijvaardigheidsritten voor ouderen in goede banen te leiden door deze te rangschikken in één model.

De BROEM-rijvaardigheidsrit wordt afgenomen in de eigen auto, onder begeleiding van een erkende rijinstructeur of CBR-examinator, die in BROEM-verband ritbegeleider wordt genoemd. De BROEM-rit biedt de oudere automobilist een ontspannen gelegenheid om een deskundig advies over zijn of haar rijstijl te krijgen. De rit wordt aangevuld met een theorie-gedeelte en een aantal (optionele) workshops, zoals een ogentest, een gehoortest, een reactietest in een rijsimulator en/of een lezing door een apotheker of andere deskundige over de invloed van het gebruik van medicijnen, alcohol of drugs op de rijvaardigheid.

“Tijdens de BROEM-rijvaardigheidsrit wordt gelet op de mate van rij-ervaring, de kennis van de verkeersdeelnemer en op zaken die te maken hebben met het ouder worden. Daarnaast wordt ernaar gestreefd de deelnemer te informeren op welke manier men zo lang mogelijk veilig mobiel kan blijven. Want dat is de doelstelling: 50-plussers veilig mobiel laten blijven.” (BROEM-secretariaat, 1992)

Naar schatting vinden er in Nederland jaarlijks tweehonderd BROEM-cursussen plaats. Deelname aan de BROEM-cursus is vrijwillig en heeft geen consequenties voor het rijbewijs. Via advertenties in huis-aan-huisbladen en folders bij onder andere bibliotheken en gemeentehuizen worden ouderen op de cursus geattendeerd. De kosten voor deelname variëren per gemeente en zijn onder meer afhankelijk van de workshops die worden aangeboden, en eventuele subsidiëring door een regionaal samenwerkingsverband of regionaal orgaan voor de verkeersveiligheid. De duur van de cursus varieert ook per gemeente: van een halve tot een hele dag.

In de loop der jaren zijn verschillende varianten van de BROEM-cursus in omloop gekomen. Dit was in 2007 voor BROEM aanleiding een richtlijn op te stellen voor de organisatie en uitvoering van een BROEM-cursus (ANWB, BOVAG & VVN, 2009). Uitgangspunt bij deze richtlijn was de handleiding voor een nieuwe opzet van BROEM-cursussen die in 2006 door het ROV Zuid-Holland en Veilig Verkeer Nederland District Zuid-Holland (2006) werd opgesteld. Tegelijkertijd met de richtlijn werd ook het BROEM-naslagwerk geactualiseerd (ANWB, BOVAG & VVN, 2008).

1.3. Evaluatie van de BROEM-cursus

De actualisatie van het BROEM-naslagwerk en de regulering van de uitvoering hebben bij BROEM geleid tot de vraag of de BROEM-cursus wellicht nog verdere inhoudelijke bijstelling behoeft. Daarnaast was men geïnteresseerd in de impact van de adviezen die de ritbegeleiders geven. Tegelijkertijd bestond bij het KpVV, de SWOV en de regionale verkeersveiligheidspartners de wens om – ter completering van het EVEO-project (zie *Voorwoord*) – de BROEM-cursus alsnog te evalueren. Vanuit het gezichtspunt van het EVEO-project was men geïnteresseerd in de effectiviteit van dit specifieke educatieprogramma. Daarnaast was men bij dit educatieprogramma ook geïnteresseerd in de vraag of de beoogde doelgroep wordt bereikt; zijn de deelnemers uitsluitend automobilisten die nog fit zijn, zich veilig gedragen en een kritische houding hebben ten opzichte van hun rijvaardigheid en rijgeschiktheid of bevinden zich onder de

deelnemers ook automobilisten die zelf ernstige twijfels hebben bij hun eigen rijkwaliteiten en automobilisten die hun rijvaardigheid overschatten?

In de zomer van 2008 hebben de BROEM-partners, het KpVV en de SWOV de handen ineengeslagen en het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland gevraagd of het bereid was zijn medewerking aan het onderzoek te verlenen. De keuze voor Zuid-Holland was gebaseerd op het feit dat de organisatie en uitvoering van de BROEM-cursus in Zuid-Holland aansluit op de werkwijze die in de richtlijn van BROEM wordt voorgeschreven. De feitelijke evaluatie van de BROEM-cursus vond plaats tussen oktober 2008 en februari 2009. In dit rapport worden de resultaten gepresenteerd.

De hoofdvragen die leidend waren bij de evaluatie zijn:

- Wat is het effect van de BROEM-cursus ten aanzien van:
 - Inzicht in leeftijdgerelateerde beperkingen?
 - Adequaat compensatiegedrag?
 - Kennis van de verkeersregels?
 - Zelfvertrouwen?
- Wat is de impact van de adviezen die de cursisten krijgen?
- Welke ouderen nemen deel aan een BROEM-cursus?
- Hoe oordelen de cursisten na afloop over de BROEM-cursus?
- Welke verbeterpunten worden door de cursisten aangedragen?

1.4. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (*Hoofdstuk 2*) wordt uitgebreid beschreven hoe de evaluatie is uitgevoerd; welke personen zijn benaderd, welke gegevens zijn verzameld, hoe zijn deze verzameld en hoe zijn ze geanalyseerd? In *Hoofdstuk 3* worden de resultaten van de analyses beschreven. Om het overzicht te behouden zijn de resultaten gesorteerd naar onderwerp. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de achtergrondkenmerken van de respondenten (§ 3.1), hun mobiliteit (§ 3.2), verkeersgedrag (§ 3.3), belangstelling voor de BROEM-cursus (§ 3.4), de effecten van de cursus (§ 3.5) en de beoordeling van de BROEM-cursus (§ 3.6). Elk onderwerp wordt afgesloten met een korte samenvatting van de resultaten. In *Hoofdstuk 4* worden deze resultaten gekoppeld aan de onderzoeksvragen uit de vorige paragraaf en volgen aanbevelingen voor de praktijk.

2. Methode

2.1. Respondenten

Voor dit onderzoek zijn 713 personen benaderd. Uiteindelijk hebben 293 mensen aan het onderzoek deelgenomen (respons van 41%). Deze respondenten waren gemiddeld 69 jaar oud, en 57% was man.

De deelnemers aan dit onderzoek werden geworven via een gerichte mailing aan personen die zich hadden aangemeld voor een BROEM-cursus en aan leden van de ouderenbond ANBO. De eerstgenoemde groep kan worden onderverdeeld in personen die de BROEM-cursus op korte termijn konden volgen en personen die op de wachtlijst werden gezet. In het vervolg van dit rapport worden deze groepen aangeduid met de termen BROEM-groep en Wachtlijstgroep. De leden van de ouderenbond worden in het vervolg aangeduid met de term Algemene groep.

Voor de BROEM-groep werden in totaal 119 mensen aangeschreven. Daarvan heeft 72% (N = 86) het onderzoek voltooid (zie *Tabel 2.1*). Van de 192 mensen uit de Wachtlijstgroep heeft 74% (N = 142) het onderzoek voltooid en van de 402 mensen uit de Algemene groep heeft 16% (N = 65) het onderzoek voltooid. De verschillen in respons zijn te verklaren door het feit dat de personen uit de eerste twee groepen zich hebben opgegeven voor een BROEM-cursus en personen uit de derde groep (waarschijnlijk) niet. De laatstgenoemden hebben daardoor waarschijnlijk minder affiniteit met het onderzoek. Daar komt bij dat van deze personen aanvankelijk ook niet bekend was of zij in het bezit waren van een rijbewijs.

	Benaderd	Vragenlijst 1 retour	Cursus	Vragenlijst 2 retour	Respons
BROEM	119	103	<i>Ja</i>	86	72%
Wachtlijst	192	171	<i>Nee</i>	142	74%
Algemeen	402	75	<i>Nee</i>	65	16%

Tabel 2.1. *Respons voor de drie groepen respondenten.*

De BROEM-groep is woonachtig in Zuid-Holland (56% man, leeftijd = 50-91, $M_{\text{leeftijd}} = 69$ jaar). Personen uit deze groepen zijn benaderd nadat zij zich hadden aangemeld voor een BROEM-cursus in Bergambacht, Rotterdam-Schiebroek of Alphen aan den Rijn. De Wachtlijstgroep is woonachtig in de Utrechtse Heuvelrug (55% man, leeftijd = 60-86, $M_{\text{leeftijd}} = 69$ jaar). Veilig Verkeer Nederland heeft hen voor het onderzoek benaderd. Men kon een antwoordstrook naar de SWOV sturen als men wilde deelnemen aan de evaluatie van de BROEM-cursus. De leden van de ouderenbond die werden aangeschreven, zijn woonachtig in de provincie Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht of Noord-Brabant (64% man, leeftijd = 58-85, $M_{\text{leeftijd}} = 69$ jaar). Dit zijn provincies die gelijk zijn aan of vergelijkbaar zijn met de provincies waarin de personen uit de BROEM- en Wachtlijstgroep woonachtig zijn. De ANBO heeft een willekeurige steekproef getrokken van

honderd ANBO-leden uit elk van de bovengenoemde provincies en hun adressen aan de SWOV verstrekt.

2.2. Materiaal en procedure

De respondenten kregen tweemaal een vragenlijst toegestuurd. De respondenten uit de BROEM-groep kregen de eerste vragenlijst ruim een week voor de cursusdatum thuisgestuurd met het verzoek de vragenlijst in te vullen en te retourneren voordat de cursus had plaatsgevonden (zie *Bijlage 1* en *5*). De tweede vragenlijst kregen zij (ruim) een maand na de cursus thuisgestuurd. De twee vragenlijsten waren identiek, met uitzondering van een serie vragen waarin wordt gevraagd wat men van de cursus vond (p. 20-25 van *Bijlage 5*). Deze vragen waren alleen opgenomen in de tweede vragenlijst die de BROEM-groep kreeg toegestuurd. De andere respondenten – uit de Wachtlijst- en Algemene groep – kregen twee keer dezelfde vragenlijst thuisgestuurd (*Bijlage 5* zonder p. 20-25) met een tussenpose van ruim een maand. Voorbeelden van de brieven die de respondenten kregen thuisgestuurd, zijn opgenomen in de *Bijlagen 1 t/m 4*. Zoals in deze brieven te lezen valt, werd met de tweede vragenlijst een kleine attentie meegestuurd. Het doel hiervan was de respons op peil te houden; respondenten stimuleren om nogmaals een vragenlijst in te vullen.

In de vragenlijst werden respondenten onder meer gevraagd naar rijervaring, ongemakken en aandoeningen, handelingen en wegsituaties die als lastig worden ervaren, bekeuringen en ongevallen. Daarnaast werd respondenten gevraagd of ze belangstelling hadden voor deelname aan een BROEM-cursus en werden enkele achtergrondkenmerken gevraagd (zoals inkomen, opleidingsniveau en woonsituatie). Om de kennis van de verkeersregels te toetsen, was er een kennistoets in de vragenlijst opgenomen. Deze toets bevatte achttien foto's van verkeerssituaties met vragen zoals die ook in het theorie-examen worden gesteld. Nadat de respondenten van de BROEM-groep de cursus hadden gevolgd, werd hen in de tweede vragenlijst ook gevraagd wat hun oordeel was over de BROEM-cursus, de BROEM-rit en het advies van de instructeur. Ook werd gevraagd of ze als gevolg van de cursus hun verkeersgedrag hadden aangepast. De vragen in de vragenlijst werden deels in de vorm van meerkeuzevragen gesteld en deels met vijfpunts-Likertschalen (bijv. helemaal mee eens, mee eens, noch mee eens noch mee oneens, mee oneens, helemaal mee oneens).

2.3. Design

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van een experimentele groep en twee controlegroepen. De BROEM-groep is de experimentele groep: respondenten uit deze groep volgen de BROEM-cursus die in dit onderzoek wordt geëvalueerd. De twee andere groepen zijn controlegroepen. Deze controlegroepen zijn nodig om vast te kunnen stellen of een BROEM-cursus een positief effect heeft op het verkeersgedrag en de kennis van de verkeersregels van personen die aan deze cursus hebben deelgenomen. Als alleen wordt gekeken naar het verkeersgedrag en de verkeerskennis van cursisten (uiteraard voor en na de cursus), dan kunnen geen betrouwbare uitspraken worden gedaan over het effect van de BROEM-cursus. Het kan immers zo zijn dat er in dezelfde periode als waarin de cursisten aan de cursus hebben deelgenomen een landelijke campagne was of brochure

werd verspreid waarin aandacht werd besteed aan de verkeersregels. Het is dan niet mogelijk het effect van de cursus en de campagne of brochure uit elkaar te halen. Voor een betrouwbaarder meting van het effect van de BROEM-cursus is het nodig om de verschillen tussen de voor- en nameting van de BROEM-cursisten (de zogenoemde experimentele groep) te vergelijken met de resultaten bij mensen die zo'n cursus niet hebben gevolgd (een controlegroep). Als er verschillen optreden bij de BROEM-cursisten, maar niet bij de andere groepen, dan wordt het waarschijnlijker dat deze verschillen kunnen worden toegeschreven aan het volgen van de cursus. In dit onderzoek hebben we daarom ook gegevens verzameld van mensen die de BROEM-cursus (nog) niet hebben gevolgd.

De Wachtlijstgroep werd als controlegroep gekozen, omdat de samenstelling van deze groep waarschijnlijk vergelijkbaar is met de experimentele groep; beide groepen hebben interesse getoond voor de BROEM-cursus. Het enige (vooraf bekende) verschil tussen beide groepen is dat de BROEM-groep de cursus wel volgde en de Wachtlijstgroep (nog) niet. Als er tussen de voor- en nameting van de BROEM-groep wel verschillen worden gevonden in bijvoorbeeld de antwoorden op de kennisvragen en bij de Wachtlijstgroep niet, dan is het aannemelijk dat deze verschillen het gevolg zijn van de cursus die de BROEM-groep heeft gevolgd.

De Algemene groep werd als controlegroep gekozen om inzicht te krijgen in eventuele verschillen tussen de gemiddelde oudere en deelnemers aan een BROEM-cursus. Is er wellicht sprake van zelfselectie? Zijn er bijvoorbeeld op voorhand verschillen in leeftijd, gezondheid, verkeersdeelname of kennis van de verkeersregels? En kunnen deze verschillen wellicht verklaren waarom sommigen wel en anderen niet deelnemen aan een BROEM-cursus? Zijn de deelnemers uitsluitend automobilisten die nog fit zijn, zich veilig gedragen en een kritische houding hebben ten opzichte van hun rijvaardigheid en rijgeschiktheid of bevinden zich onder de deelnemers ook automobilisten die zelf ernstige twijfels hebben bij hun eigen rij kwaliteiten en automobilisten die hun rijvaardigheid overschatten? We zijn er daarbij vanuit gegaan dat de mensen uit de Algemene groep, geworven via de ouderenbond ANBO, een redelijke weerspiegeling zijn van de gemiddelde groep ouderen, met zowel mensen die geïnteresseerd zijn in deelname aan een BROEM-cursus als mensen die – om wat voor reden dan ook – niet geïnteresseerd zijn in deelname aan een BROEM-cursus.

2.4. **Analyses**

De antwoorden op de vragen uit de vragenlijsten zijn op verschillende manieren geanalyseerd. We kunnen daarbij onderscheid maken tussen analyses gericht op:

- het leren kennen van de respondenten (§ 2.4.1);
- het bepalen van het effect van de cursus (§ 2.4.2); en
- de beoordeling van de BROEM-cursus door de cursisten zelf (§ 2.4.3).

In alle gevallen is alleen gebruik gemaakt van de antwoorden van respondenten die beide vragenlijsten hebben ingevuld.

2.4.1. *Kenmerken van de respondenten*

Om uit te sluiten dat de resultaten van het onderzoek worden vertekend door initiële verschillen tussen de BROEM-, Wachtlijst- en Algemene groep, is

allereerst nagegaan wat de algemene kenmerken zijn van deze groepen. Daarbij is onder meer gekeken naar de leeftijd, het inkomen, eventuele lichamelijke ongemakken en verschillende aspecten van de verkeersdeelname (kilometrage, verkeerssituaties die als lastig ervaren worden, ongevallen, en dergelijke). Hiervoor werd steeds alleen gebruik gemaakt van de antwoorden op de eerste vragenlijst (voormeting). Vervolgens zijn de kenmerken van de groepen met elkaar vergeleken met behulp van de chikwadraattoets (χ^2). Als de algemene toets een significant opleverde ($p < 0,05$) – dus als er voor een kenmerk (bijv. leeftijd) een significant verschil werd gevonden tussen de drie onderzochte groepen – dan werden drie extra toetsen uitgevoerd om te kunnen bepalen waar het verschil precies zat (BROEM vs. Wachlijst, BROEM vs. Algemeen en Wachlijst vs. Algemeen). Om te voorkomen dat significante verschillen tussen deze paren een artefact zijn van het grote aantal statistische toetsen dat wordt uitgevoerd - als je maar voldoende statistische toetsen uitvoert, zijn er altijd wel een paar (bij toeval) significant - werd het significantieniveau gedeeld door het aantal extra toetsen dat werd uitgevoerd (de zogenoemde Bonferroni-correctie). In het bovenstaande voorbeeld zouden we de gangbare p -waarde (0,05) dus delen door drie ($0,05/3 = 0,017$). Twee groepen respondenten worden dan pas verschillend geacht als het toetsresultaat een p -waarde oplevert die lager is dan 0,017.

Aangezien de groep ouderen een heterogene groep is met grote verschillen in gezondheid en mobiliteit, is in aanvulling op de vergelijking tussen BROEM-, Wachlijst- en Algemene groep ook een vergelijking gemaakt tussen leeftijdsgroepen. Het is immers mogelijk dat de BROEM-cursus nuttiger is voor en meer effect heeft op de kennis en het gedrag van mensen met meer gezondheidsproblemen en/of meer mobiliteitsproblemen en deze mensen zijn over het algemeen ouder. Voor deze aanvullende vergelijking zijn de respondenten ingedeeld in drie groepen: 50- t/m 64-jarigen (N = 77, 49% man), 65- t/m 74-jarigen (N = 159, 59% man) en 75-plussers (N = 57, 64% man). Hoewel we erkennen dat er ook binnen deze groepen grote verschillen zullen zijn en sommige 85-jarigen fitter en mobieler zijn dan sommige 50-jarigen (zie ook Davidse, 2007), was de verwachting dat de oudste groep over het algemeen meer lichamelijke aandoeningen zou hebben, meer moeite zou hebben met bepaalde verkeerssituaties en minder kilometers zou afleggen.

2.4.2. *Effect van de BROEM-cursus*

De tweede serie analyses had betrekking op het effect van de BROEM-cursus. Daarbij zijn twee effecten bekeken: het effect op de kennis van de verkeersregels en het effect op het aanpassen van het gedrag aan lichamelijke aandoeningen. De verwachting was dat de BROEM-groep na de cursus beter zou presteren dan vooraf, en dat de prestaties van de andere twee groepen ongewijzigd zouden blijven.

Gaandeweg de uitvoering van het onderzoek bleek dat een deel van de Wachlijstgroep inmiddels ook een BROEM-cursus had gevolgd. Bij de tweede vragenlijst die naar deze groep werd gestuurd, is daarom een extra vraag toegevoegd om na te kunnen gaan welke respondenten inmiddels een BROEM-cursus hadden gevolgd. Hieruit bleek dat maar liefst 98 van de 142 mensen uit de Wachlijstgroep inmiddels aan een BROEM-cursus hadden deelgenomen. Van de rest van de Wachlijstgroep was van 32 mensen

bekend dat zij bij de nameting nog geen cursus hadden gevolgd en van 12 mensen was onbekend of zij de cursus inmiddels wel of niet hadden gevolgd. Om na te gaan wat het zuivere effect is van de BROEM-cursus, zijn de analyses die betrekking hebben op de effecten van de cursus twee keer uitgevoerd. Eenmaal met de Wachtlijstgroep als controlegroep en eenmaal met een opgesplitste wachtlijstgroep; de mensen die inmiddels een BROEM-cursus hadden gevolgd, werden samengenomen met de BROEM-groep en de mensen die (nog steeds) geen cursus hadden gevolgd, werden samengenomen met de Algemene groep. In het eerste geval – totale Wachtlijstgroep als controlegroep – blijft de oorspronkelijke indeling van respondenten behouden en wordt gewoon gesproken over de BROEM-, Wachtlijst- en Algemene groep. Daar waar de resultaten worden besproken van de analyse met de opgesplitste Wachtlijstgroep, zal worden gesproken over de Experimentele groep (N = 184) en Controlegroep (N = 97).

2.4.3. *Evaluatie van de BROEM-cursus door cursisten*

De derde en laatste serie analyses was erop gericht na te gaan hoe de BROEM-cursisten de cursus beoordeelden. Wat was hun algemene oordeel, hoe beoordeelden ze de verschillende onderdelen, hebben ze de indruk dat de cursus hun gedrag heeft beïnvloed, zouden ze nogmaals deelnemen aan een BROEM-cursus en welke suggesties hebben zij voor verbetering van de cursus. Deze vragen werden uiteraard alleen gesteld aan de BROEM-groep. De antwoorden op deze vragen zijn geïnventariseerd en er is een vergelijking gemaakt tussen de antwoorden die werden gegeven door cursisten uit drie verschillende leeftijdsgroepen (50 t/m 64 jaar, 65 t/m 74 jaar en 75+). De verwachting was dat de oudste groep de meeste baat zou hebben bij de cursus en daardoor ook het meest positief zou zijn.

3. Resultaten

In dit hoofdstuk wordt allereerst ingegaan op de samenstelling van de groepen die aan het onderzoek hebben deelgenomen. In *Paragraaf 3.1* staan de achtergrondkenmerken van de deelnemers centraal. Hierbij wordt gekeken naar leeftijd (§ 3.1.1), inkomen en opleidingsniveau (§ 3.1.2), woonomgeving (§ 3.1.3) en gezondheid (§ 3.1.4). Vervolgens wordt in *Paragraaf 3.2* ingegaan op de verkeersdeelname van de respondenten. Daarbij komen rijervaring (§ 3.2.1), jaarkilometrage (§ 3.2.2), reizen naar bestemmingen buiten de eigen gemeente (§ 3.2.3) en vervoerswijzekeuze (§ 3.2.4) aan bod. In *Paragraaf 3.3* wordt het zelfgerapporteerde verkeersgedrag van de respondenten besproken: gedragsaanpassingen vanwege lichamelijke ongemakken (§ 3.3.1), handelingen en wegsituaties die als lastig worden ervaren (§ 3.3.2), fouten en bewuste overtredingen (§ 3.3.3), en bekeuringen en ongevallen (§ 3.3.4).

Vanaf *Paragraaf 3.4* wordt ingezoomd op de BROEM-cursus. Allereerst wordt besproken in hoeverre er belangstelling is voor deze cursus en welke onderwerpen tijdens een BROEM-cursus aan bod zouden moeten komen. Vervolgens wordt in *Paragraaf 3.5* ingegaan op het effect van de BROEM-cursus op de kennis van de verkeersregels en gedragsaanpassingen voor lichamelijke aandoeningen. In de afsluitende paragraaf (§ 3.6) wordt besproken hoe de cursisten de cursus hebben ervaren. Elke paragraaf wordt afgesloten met een korte samenvatting van de resultaten. De lezer die uitsluitend in de hoofdlijnen is geïnteresseerd, kan zich beperken tot het lezen van deze laatste (sub)paragrafen.

3.1. Achtergrondkenmerken van de respondenten

3.1.1. Leeftijd

De BROEM-cursus wordt aangeboden aan mensen van 50 jaar en ouder. Binnen deze groep zijn grote verschillen in gezondheid en mobiliteit. Deze verschillen kunnen van invloed zijn op het al dan niet aanmelden voor een BROEM-cursus. Daarom is allereerst nagegaan hoe de leeftijdsverdeling is binnen de totale groep respondenten. Daarvoor zijn de respondenten ingedeeld in drie groepen: 50- t/m 64-jarigen, 65- t/m 74-jarigen en 75-plussers. Iets meer dan de helft van de respondenten (54%) bleek in de middelste leeftijdsgroep te vallen. Een kwart was jonger en een vijfde viel in de oudste leeftijdsgroep (zie *Tabel 3.1*).

	BROEM	Wachttijst	Algemeen	Alle respondenten	Nederlandse bevolking
50-64	34%	23%	25%	26%	57%
65-74	31%	69%	52%	54%	24%
≥75	35%	9%	23%	20%	20%

Tabel 3.1. *Verdeling van respondenten over de drie leeftijdsgroepen.*

Binnen twee van de drie groepen respondenten liggen de verhoudingen anders. Zo zijn de drie leeftijdsgroepen in de BROEM-groep in gelijke mate vertegenwoordigd. In de Wachtlijstgroep daarentegen zijn de 65- t/m 74-jarigen nog meer oververtegenwoordigd dan in de totale groep respondenten en zijn de 75-plussers juist ondervertegenwoordigd.

3.1.2. *Inkomen en opleidingsniveau*

Twee derde van de respondenten (64%) verdient volgens eigen zeggen meer dan modaal (zie *Tabel 3.2*).

Maandinkomen	Percentage
Minder dan modaal	13%
Ongeveer modaal	23%
Meer dan modaal, maar minder dan 2 keer modaal	37%
Meer dan 2 keer modaal	26%

Tabel 3.2. *Maandinkomen per gezin van de respondenten.*

Er zijn echter wel verschillen tussen het inkomensniveau van de drie groepen ($\chi^2(2) = 14,81, p < 0,001$). Respondenten uit de Wachtlijstgroep geven vaker (72%) dan respondenten uit de Algemene groep (57%) aan meer dan modaal te verdienen ($\chi^2(1) = 14,59, p < 0,001$). Ook de BROEM-cursisten geven vaker (65%) aan meer dan modaal te verdienen dan de respondenten uit de Algemene groep ($\chi^2(1) = 6,66, p < 0,01$). De BROEM- en Wachtlijstgroep verschillen niet op dit aspect. Er zijn ook geen significante verschillen in inkomen tussen de drie leeftijdscategorieën.

Naast inkomen is ook naar het opleidingsniveau van de deelnemers gevraagd. Een belangrijk deel van de ouderen die aan dit onderzoek hebben meegedaan, heeft een hoge opleiding genoten: zo'n 41% heeft een hbo of universitaire opleiding gevolgd (zie *Tabel 3.3*).

Opleidingsniveau	Percentage
lagere school (basisschool)	7%
lager beroepsonderwijs (bijv. huishoudschool, Its)	10%
(m)ulo, mavo	19%
hbs, havo of vwo	8%
middelbaar beroepsonderwijs (mbo)	15%
hbo of universiteit	41%

Tabel 3.3. *Opleidingsniveau van de respondenten.*

Voorals mensen uit de Wachtlijstgroep blijken hoog opgeleid te zijn: zo'n 53% geeft aan een hbo of universitaire opleiding te hebben gevolgd. Bij de BROEM- en Algemene groep is dit percentage beduidend lager (respectievelijk 26% en 34%). Zowel het verschil tussen de BROEM- en Wachtlijstgroep als het verschil tussen de Algemene en Wachtlijstgroep is significant ($\chi^2_{\text{BROEM-WACHTLIJST}}(1) = 16,14, p < 0,001$; $\chi^2_{\text{WACHTLIJST-ALGEMEEN}}(1) = 6,01, p < 0,015$). Het opleidingsniveau verschilt niet tussen de drie leeftijdsgroepen.

Overigens is er – zoals te verwachten – een significante positieve correlatie tussen het maandinkomen en opleidingsniveau ($r = 0,39$, $p < 0,001$). Dit houdt in dat het maandinkomen hoger is naarmate het opleidingsniveau hoger is, en vice versa.

3.1.3. Woonomgeving

Tabel 3.4 geeft een overzicht van de leefomgeving van de respondenten. Hieruit blijkt dat de ouderen die aan dit onderzoek hebben deelgenomen, relatief vaak buiten de stad wonen: zo'n 72% woont in een omgeving met minder dan 25.000 inwoners.

Woonomgeving	Percentage
In het buitengebied / op het platteland	11%
In de dorpskern van een klein dorp (tot 10.000 inwoners)	27%
In een groot dorp (10.000 - 25.000 inwoners)	34%
In een klein tot middelgrote stad (25.000 - 100.000 inwoners)	23%
In een grote stad (meer dan 100.000 inwoners)	6%

Tabel 3.4. Woonomgeving van de respondenten.

Wederom blijkt dit vooral te gelden voor mensen uit de WachtlIJstgroep. Vaker dan zowel de BROEM-groep als de Algemene groep, geeft de WachtlIJstgroep aan in een dorp van minder dan 25.000 inwoners te wonen ($\chi^2_{\text{BROEM-WACHTLIJST}}(2) = 102,59$, $p < 0,001$; $\chi^2_{\text{WACHTLIJST-ALGEMEEN}}(2) = 70,15$, $p < 0,001$; zie ook Tabel 3.5).

Woonomgeving	BROEM	WachtlIJst	Algemeen
Buitengebied	15%	10%	5%
Dorp (tot 25.000 inwoners)	28%	88%	47%
Stad (vanaf 25.000 inwoners)	57%	1%	48%

Tabel 3.5. Woonomgeving naar type respondent.

De woonomgeving blijkt ook te verschillen tussen de verschillende leeftijdsgroepen (zie Tabel 3.6). Zo lijken de 65- t/m 74-jarigen vaker (72%) in een dorp te wonen dan zowel de jongste (57%) als oudste groep (38%). De oudste groep lijkt vaker in buitengebieden te wonen dan de andere twee groepen. De woonomgeving van de groep 65-t/m 74-jarigen blijkt inderdaad significant te verschillen van die van zowel de jongste ($\chi^2_{\text{JONG-MIDDEL}}(2) = 8,88$, $p = 0,012$) als oudste groep ouderen ($\chi^2_{\text{MIDDEL-OUDE}}(2) = 21,05$, $p < 0,001$). De verschillen tussen de oudste en de jongste groep zijn niet significant.

Woonomgeving	50-64 jaar	65-74 jaar	>75 jaar
Buitengebied	7%	9%	20%
Dorp (tot 25.000 inwoners)	57%	72%	38%
Stad (vanaf 25.000 inwoners)	37%	19%	43%

Tabel 3.6. Woonomgeving naar leeftijd.

3.1.4. Gezondheid

Onder de noemer 'Vragen over uw gezondheid' werd gevraagd of en in welke mate men, in vergelijking met vroeger, last had van een aantal (lichamelijke) ongemakken die vaak met ouderdom in verband worden gebracht. In *Tabel 3.7* staat weergegeven hoeveel procent van de respondenten enigszins of in sterke mate last hadden van bepaalde ongemakken. De ongemakken zijn gesorteerd naar frequentie, met de meest genoemde ongemakken bovenaan. Meer dan de helft van de respondenten gaf aan minder goed te zien bij fel licht en meer last te hebben van een verminderde soepelheid van nek en schouders.

Ongemakken	Percentage
Minder goed zien bij fel licht (laagstaande zon)	63%
Verminderde soepelheid van nek en schouders	58%
Minder goed dingen kunnen onthouden	50%
Verminderde spierkracht	46%
Minder goed kunnen zien bij schemer	41%
Minder goed kunnen horen	40%
Minder goed op verschillende dingen tegelijk kunnen letten	33%
Meer tijd nodig om te reageren	29%
De aandacht er minder goed bij kunnen houden	12%

Tabel 3.7. Percentage dat zegt enigszins of in sterke mate last te ondervinden van specifieke ongemakken.

Er is een aantal verschillen tussen de drie groepen in de mate waarin ze last zeggen te hebben van de bovenstaande ongemakken. Zo blijken BROEM-cursisten significant minder vaak te zeggen dat ze last hebben van een verminderde soepelheid in nek en schouders (46%) dan de mensen die op een Wachtlijst stonden (63%; $\chi^2(1) = 6,29$, $p = 0,01$). De Wachtlijstgroep geeft vaker aan minder goed dingen te kunnen onthouden (56%) dan de Algemene groep (38%; $\chi^2(1) = 6,47$, $p = 0,01$). Ook zegt de Wachtlijstgroep minder goed op verschillende dingen tegelijk te kunnen letten (37%) dan de Algemene groep (21%; $\chi^2(1) = 5,83$, $p = 0,02$).

Er is ook gekeken naar de verschillen tussen de drie leeftijdscategorieën. De groep van 75 jaar en ouder geeft significant vaker (62%) aan minder goed te kunnen horen dan zowel de groep 50- t/m 64-jarigen (32%; $\chi^2(1) = 10,48$, $p < 0,01$) als de groep 65- t/m 74-jarigen (39%; $\chi^2(1) = 8,00$, $p < 0,01$). Bovendien geeft de oudste groep respondenten vaker aan minder goed op verschillende dingen tegelijk te kunnen letten (51%) dan de groep 65- t/m 74-jarigen (26%; $\chi^2(1) = 10,68$, $p < 0,01$).

Naast lichamelijke ongemakken is respondenten ook gevraagd aan te geven of zij lijden aan bepaalde ziekten en aandoeningen die vaker bij ouderen voorkomen. In *Tabel 3.8* staat per ziekte of aandoening weergegeven hoeveel procent van de respondenten hieraan lijdt. De meeste ouderen (53%) melden dat ze aan geen van deze aandoeningen of ziekten lijden.

Ziekten en aandoeningen	Percentage
Hoge bloeddruk	24%
Hartklachten	11%
Diabetes	10%
Oogaandoening	9%
Reuma	2%
Ziekte van Parkinson	1%
Hersenaandoening (bv. beroerte, MS)	1%

Tabel 3.8. *Percentage dat zegt aan een specifieke ziekte of aandoening te lijden.*

Wat ziekten en aandoeningen betreft verschillen de BROEM-, Wachtljst- en Algemene groep niet significant van elkaar. Er is echter wel een aantal verschillen tussen de leeftijdscategorieën geconstateerd. Zo worden hartklachten minder vaak genoemd door de 50- t/m 64-jarigen (3%) dan door zowel de 65- t/m 74-jarigen (12%; $\chi^2(1) = 5,60, p = 0,02$) als de 75-plussers (18%; $\chi^2(1) = 8,97, p < 0,01$). Zoals te verwachten is het percentage respondenten dat *geen* aandoeningen heeft het laagst bij de oudste leeftijdsgroep (32%). Dit percentage is significant lager dan bij de groep 50- t/m 64-jarigen (62%; $\chi^2(1) = 12,40, p < 0,001$) en bij de groep 65- t/m 74-jarigen (55%; $\chi^2(1) = 9,48, p < 0,01$).

Tot slot is gevraagd naar medicijngebruik. Meer dan de helft van de respondenten (63%) geeft aan regelmatig medicijnen te gebruiken. Het grootste gedeelte van de mensen die regelmatig medicijnen gebruiken, geeft aan dat er geen rode of gele sticker op hun medicijnendoosje zit (84%). Deze stickers betekenen respectievelijk dat men bij gebruik van het medicijn geen voertuig mag besturen of dat het gebruik ervan de rijvaardigheid kan beïnvloeden. De BROEM-groep geeft vaker aan regelmatig medicijnen te gebruiken (74%) dan de Wachtljstgroep (58%; $\chi^2(1) = 5,88, p = 0,015$). Qua leeftijd geven de oudste respondenten vaker aan dat zij regelmatig medicijnen gebruiken (86%) dan de jongste (48%; $\chi^2(1) = 19,40, p < 0,001$) en middelste (62%; $\chi^2(1) = 10,48, p < 0,01$) groep.

3.1.5. *Samenvatting*

Iets meer dan de helft van de respondenten valt in de leeftijdsgroep van 65- t/m 74-jarigen. In de Wachtljstgroep zijn de 65- t/m 74-jarigen nog sterker vertegenwoordigd en zijn de 75-plussers juist ondervertegenwoordigd. De BROEM-groep kent een zeer gelijkmatige verdeling van de leeftijdsgroepen – elke leeftijdsgroep vertegenwoordigt een derde van deze groep respondenten – wat overigens ook betekent dat deze groep de meeste 75-plussers kent. Ten opzichte van de Nederlandse bevolking van 50 jaar en ouder, zijn er onder de totale groep respondenten beduidend meer 65-plussers. Binnen de Nederlandse bevolking is ruim 50% van de 50-plussers tussen de 50 en 64 jaar, terwijl bij de respondenten slechts een kwart tot deze leeftijdscategorie behoort.

Ongeveer twee derde van de respondenten verdient meer dan modaal. De BROEM- en Wachtljstgroep hebben een hoger inkomen dan de Algemene

groep. Daarnaast heeft een aanzienlijk deel van de ouderen die aan dit onderzoek hebben meegedaan een hoge opleiding genoten, de mensen van de Wachtljst in het bijzonder. De respondenten wonen relatief vaak buiten de stad. Wederom geldt dit vooral voor de mensen van de Wachtljst.

Wat (lichamelijke) ongemakken betreft, geeft meer dan de helft van de respondenten aan minder goed te kunnen zien bij fel licht. Ook zegt ruim de helft van de deelnemers last te hebben van verminderde soepelheid van nek en schouders. Dit laatste wordt vaker beaamd door de Wachtljstgroep dan door de BROEM-groep. De Wachtljstgroep geeft ook aan minder goed dingen te kunnen onthouden en op verschillende dingen tegelijk te kunnen letten dan de Algemene groep. Wat verschillen tussen de leeftijdsgroepen betreft, is het vooral de groep van 75 jaar en ouder die vaker aangeeft minder goed te kunnen horen dan de twee jongere groepen. Bovendien zegt de oudste groep respondenten in vergelijking met de groep 65- t/m 74-jarigen vaker dat ze minder goed op verschillende dingen tegelijk kan letten dan vroeger.

Van de ziekten en aandoeningen die vaker bij ouderen voorkomen, komt een hoge bloeddruk het meest voor onder de respondenten. Hartklachten komen vaker voor onder de twee oudste leeftijdsgroepen dan onder de groep 50- t/m 64-jarigen. Ruim de helft van de respondenten zegt aan geen enkele van de genoemde aandoeningen te lijden. Dit percentage ligt hoger naarmate de respondenten jonger zijn.

Bijna twee derde van de respondenten geeft aan medicijnen te gebruiken, maar dit betreft volgens eigen zeggen over het algemeen medicijnen die de rijvaardigheid *niet* beïnvloeden. Het medicijngebruik neemt toe naarmate de respondenten ouder zijn. Verder blijkt regelmatig medicijngebruik vaker voor te komen in de BROEM-groep dan in de Wachtljstgroep.

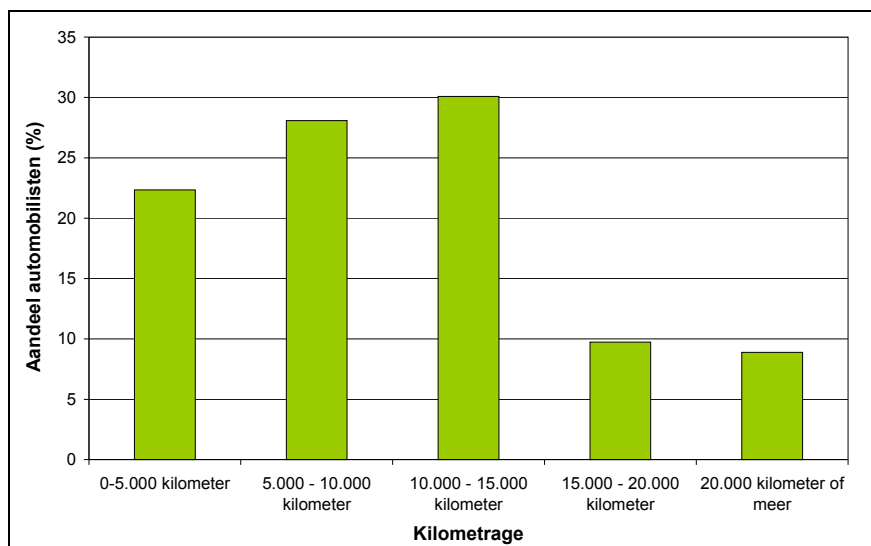
3.2. Mobiliteit

3.2.1. Rijervaring

De ouderen die aan dit onderzoek hebben deelgenomen, zijn gemiddeld 45 jaar in het bezit van een rijbewijs. Er is geen verschil tussen de drie groepen respondenten, wel zijn er significante verschillen tussen de verschillende leeftijdsgroepen. Zoals te verwachten zijn de 50- t/m 64-jarigen minder lang in het bezit van hun rijbewijs (41 jaar) dan de 65- t/m 74-jarigen (46 jaar; $t(232) = -4,08$, $p < 0,001$) en 75-plussers (47 jaar; $t(103,67) = -3,56$, $p < 0,001$). Er is geen significant verschil tussen de twee oudere groepen (65 t/m 74 jaar en 75-plussers). De meeste respondenten (81%) zeggen dat ze sinds het behalen van hun rijbewijs altijd meer dan 2.000 km per jaar hebben gereden. Ze hebben over het algemeen dus aardig wat rijervaring opgebouwd en die ook goed onderhouden.

3.2.2. Jaarkilometrage

De meeste respondenten (31%) zeggen 10.000 tot 15.000 kilometer per jaar te rijden met de auto. Ongeveer 19% van de respondenten geeft aan meer dan 15.000 kilometer per jaar te rijden (zie *Afbeelding 3.1*).



Afbeelding 3.1. Hoeveel kilometer rijdt u per jaar met de auto?

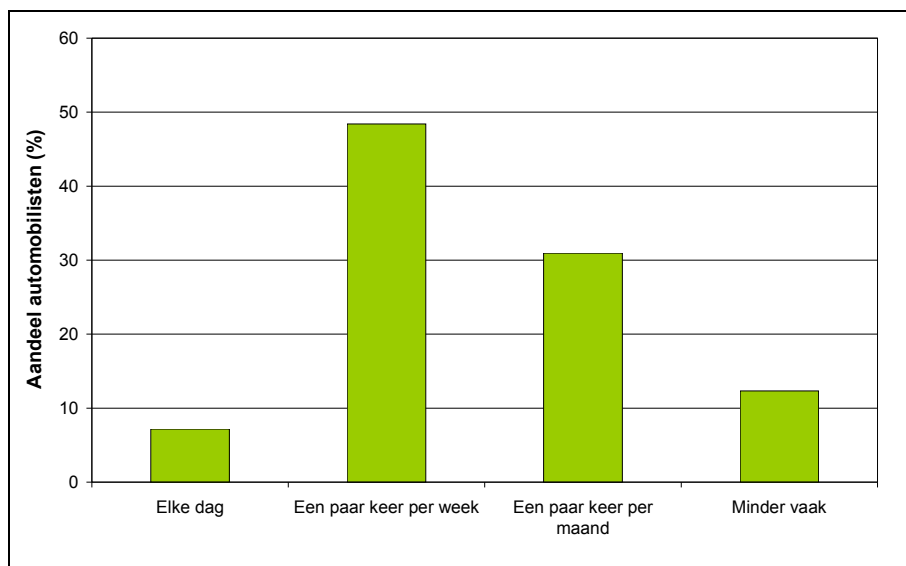
Er is geen verschil tussen de BROEM-, Wachtlijst- en Algemene groep wat het aantal afgelegde kilometers per jaar betreft. Er is echter wel een verschil tussen de verschillende leeftijdsgroepen. Van de oudste respondenten (75 jaar en ouder) zegt 71% niet meer dan 10.000 kilometer per jaar met de auto af te leggen. Slechts een klein percentage (4%) zegt meer dan 15.000 kilometer per jaar af te leggen. Dit patroon wijkt af van de twee jongere groepen: van hen zegt 40% (50-64 jaar) respectievelijk 47% (65-74 jaar) minder dan 10.000 autokilometers per jaar te maken (zie *Tabel 3.9*).

Jaarkilometrage	50-64	65-74	>75
0 - 5.000 kilometer	21%	19%	34%
5.000 - 10.000 kilometer	18%	28%	38%
10.000 - 15.000 kilometer	34%	32%	25%
15.000 - 20.000 kilometer	8%	14%	4%
20.000 kilometer of meer	18%	7%	0%

Tabel 3.9. Aantal kilometers dat jaarlijks met de auto wordt afgelegd, naar leeftijd.

3.2.3. Reizen naar bestemmingen buiten de eigen gemeente

De meeste deelnemers (49%) zeggen een paar keer per week naar bestemmingen buiten de eigen woonplaats te reizen (zie *Afbeelding 3.2*).



Afbeelding 3.2. Hoe vaak reist u naar een bestemming buiten uw eigen woonplaats?

Er zijn echter significante verschillen tussen de groepen respondenten (zie Tabel 3.10). De Wachtlijstgroep geeft vaker aan een paar keer per week of vaker naar bestemmingen buiten de eigen woonplaats te reizen dan zowel de BROEM-groep ($\chi^2(1) = 5,82, p = 0,02$) als de Algemene groep ($\chi^2(1) = 15,30, p < 0,001$). BROEM en Algemeen verschillen niet significant van elkaar.

Frequentie	BROEM	Wachtlijst	Algemeen
Een paar keer per maand of minder	49%	33%	62%
Een paar keer per week of meer	51%	67%	39%

Tabel 3.10. Reizen naar bestemming buiten de eigen woonplaats naar type respondent.

Ook de leeftijdsgroepen blijken significant te verschillen in de mate waarin zij naar bestemmingen buiten de eigen woonplaats reizen (zie Tabel 3.11). De oudste respondenten geven minder vaak aan naar bestemmingen buiten de woonplaats te reizen dan de jongste ($\chi^2(1) = 6,15, p = 0,013$) en middelste groep ouderen ($\chi^2(1) = 9,24, p < 0,01$). De twee jongere groepen verschillen onderling niet significant van elkaar ($\chi^2(1) = 0,22, p = 0,88$).

Frequentie	50-64	65-74	>75
Een paar keer per maand of minder	40%	39%	63%
Een paar keer per week of meer	60%	61%	38%

Tabel 3.11. Reizen naar bestemming buiten de eigen woonplaats naar leeftijdsgroep.

3.2.4. Keuze van vervoerswijze

Ten slotte is geïnventariseerd welke vervoerswijze ouderen gebruiken om boodschappen te doen of op familiebezoek te gaan. Zoals in *Tabel 3.12* staat weergegeven, gebruiken de ouderen uit dit onderzoek vooral de fiets en auto om boodschappen mee te doen. Voor familiebezoek gaan de meeste ouderen zelf met de auto op pad. Er zijn geen significante verschillen tussen de drie groepen respondenten, noch tussen de drie leeftijdscategorieën.

Vervoerswijze	Familiebezoek	Boodschappen/ Winkelen
Lopen	1%	10%
Fiets/Spartamet	4%	39%
Scootmobiel/brommobiel/invalidewagen	-	0,3%
Bromfiets/snorfiets	0,3%	0,3%
Auto als passagier	14%	4%
Auto als bestuurder	79%	47%
Openbaar vervoer (bus, tram, trein)	2%	-

Tabel 3.12. *Gebruik vervoerswijze bij boodschappen en familiebezoek.*

3.2.5. Samenvatting

De ouderen die aan dit onderzoek hebben meegedaan, zijn gemiddeld zo'n 45 jaar in het bezit van een rijbewijs. Geheel volgens verwachting zijn de jongste respondenten (50-64 jarigen) minder langer in het bezit van hun rijbewijs dan de twee oudere groepen.

De meeste respondenten zeggen 10.000 tot 15.000 kilometer per jaar te rijden met de auto. De oudste respondenten leggen minder kilometers af dan de twee jongere groepen en reizen ook minder vaak naar bestemmingen buiten de woonplaats. Verder blijkt de Wachtlijstgroep vaker naar bestemmingen buiten de eigen woonplaats te reizen dan de BROEM- en de Algemene groep.

Ouderen zeggen vooral de fiets en auto te gebruiken om boodschappen te doen. Voor familiebezoek gaan de meeste ouderen met de auto op pad.

3.3. Verkeersgedrag

3.3.1. Gedrag aanpassen aan lichamelijke ongemakken

De ongemakken die in § 3.1.4 beschreven staan, kunnen van invloed zijn op de rijtaak. De respondenten is daarom ook gevraagd of zij hun rijgedrag wel eens aanpassen vanwege deze ongemakken. De meest genoemde compensatiestrategieën zijn 'even langzamer gaan rijden' en 'zo veel mogelijk op rustige tijden rijden' (zie *Tabel 3.13*). Bijna de helft van de respondenten (42%) is van mening dat hij/zij het rijgedrag in het geheel niet hoeft aan te passen.

Gedragaanpassing	Percentage
Nee, voor mijn gevoel hoef ik mijn rijgedrag niet aan te passen	42%
Even langzamer gaan rijden	32%
Zoveel mogelijk op rustige tijdstippen rijden	28%
Ik heb om deze reden een auto met stuurbechrachting gekocht	21%
Niet rijden als het slecht weer is	17%
Niet rijden als het donker is	15%
Ik heb om deze reden een navigatiesysteem gekocht	15%
Mijn route zo plannen dat ik geen lastige verkeerssituaties hoef te passeren	13%
Ik heb om deze reden een auto met automatisch versnelling gekocht	13%
Alleen naar bekende plaatsen te rijden	12%
Vaker met iemand mee te rijden	9%

Tabel 3.13. *Gedragaanpassing omwille van lichamelijke ongemakken.*

De BROEM-groep zegt vaker dat ze het gedrag aanpassen dan de andere groepen. Zo zeggen de leden van de BROEM-groep vaker (23%) dat ze niet rijden als het slecht weer is dan de leden van de Wachtlijstgroep (11%; $\chi^2(1) = 5,79, p = 0,02$). Ook geven ze vaker aan (17%) dat ze hun gedrag aanpassen door alleen naar bekende plaatsen te rijden dan de Wachtlijstgroep (6%; $\chi^2(1) = 7,01, p < 0,01$). De Algemene groep zegt minder vaak (15%) het gedrag aan te passen door even langzamer te gaan rijden dan zowel de BROEM- (35%; $\chi^2(1) = 7,23, p < 0,01$) als de Wachtlijstgroep (38%; $\chi^2(1) = 10,70, p < 0,01$).

Ook als gekeken wordt naar de drie leeftijdsgroepen verschilt het compensatiegedrag op een aantal punten. De verschillen zijn steeds dezelfde kant op: de oudste groep (75 jaar en ouder) zegt vaker haar gedrag op een bepaalde manier aan te passen dan de twee jongere groepen. Ten eerste zegt de groep 75-plussers vaker (54%) haar gedrag aan te passen door zoveel mogelijk op *rustige tijdstippen* te rijden dan zowel de jongste (13%; $\chi^2(1) = 26,44, p < 0,001$) als de middelste leeftijdsgroep (26%; $\chi^2(1) = 14,67, p < 0,001$). Ten tweede geeft de oudste groep vaker (28%) aan het gedrag aan te passen door *niet te rijden als het donker is* dan de jongste (9%; $\chi^2(1) = 8,30, p < 0,01$) en middelste groep ouderen (14%; $\chi^2(1) = 5,86, p = 0,02$). Ten derde zeggen de oudste respondenten vaker (26%) te compenseren voor eventuele ongemakken door *alleen naar bekende plaatsen* te rijden dan de jongste (9%; $\chi^2(1) = 7,08, p < 0,01$) en middelste groep (8%; $\chi^2(1) = 13,51, p < 0,001$). Ten vierde zegt de oudste groep vaker (26%) een route zo te plannen dat ze *geen lastige verkeerssituaties* hoeft te passeren dan de jongste (7%; $\chi^2(1) = 10,14, p < 0,01$) en middelste groep (12%; $\chi^2(1) = 6,53, p = 0,01$). Ten vijfde zegt de oudste groep respondenten vaker (33%) dat ze ter compensatie van ongemakken een *auto met automatische versnelling* hebben gekocht dan de jongste (7%; $\chi^2(1) = 16,05, p < 0,001$) en middelste groep ouderen (9%; $\chi^2(1) = 18,07, p < 0,001$).

3.3.2. Handelingen en wegsituaties die als lastig worden ervaren

Onder de noemer 'Vragen over uw functioneren in het verkeer' werd de deelnemers gevraagd om handelingen aan te kruisen waarmee zij in het

verkeer moeite hebben. In *Tabel 3.14* staan de handelingen die het meest door respondenten werden aangekruist. Zo'n 17% van de respondenten zegt met geen van de genoemde handelingen moeite te hebben.

Handeling	Percentage
De weg vinden in een onbekende stad	57%
Rijden in slechte weersomstandigheden	41%
Rijden in het donker	32%
Parkeren	25%
Achteruitrijden	24%
Rijden in druk stadsverkeer	23%

Tabel 3.14. *Handelingen waar ouderen moeite mee zeggen te hebben.*

Er waren geen significante verschillen tussen de drie groepen respondenten in de mate waarin ze aangaven bepaalde handelingen lastig te vinden. De drie leeftijdscategorieën verschilden wel op een aantal punten. Zo zeggen respondenten van 75 jaar en ouder vaker (47%) dat ze moeite hebben met rijden in het donker dan de jongste respondenten (26%; $\chi^2(1) = 6,58$, $p = 0,01$) en de 65- t/m 74-jarigen (30%; $\chi^2(1) = 5,91$, $p = 0,02$). Ook zegt de oudste groep respondenten vaker (58%) dat ze moeite heeft met rijden in slechte weersomstandigheden dan de groep 65- t/m 74-jarigen (35%; $\chi^2(1) = 8,91$, $p < 0,01$). De groep oudste respondenten zegt bovendien minder vaak (7%) dat ze met geen van de genoemde handelingen moeite heeft dan de groep 50- t/m 64-jarigen (23%; $\chi^2(1) = 6,39$, $p = 0,01$).

Op dezelfde wijze is de deelnemers gevraagd naar wegsituaties waar zij moeite mee hebben. De wegsituaties die het meest worden genoemd, staan in *Tabel 3.15*. Zo'n 32% zegt met geen van de genoemde wegsituaties moeite te hebben.

Wegsituaties	Percentage
Korte invoegstrook op de snelweg	42%
Rotondes / verkeerspleinen met meer dan een rijstrook	32%
Kruisingen of rotondes met vrijliggende fietspaden	20%
Kruispunten zonder verkeerslichten	18%

Tabel 3.15. *Wegsituaties waar ouderen moeite mee zeggen te hebben.*

BROEM-cursisten zeggen significant vaker (27%) dat ze moeite hebben met kruispunten zonder verkeerslichten dan mensen op de Wachtlijst (13%; $\chi^2(1) = 6,37$, $p = 0,01$). Daarnaast zegt de oudste groep respondenten vaker (30%) dat ze moeite heeft met kruisingen zonder verkeerslichten dan de groep 65- t/m 74-jarigen (15%; $\chi^2(1) = 6,56$, $p = 0,01$). Bovendien zegt de groep 75-plussers vaker (35%) dat ze moeite heeft met kruisingen of rotondes met vrijliggende fietspaden dan zowel de groep 50- t/m 64-jarigen (17%; $\chi^2(1) = 5,85$, $p = 0,02$) als de groep 65- t/m 74-jarigen (16%; $\chi^2(1) = 8,79$, $p < 0,01$).

Ten slotte is de respondenten gevraagd aan te geven of, en zo ja, welke weg- en verkeerssituaties ze bewust *ontwijken* omdat ze deze lastig vinden. Zo'n 24% geeft aan dat er inderdaad situaties zijn die zij bewust ontwijken. Er zijn geen significante verschillen tussen de drie groepen respondenten. Er is echter wel een (bij benadering) significant verschil tussen de leeftijdsgroepen: de oudste groep respondenten zegt vaker (37%) dat ze bepaalde weg- en verkeerssituaties vermijdt dan de jongste groep respondenten (18%; $\chi^2(1) = 5,49, p = 0,02$). De voornaamste situaties die respondenten zeggen te vermijden staan in *Tabel 3.16* weergegeven.

Situatie	Toelichting
(Extreme) Drukke	Spits, File, Drukke steden
Onbekende omgeving	Onbekende wegen en steden
Onoverzichtelijke kruispunten	Zonder verkeerslichten, waar je beide richtingen voorrang moet geven
Weersomstandigheden	Sneeuw, mist, hagel, harde regen, storm, gladheid
Snelwegen	In- en uitvoegen, rijstrook wisselen
Parkeren	Achteruit inparkeren, links inparkeren, smalle plekken
Wegwerkzaamheden	
Rijden in het donker	
Steden met tramlijnen	Tramrails

Tabel 3.16. *Verkeerssituaties die ouderen bewust zeggen te ontwijken.*

3.3.3. *Fouten en bewuste overtredingen*

Om een beeld te krijgen van het algemene verkeersgedrag van de respondenten, is een serie stellingen opgenomen onder de noemer 'Vragen over u als automobilist'. Deze serie stellingen is grotendeels gebaseerd op de verkorte versie van de Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) van Reason et al. (1990). Deze verkorte versie staat beschreven in Parker et al. (1995). De DBQ is een vragenlijst waarin mensen wordt gevraagd aan te geven hoe vaak ze als automobilist fouten maken en overtredingen begaan. De vragenlijst is zo ontworpen dat de antwoorden op de vragenlijst een beeld geven van de mate waarin iemand geneigd is *bewuste overtredingen*, *gevaarlijke fouten* en/of *onschuldige vergissingen* te begaan. De vragenlijst is in het verleden onder meer gebruikt om na te gaan of deze een voorspellende waarde heeft voor de ongevalsbetrokkenheid: zijn mensen die aangeven dat ze regelmatig bewuste overtredingen begaan ook vaker bij ongevallen betrokken? Het antwoord is ja. Mensen die via de DBQ aangeven dat ze regelmatig bewuste overtredingen begaan, lijken ook vaker bij ongevallen betrokken te zijn (zie bijv. Parker et al., 1995).

Om na te gaan of de dertig stellingen op pagina 8 en 9 van de vragenlijst in *Bijlage 5* grofweg in dezelfde categorieën uiteenvallen als in de studies van Parker et al. (1995), is een factoranalyse uitgevoerd op de antwoorden van de respondenten. Uit de factoranalyse blijkt dat de stellingen in drie factoren kunnen worden ingedeeld (zie *Bijlage 6*). De eerste factor bestaat uit negen stellingen die gaan over fouten die een conflict met andere weggebruikers op kunnen leveren ($\alpha = 0,71$). Dit type fouten komt overeen met de

gevaarlijke fouten van Parker et al. Twee voorbeelden van dit type fouten zijn: 'Terwijl u rechts afslaat, bijna een fietser aanrijden die rechts van u reed' en 'Een voorrangsbord over het hoofd zien en daardoor bijna in botsing komen met verkeer dat voorrang heeft'. De tweede factor bestaat uit tien vragen die gaan over fouten die eerder gênant of vervelend zijn voor degene die ze begaat dan dat ze gevaarlijk zijn voor anderen ($\alpha = 0,62$). Dit type fouten komt overeen met de *onschuldige vergissingen* van Parker et al. Twee voorbeelden van dit type fouten zijn: 'Vergeten de handrem te ontgrendelen als u weg wilt rijden' en 'Een afslag op de snelweg missen en daardoor een lange omweg moeten maken'. De derde factor beslaat acht gedragingen die als *bewuste overtredingen* kunnen worden aangemerkt ($\alpha = 0,58$). Twee voorbeelden van dit type fouten zijn: 'Harder rijden op een auto(snel)weg dan op die weg is toegestaan' en 'In de auto stappen en zelf rijden hoewel u vermoedt dat u meer heeft gedronken dan wettelijk is toegestaan'. Van de 27 stellingen die zijn overgenomen uit de studie van Parker et al., zijn 22 stellingen op identieke wijze in factoren ingedeeld als in de oorspronkelijke studie. Van de overige vijf stellingen hadden drie stellingen een te lage factorlading ($< 0,30$) om ze aan een van de factoren toe te kunnen kennen, terwijl de twee andere stellingen als gevaarlijke fout werden geclassificeerd terwijl het eigenlijk – volgens de studie van Parker et al. – een onschuldige vergissing betrof of andersom. De drie 'nieuwe' stellingen (nummers 22, 29 en 30) zijn ingedeeld overeenkomstig de verwachtingen (respectievelijk bewuste overtreding en tweemaal onschuldige vergissing).

Over het algemeen zeggen de ouderen in dit onderzoek nooit of soms vergissingen, fouten of overtredingen te begaan. De respondenten geven dus aan weinig tot niets fout te doen. Overtredingen die men volgens eigen zeggen wel regelmatig begaat, zijn te hard rijden op de snelweg en binnen de bebouwde kom.

Een vergelijking tussen de groepen respondenten laat zien dat er verschillen zijn tussen de frequentie waarmee ze *gevaarlijke fouten* ($F(2, 277) = 3,31$, $p = 0,04$) en *bewuste overtredingen* ($F(2, 282) = 4,49$, $p = 0,01$) zeggen te begaan. Uit post hoc Tukey HSD-toetsen blijkt dat de Wachtlijstgroep significant vaker ($p = 0,03$) zegt dat ze *gevaarlijke fouten* begaat ($M = 0,23$ op een schaal van 0 t/m 5) dan de Algemene groep ($M = 0,15$). Daarnaast blijkt de Wachtlijstgroep significant vaker ($p = 0,02$) aan te geven dat ze *bewuste overtredingen* begaat ($M = 0,44$) dan de BROEM-groep ($M = 0,35$). In vergelijking met de Algemene groep ($M = 0,36$) lijkt de Wachtlijstgroep ook vaker te zeggen dat ze bewuste overtredingen begaat, maar dit verschil is niet significant.

De drie leeftijdsgroepen verschillen alleen van elkaar in de mate waarin ze *bewuste overtredingen* zeggen te begaan ($F(2, 282) = 4,07$, $p = 0,02$). Uit post hoc Tukey HSD-toetsen blijkt dat de oudste respondenten minder vaak ($M = 0,31$) aangeven dat ze bewuste overtredingen begaan dan zowel de 65- t/m 74-jarigen ($M = 0,42$; $p = 0,02$) als de jongste respondenten ($M = 0,42$; $p = 0,04$).

3.3.4. Bekeuringen en ongevallen

Het grootste deel van de ouderen die aan dit onderzoek hebben meegedaan (61%), heeft in het afgelopen jaar geen bekeuringen gehad.

Minder dan een derde van alle respondenten (25%) geeft aan dat ze in het afgelopen jaar een bekeuring voor te hard rijden heeft gehad. Bij het grootste deel van hen gaat het om één bekeuring, maar dit loopt op tot een enkele uitschieter van maar liefst vier bekeuringen (zie *Tabel 3.17*).

Aantal bekeuringen voor te hard rijden	Aantal	Percentage
0	219	75%
1	51	17%
2	15	5%
3	4	1%
4	4	1%

Tabel 3.17. Percentages ouderen per aantal bekeuringen voor snelheidsovertredingen.

Het percentage respondenten dat het afgelopen jaar een bekeuring heeft gekregen voor fout parkeren, ligt een stuk lager (5%). Ook het percentage ouderen dat een bekeuring heeft gehad voor een andere verkeersovertreding is zeer laag (7%).

Er zijn geen significante verschillen tussen het aantal bekeuringen dat de BROEM-, WachtlIJst- en Algemene groep heeft gekregen. Ook de drie leeftijdsgroepen verschillen niet in het aantal ontvangen bekeuringen.

In de vragenlijst werd ook gevraagd naar eventuele ongevallen die de respondenten hebben gehad. Hieruit blijkt dat een vijfde van de deelnemers in de afgelopen vijf jaar een of meer ongevallen heeft gehad. In *Tabel 3.18* staat weergegeven hoeveel ongevallen de ouderen die aan het onderzoek hebben meegedaan, in de afgelopen vijf jaar hebben gehad. Er zijn geen significante verschillen tussen de drie groepen respondenten noch tussen de drie leeftijdscategorieën.

Aantal ongevallen	Aantal	Percentage
0	234	80%
1	48	16%
2	7	2%
3	3	1%
5	1	0,3%

Tabel 3.18. Aantal ongevallen in de afgelopen vijf jaar.

3.3.5. *Samenvatting*

Iets meer dan de helft van de respondenten zegt het gedrag weleens aan lichamelijke ongemakken aan te passen. De BROEM-groep geeft vaker dan de WachtlIJstgroep aan dat ze haar gedrag aanpast door niet te rijden als het slecht weer is of door alleen naar bekende plaatsen te rijden. De Algemene groep zegt minder vaak haar gedrag aan te passen door even langzamer te

gaan rijden dan zowel de BROEM- als de Wachtljstgroep. De oudste groep (75+), ten slotte, zegt vaker dan de twee jongere groepen haar gedrag aan te passen door: zoveel mogelijk op rustige tijdstippen te rijden, niet te rijden als het donker is, alleen naar bekende plaatsen te rijden, de route zo te plannen dat ze geen lastige verkeerssituaties hoeft te passeren en een auto met automatische versnelling te kopen.

De weg vinden in een onbekende stad wordt door meer dan de helft van de respondenten moeilijk gevonden. Daarmee is dit het meest gegeven antwoord op de vraag met welke handelingen men moeite heeft. Rijden in slechte weersomstandigheden en rijden in het donker worden ook door minstens een derde van de respondenten lastig gevonden. Deze handelingen worden vaker genoemd door 75-plussers dan door een of beide jongere groepen. Onder de 75-plussers zijn verhoudingsgewijs ook minder respondenten die met geen van de genoemde handelingen moeite hebben.

Wegsituaties die door minstens een derde van de respondenten moeilijk worden gevonden, zijn korte invoegstroken op de snelweg en rotondes met meer dan één rijstrook. De groep 75-plussers zegt vaker dat ze moeite heeft met situaties zoals kruisingen of rotondes met vrijliggende fietspaden en kruisingen zonder verkeerslichten dan een of beide jongere groepen. De BROEM-groep zegt vaker dat ze moeite heeft met kruispunten zonder verkeerslichten dan de Wachtljstgroep. Ten slotte zegt een kwart van de respondenten dat er weg- en verkeerssituaties zijn die ze bewust ontwijken, omdat ze deze lastig vinden. Het zijn wederom de 75-plussers die dit verhoudingsgewijs vaker zeggen.

Over het algemeen zeggen de respondenten dat ze zelden of nooit fouten, vergissingen of overtredingen begaan. Alleen te hard rijden lijkt iets vaker te worden toegegeven. De Wachtljstgroep begaat vaker fouten die een conflict met andere weggebruikers kunnen opleveren (gevaarlijke fouten), dan de Algemene groep. De Wachtljstgroep begaat bovendien vaker bewuste overtredingen dan de BROEM-groep. De 75-plussers begaan minder vaak bewuste overtredingen dan beide jongere groepen.

Ruim de helft van de respondenten heeft in het afgelopen jaar geen bekeuringen gehad. Minder dan een derde van alle respondenten geeft aan het afgelopen jaar een bekeuring te hebben gehad voor te hard rijden. Het aantal mensen dat het afgelopen jaar een bekeuring voor fout parkeren of een andere overtreding heeft gekregen is beduidend lager. Er zijn op dit punt geen significante verschillen tussen de BROEM-, Wachtljst en Algemene groep, noch tussen de drie leeftijdscategorieën. Een vijfde van de respondenten heeft in de afgelopen vijf jaar een of meer ongevallen gehad. Ook hier zijn geen significante verschillen geconstateerd tussen de drie groepen of leeftijdscategorieën.

3.4. Belangstelling voor de BROEM-cursus

In de eerste vragenlijst is de respondenten, ongeacht hun eventuele deelname aan een BROEM-cursus, ook gevraagd naar hun belangstelling voor de BROEM-cursus. Daarbij passeerden vele zaken de revue. In deze paragraaf wordt besproken of ze al eens aan een dergelijke cursus hebben meegedaan (§ 3.4.1), of ze in de toekomst aan zo'n cursus zouden willen deelnemen (§ 3.4.2), waarom wel of niet (§ 3.4.3), wat volgens hen tijdens

zo'n cursus aan bod zou moeten komen (§ 3.4.4), wie een dergelijke cursus zou moeten aanbieden, hoe men hiervan op de hoogte gesteld zou willen worden en welk bedrag men zou willen betalen voor deelname aan een dergelijke cursus (§ 3.4.5).

3.4.1. Eerdere deelname

Het grootste deel van de respondenten (85%) geeft aan nog niet eerder een BROEM-cursus te hebben gevolgd. Zo'n 53% van hen geeft aan dat ze ook niet van het bestaan van een dergelijke cursus afwisten, terwijl de andere 47% aangeeft dat ze er wel eens van gehoord hadden. Wat eerdere deelname betreft zijn er enkele verschillen tussen de drie groepen respondenten (zie Tabel 3.19). De BROEM-groep verschilt significant van zowel de Wachtlijstgroep ($\chi^2(2) = 18,55, p < 0,001$) als de Algemene groep ($\chi^2(2) = 15,60, p < 0,001$) in de zin dat de respondenten uit deze groep vaker zeggen al eerder een BROEM-cursus te hebben gevolgd dan de respondenten uit de twee andere groepen.

Eerdere deelname	BROEM	Wachtlijst	Algemeen
Ja	32%	9%	8%
Nee, maar ik heb er wel eens van gehoord	27%	41%	53%
Nee, ik wist ook niet dat zo iets bestond	42%	50%	39%

Tabel 3.19. Eerdere deelname aan BROEM of soortgelijke cursus, naar type respondenten.

Er zijn ook verschillen tussen de drie leeftijdsgroepen. De oudste groep respondenten (van 75 jaar en ouder) geeft vaker (36%) aan reeds aan een dergelijke cursus te hebben deelgenomen dan zowel de jongste groep deelnemers (5%; $\chi^2(2) = 19,78, p < 0,001$) als de groep 65- t/m 74-jarigen (13%; $\chi^2(2) = 14,48, p = 0,001$).

3.4.2. Interesse voor deelname

Het merendeel van de respondenten (66%) geeft aan in de toekomst beslist of waarschijnlijk aan een BROEM-cursus mee te willen doen. De Algemene groep verschilt op dit punt significant van zowel de BROEM-groep als de Wachtlijstgroep ($\chi^2(2) = 19,29, p < 0,001$; $\chi^2(2) = 39,21, p < 0,001$). Zoals te verwachten toonden de twee laatstgenoemde groepen meer interesse om aan een dergelijke cursus mee te doen (68% en 75% respectievelijk) dan de Algemene groep (42%).

Zo'n 30% van de respondenten zegt nog niet te weten of zij (nogmaals) aan een BROEM-cursus zouden deelnemen. Het percentage ouderen dat aan deelname twijfelt, is wat groter in de Algemene groep (39%) dan in de BROEM- (31%) en Wachtlijstgroep (25%). Slechts 5% van de respondenten geeft aan geen interesse in een BROEM-cursus te hebben. Er zijn geen significante verschillen tussen de drie leeftijdsgroepen in de mate waarin interesse wordt getoond voor deelname aan de BROEM-cursus.

3.4.3. *Waarom wel of niet deelnemen?*

De respondenten is – via een open vraag – ook gevraagd naar hun *redenen* om in de toekomst wel of niet aan een BROEM-cursus deel te nemen. De meest genoemde redenen om beslist of waarschijnlijk *wel* aan een toekomstige cursus mee te doen zijn te scharen onder ‘Opfrissen van de verkeersregels’ en ‘Controle van de rijvaardigheid’. ‘Veiligheid’ en ‘Identificeren van zwakke punten’ worden ook vaak genoemd. Of zoals een van deelnemers het brengt: “Ik vind het erg belangrijk dat mijn deelname aan het verkeer veilig is. Als dit niet het geval is te weten waar het aan schort. En dan mijn maatregelen te kunnen nemen”. *Tabel 3.20* geeft een overzicht van de belangrijkste redenen om beslist of waarschijnlijk wel aan een BROEM-cursus mee te doen. Per reden is ter illustratie een aantal voorbeelden gegeven van de antwoorden die de respondenten gaven.

Redenen om <i>wel</i> deel te nemen	Voorbeelden
Opfrissen van de verkeersregels	<p>“In verband met verandering van de verkeersregels en borden”</p> <p>“Er is veel veranderd, opfrissing nodig”</p> <p>“Nooit te oud om bij te leren”</p>
Test van rijvaardigheid en/of rijgeschiktheid	<p>“Ik wil graag testen hoe het nu met mijn rijvaardigheid is, heb moeite met sommige situaties”</p> <p>“Een kenner mijn rijstijl laten beoordelen”</p> <p>“Om te ondervinden hoe goed, minder goed of slecht ik rij”</p> <p>“Is mijn reactievermogen nog goed genoeg”</p> <p>“Bij blijven wegens ouderdom (reactie)”</p> <p>“Ik heb bijna 2 jaar niet gereden, 1^e hersenoperatie, 2^e insult”</p> <p>“Weten wanneer je moet stoppen met autorijden”</p>
Slechte gewoontes herkennen en corrigeren	<p>“Om attent gemaakt te worden op handelingen die niet meer op een juiste manier uitgevoerd worden”</p> <p>“Mogelijk ingeslopen rijstijlfouten afleren”</p> <p>“Zo’n cursus houd je scherp, je wordt gewezen op ingesleten fouten</p>
Bevestiging	<p>“Om zelf te horen dat het nog oké zit”</p> <p>“Het is goed om te kijken of alles nog redelijk goed gaat”</p> <p>“Zelfvertrouwen”</p>
Veiligheid	<p>“Om verantwoord aan het verkeer deel te nemen”</p> <p>“Voor mijn veiligheid en die van anderen”</p> <p>“Bijtscholing is altijd belangrijk”</p>
Bij blijven	<p>“Om op mijn <i>qui-vive</i> te blijven in het verkeer”</p> <p>“Om bij de tijd te blijven”</p> <p>“Goed mee te rijden in deze tijd”</p>
Familiebelang	<p>“Wegens ziekte van mijn man ben ik gedwongen meer zelf te rijden”</p> <p>“Wil zo lang mogelijk blijven autorijden i.v.m. gehandicapte echtgenote”</p>
Overig	<p>“Ervaringen uitwisselen met anderen”</p>

Tabel 3.20. *Redenen om deel te nemen aan BROEM-cursus.*

Ongeveer een derde van de respondenten heeft aangegeven nog niet te weten of ze (nogmaals) een BROEM-cursus zouden willen volgen. Een reden die door verschillende mensen wordt genoemd, is dat deelname

afhngt van hun lichamelijke en geestelijke gesteldheid in de komende jaren (“Hangt van mijn gezondheid af”; “Dat ligt aan de persoonlijke omstandigheden”; “Als ik merk dat m’n rijvaardigheid minder wordt”; “Als ik niet zeker van mijzelf zou zijn, zou ik het overwegen”). Een aanzienlijk deel van de BROEM- en Wachtlijstgroep geeft aan dat het een eventuele toekomstige deelname laat hangen van zijn ervaring met de komende cursus (“Omdat ik nog nooit heb meegedaan, weet ik niet of deze cursus zinvol is, ik wacht af”; “Hangt af van resultaat 1^e BROEM-cursus”; “Hangt mede af van effectiviteit van de komende cursus”; “Eerst meemaken wat cursus inhoudt”).

Een minderheid van de deelnemers geeft aan zeker of waarschijnlijk *niet* aan een BROEM-cursus mee te willen doen (5%). Deze minderheid bestaat voornamelijk uit mensen uit de Algemene groep. Ook bij de mensen die aangaven beslist of waarschijnlijk geen BROEM-cursus te willen volgen, is gekeken naar de redenen die zij hiervoor opgeven (zie *Tabel 3.21* voor een overzicht van de belangrijkste redenen).

Redenen om <i>niet</i> deel te nemen	Voorbeelden
Volgens eigen zeggen voldoende rijervaring, kennis en/of inzicht	<p>“Niet, ik heb meer dan 50 jaar ervaring en ik rijd geen grote afstanden meer”</p> <p>“58 jaar dagelijkse rijervaring tot op heden geen ongelukken”</p> <p>“Genoeg rijervaring”</p> <p>“Ik heb jaren 40.000 á 50.000 km gereden voor mijn werk, dus ik denk dat ik wel zonder cursus kan”</p> <p>“Ik rijd elke dag en heb deze cursus niet nodig”</p> <p>“Ik denk dat ik voldoende verkeersinzicht heb”</p> <p>“Voldoende kennis van zaken en rijervaring”</p> <p>“Ik vind mijzelf nog goed rijden”</p> <p>“Nog geen behoefte aan”</p> <p>“Lijkt me niet nodig”</p>
Lichamelijke gebreken	“Ben invalide aan het worden”
Rijd niet veel meer	“Rij ik te weinig voor”
Houd al rekening met leeftijd	<p>“Rijd naar mijn idee nog goed. Houd rekening met mijn leeftijd. Rijd niet in de spits en niet in het donker of met slecht weer”</p> <p>“Op lange afstanden rijdt mijn familie”</p>
Geen inhoudelijke reden	<p>“Gedoe”</p> <p>“Ik heb een hekel aan cursussen, maar wie weet...”</p> <p>“Omdat je alleen bent is het zo moeilijk”</p> <p>“Sedert kort weduwnaar, geen lust meer iets te ondernemen”</p>

Tabel 3.21. Redenen om niet deel te nemen aan BROEM-cursus.

3.4.4. Gewenste onderwerpen

De respondenten is ook gevraagd naar de kennis of vaardigheden die ze tijdens een BROEM-cursus zouden willen opdoen. De punten die mensen konden aankruisen, staan in *Tabel 3.22*.

Onderwerpen	Percentage
Opfrissen van de verkeersregels	84%
Analyse van uw rijstijl	65%
Tips over hoe om te gaan met lastige verkeerssituaties	39%
Informatie over functies die achteruitgaan bij het ouder worden	38%
Informatie over Het Nieuwe Rijden (energiebewust)	24%
Informatie over rijbewijsverlenging en medische keuring	14%
Gebruik van navigatiesystemen	13%
Ik heb geen interesse in een dergelijke cursus	4%

Tabel 3.22. *Mate van interesse voor mogelijke onderwerpen van de BROEM-cursus.*

De groepen die voorafgaand aan het onderzoek al interesse hadden getoond in de BROEM-cursus (BROEM en Wachtlijst), uitten meer interesse in het opfrissen van de verkeersregels (87% en 90% respectievelijk, $\chi^2(1) = 8,44$, $p < 0,01$; $\chi^2(1) = 15,99$, $p < 0,001$) dan de Algemene groep (68%). Bovendien toonden zowel de BROEM- (76%) als Wachtlijstgroep (69%) meer interesse in een analyse van de eigen rijstijl dan de Algemene groep (43%; $\chi^2(1) = 16,53$, $p < 0,001$; $\chi^2(1) = 12,50$, $p < 0,001$). De drie leeftijdsgroepen verschillen niet significant in de onderwerpen waarin zij geïnteresseerd zijn.

Een klein deel van de respondenten (4%) gaf aan helemaal geen interesse te hebben in een BROEM-cursus. Dit waren significant vaker respondenten uit de Algemene groep (17%) dan respondenten uit de BROEM- (1%; $\chi^2(1) = 12,57$, $p < 0,001$) of Wachtlijstgroep (0%; $\chi^2(1) = 25,38$, $p < 0,001$). Het betrof grotendeels dezelfde mensen als die bij de vraag over deelname in de toekomst ook al aangaven niet met een cursus mee te willen doen.

3.4.5. *Logische aanbieder en hoogte eigen bijdrage*

Volgens een derde van de respondenten (37%) is Veilig Verkeer Nederland de meest logische partij voor het geven van een opfriscursus zoals de BROEM-cursus. Andere mogelijke aanbieders, zoals rijsscholen, gemeenten of ouderenbonden, worden door minder dan 10% van de respondenten genoemd. De respondenten uit de Algemene groep en de 75-plussers hebben wat dit betreft een afwijkende mening. Respectievelijk 22% en 18% van de respondenten uit deze groepen vinden de ouderenbonden – waar de eerstgenoemden overigens ook lid van zijn – wel een logische partij voor het aanbieden van BROEM-cursussen. Een aanzienlijk deel van de respondenten (38%) maakt het eigenlijk niet uit wie de cursus aanbiedt. Dit geldt voor alle groepen respondenten.

Informatie over de BROEM-cursus ontvangt men het liefst via een folder die men in de brievenbus krijgt, een gerichte e-mail, de krant of de ouderenbond (zie Tabel 3.23). De verschillende groepen respondenten hebben verschillende wensen. Zo wordt de folder vaker genoemd door de BROEM- en Wachtlijstgroep (41% en 52% respectievelijk, $\chi^2(1) = 9,88$, $p = 0,002$; $\chi^2(1) = 22,82$, $p < 0,001$) dan door de Algemene groep (17%). De BROEM-groep noemt de krant ook vaker (43%) dan de Algemene groep (17%);

$\chi^2(1) = 11,63, p = 0,001$) en de Wachtlijstgroep noemt de gerichte e-mail vaker (47%) dan de Algemene groep (20%; $\chi^2(1) = 13,90, p < 0,001$). De Algemene groep, bestaande uit leden van de ANBO, noemt de ouderenbond vaker (69%) dan zowel de BROEM-groep als de Wachtlijstgroep (26% en 14% respectievelijk, $\chi^2(1) = 28,58, p < 0,001$; $\chi^2(1) = 62,95, p < 0,001$). De leeftijdsgroepen verschillen niet in hun voorkeuren.

Gewenst medium	Percentage
Folder in de brievenbus	41%
Gerichte e-mail	38%
Krant	31%
Ouderenbond	30%
Folderrek bij de gemeente, bibliotheek of apotheek	11%
Internet	7%
Huisarts	7%
Tijdschrift	6%

Tabel 3.23. *Gewenst medium voor informatie over de BROEM-cursus*

De respondenten is ook gevraagd naar de eigen bijdrage die ze zouden willen betalen voor deelname aan een BROEM-cursus. Ongeveer de helft van de respondenten (46%) heeft hier 10 tot 15 euro voor over, 23% van de respondenten heeft er 15 tot 20 euro voor over en 8% is zelfs bereid 20 tot 50 euro te betalen. Vijftien procent van de respondenten heeft er echter slechts 5 tot 10 euro voor over en iets minder dan 10% van de respondenten zou er helemaal geen eigen bijdrage tegenover willen stellen. Dit laatste antwoord is vooral gegeven door respondenten uit de Algemene groep. Bijna een derde van deze respondenten (30%) wil niet meebetalen. Een deel van deze respondenten is waarschijnlijk ook in het geheel niet geïnteresseerd in deelname aan een BROEM-cursus (zie ook § 3.4.2).

3.4.6. *Samenvatting*

Meer dan driekwart van de respondenten geeft aan nog niet eerder een BROEM-cursus te hebben gevolgd, waarvan de helft aangeeft dat ze ook niet van het bestaan van een dergelijke cursus afwist. De BROEM-groep geeft vaker aan al eerder een BROEM-cursus te hebben gevolgd dan de Wachtlijst- en Algemene groep. Dit geldt ook voor de oudste groep respondenten; zij hebben vaker deelgenomen dan de beide jongere leeftijdsgroepen.

Twee derde van de respondenten geeft aan in de toekomst beslist of waarschijnlijk aan een BROEM-cursus mee te willen doen. Deze interesse is groter onder respondenten uit de BROEM- en Wachtlijstgroep. Er zijn geen significante verschillen tussen de drie leeftijdsgroepen in de mate waarin interesse voor deelname aan de BROEM-cursus wordt getoond.

Respondenten lijken vooral geïnteresseerd te zijn in het oprispen van de verkeersregels en een analyse van hun rijstijl. Dit geldt vooral voor de respondenten uit de BROEM- en Wachtlijstgroep. Slechts 5% van de respondenten heeft helemaal geen interesse in een BROEM-cursus. Dit zijn

vaker respondenten uit de Algemene groep dan mensen uit de BROEM- en Wachtlijstgroep.

De respondenten is ook gevraagd naar de *reden* om in de toekomst wel of niet deel te nemen aan een BROEM-cursus. De meest genoemde reden om *wel* deel te nemen zijn het opruimen van de verkeersregels en testen van de rijvaardigheid en/of rijgeschiktheid. Ongeveer een derde van de respondenten zegt nog niet te weten of ze (nogmaals) een BROEM-cursus zouden willen volgen. Deelname lijkt af te hangen van de lichamelijke en geestelijke gesteldheid in de komende jaren. Een aanzienlijk deel van de BROEM- en Wachtlijst-groep geeft aan dat het een eventuele toekomstige deelname laat afhangen van de ervaring met de komende cursus. Het merendeel van de respondenten die in de toekomst *niet* aan een BROEM-cursus willen deelnemen, geeft als reden op dat ze vinden dat ze die cursus niet nodig hebben, omdat ze over voldoende rijervaring en kennis beschikken.

Informatie over de BROEM-cursus ontvangt men het liefst via een folder die men in de brievenbus krijgt, een gerichte e-mail, de krant of de ouderenbond. Veilig Verkeer Nederland is volgens een derde van de respondenten de meest logische aanbieder van BROEM-cursussen. Een even groot deel van de respondenten maakt het echter niets uit wie de cursus aanbiedt. De helft van de respondenten is bereid een eigen bijdrage van 10 tot 15 euro te betalen. Een kwart wil minder of niets betalen, en een vijfde is bereid om 15 tot 20 euro bij te dragen.

3.5. Effecten van de cursus

3.5.1. Kennis

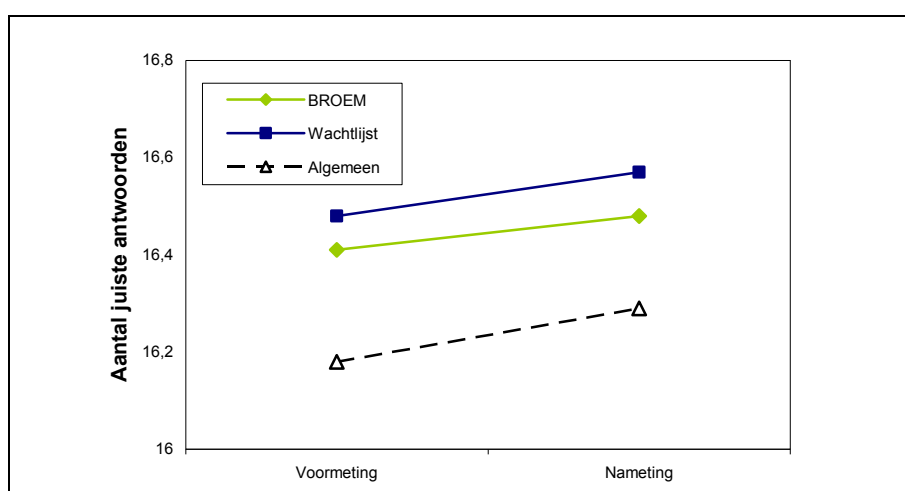
Een van de hoofdvragen van dit onderzoek was of de BROEM-cursus effect had op de theoretische verkeerskennis van ouderen. Aan de hand van een foto-toets is nagegaan of dit het geval was. Respondenten kregen achttien foto's van verschillende verkeerssituaties te zien. Elke foto was voorzien van een stelling. De respondenten werd gevraagd aan te geven of de stelling wel of niet klopte.

Over het algemeen is deze test goed gemaakt. Er zijn echter geen significante verschillen gevonden tussen de voor- en de nameting. Van de 18 vragen werden er op de nameting gemiddeld 16,5 goed beantwoord, op de voormeting werden gemiddeld 16,4 vragen goed beantwoord. Twee vragen werden door circa 50% van de respondenten fout beantwoord. Dit betrof een vraag over een parkeerverbod (zie Foto 12 op p.17 van *Bijlage 5*: "De witte auto parkeert hier; mag dat?") en een vraag over de voorrangregel bij rechtdoorgaand verkeer op dezelfde weg (zie Foto 10 op p. 17 van *Bijlage 5*: "De voetganger wil hier oversteken; moet de voetganger de afslaannde auto voor laten gaan?"). De eerste vraag werd gesteld aan de hand van een foto waarop een auto geparkeerd staat in een straat waar aan de overzijde een bord 'verboden te parkeren' staat. Bij de tweede vraag kan het hoge percentage foute antwoorden gelegen hebben aan de vraagstelling: de vraag werd hier gesteld vanuit het perspectief van de voetganger, terwijl bijna alle andere vragen vanuit het perspectief van de bestuurder werden gesteld ("mag de witte auto hier ...").

Andere vragen die relatief vaak (20-25%) fout werden gemaakt, waren:

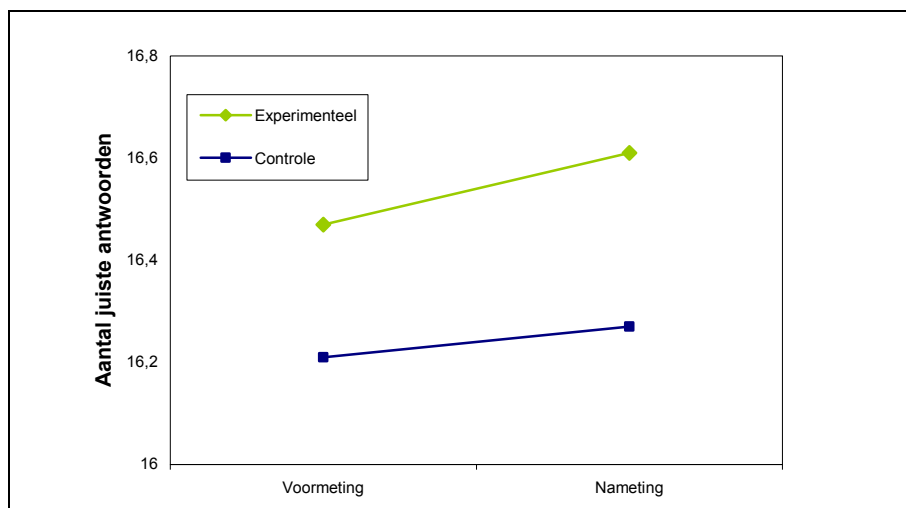
- De witte auto haalt hier langzaam de rijdende auto in; mag dat? (Foto 7)
- Is dit een adviessnelheid? (Foto 18)
- Kunt u hier een bromfiets op de rijbaan verwachten? (Foto 5)
- De voetganger wil oversteken, maar staat nog voor de zebra: is de automobilist verplicht te stoppen? (Foto 6)
- De auto rijdt hier buiten de bebouwde kom. Mag hij hier 100 kilometer per uur rijden? (Foto 9)
- U wilt op deze weg iemand inhalen; mag dat? (Foto 15)
- Mag de witte auto de rode auto rechts inhalen? (Foto 17)

In *Afbeelding 3.3* staan de gemiddelde scores op de voor- en nameting weergegeven van de BROEM-, Wachttijst- en Algemene groep. Hieruit kan worden opgemaakt dat de Wachttijst- en BROEM-groep hoger scoren dan de Algemene groep. Dit verschil is echter niet significant. De toename in de scores tussen de twee meetmomenten verschilt evenmin tussen de drie groepen respondenten.



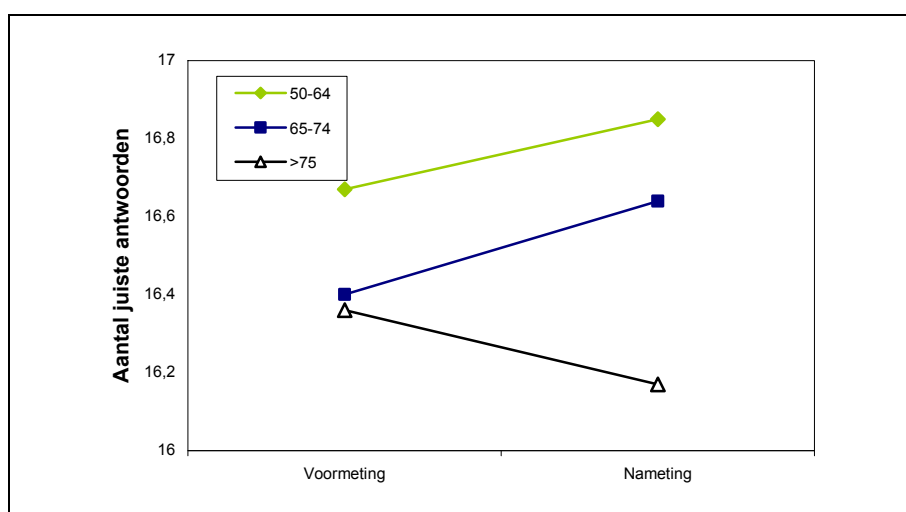
Afbeelding 3.3. Scores op de fototoets, naar groep respondenten. Vanwege de geringe verschillen begint de y-as bij de waarde 16 in plaats van 0.

Aangezien een deel van de Wachttijstgroep uiteindelijk alsnog een BROEM-cursus heeft gevolgd, is de bovenstaande vergelijking gerepliceerd, maar dan tussen de groep die wél een cursus heeft gevolgd (Experimenteel) en de groep die (echt) geen cursus heeft gevolgd (Controle; zie *Afbeelding 3.4*). Het verschil tussen de scores van deze groepen is ook hier niet significant en de groepen verschillen ook niet significant van elkaar in de mate waarin de scores op de kennistoets zijn verbeterd.



Afbeelding 3.4. Scores op de fotoets, naar conditie. Vanwege de geringe verschillen begint de y-as bij de waarde 16 in plaats van 0.

Als de resultaten van de Experimentele groep worden uitgesplitst naar leeftijd, dan lijkt de oudste groep respondenten niet te profiteren van de BROEM-cursus (zie Afbeelding 3.5). Er blijkt zowel sprake te zijn van een leeftijdseffect ($F(2, 159) = 3,17, p = 0,05$) als van een interactie-effect van meetmoment en leeftijd ($F(2, 159) = 3,08, p = 0,05$). Uit post-hoc-Scheffé-toetsen voor het leeftijdseffect blijkt dat de jongste groep significant beter scoort dan de oudste leeftijdsgroep ($p = 0,05$). Het interactie-effect lijkt erop te wijzen dat de twee jongere groepen op de nameting beter scoren dan op de voormeting, terwijl de 75-plussers op de nameting *slechter* scoren dan op de voormeting. Van deze cursuseffecten binnen de leeftijdsgroepen is echter alleen het effect voor de groep van 65- t/m 74-jarigen significant; een paired samples t-test wijst uit dat zij op de nameting significant beter presteren dan op de voormeting ($t(88) = -2,79, p < 0,01$).



Afbeelding 3.5. Scores van de Experimentele groep op de fotoets, naar leeftijdscategorie. Vanwege de geringe verschillen begint de y-as bij de waarde 16 in plaats van 0.

Overigens mogen we hieruit niet zomaar concluderen dat de BROEM-cursus een positief effect op de kennis van deze groep heeft gehad. Daarvoor blijft een vergelijking met een controlegroep noodzakelijk. Een vergelijking van de prestaties van de 65- t/m 74-jarigen uit de Experimentele en Controlegroep leert dat de 65- t/m 74-jarigen uit de Experimentele groep zowel vooraf als achteraf beter presteren dan die uit de Controlegroep (hoofdeffect van de conditie $F(1, 131) = 6,71, p = 0,01$). Verder blijkt dat beide groepen bij de nameting beter scoren dan bij de voormeting (hoofdeffect van het meetmoment $F(1, 131) = 5,86, p = 0,02$). De prestaties van de 65- t/m 74-jarigen uit de Experimentele groep nemen echter niet sterker toe dan die van de 65- t/m 74-jarigen uit de Controlegroep (interactie-effect van conditie en meetmoment $F(1, 131) = 0,96, p = 0,33$). Dit betekent dat we de eerder geconstateerde verbetering van de Experimentele groep (zie *Afbeelding 3.5*) *niet* aan de BROEM-cursus mogen toeschrijven.

3.5.2. Gedragsaanpassingen voor lichamelijke ongemakken

Tijdens de BROEM-cursus wordt ook aandacht besteed aan leeftijd-gerelateerde beperkingen en mogelijkheden om daarvoor te compenseren. In *paragraaf 3.3.1* is besproken of en op welke wijze de respondenten hun gedrag aanpassen aan eventuele lichamelijke ongemakken. Die gegevens hadden uitsluitend betrekking op de voormeting. Gezien de aandacht die tijdens de BROEM-cursus wordt besteed aan compensatiemogelijkheden, is het denkbaar dat de cursisten hun (compensatie)gedrag na de cursus hebben aangepast. In *Tabel 3.24* staat vermeld hoeveel procent van de respondenten uit de Experimentele en Controlegroep het eigen gedrag aanpast vanwege eventuele ongemakken. Uit deze tabel blijkt dat er voor geen van beide groepen enig verschil is tussen de voor- en nameting in de mate waarin respondenten aangeven dat ze hun gedrag op een bepaalde manier aanpassen. De kleine afwijkingen die te zien zijn, blijken na toetsing met behulp van de McNemar change test of Binomiaaltest geen van alle significant te zijn. Op basis van deze resultaten kunnen we dus niet concluderen dat de cursus effect heeft gehad op gedragsaanpassingen.

Wijze waarop men het gedrag aanpast	Experimenteel		Controle	
	Voormeting	Nameting	Voormeting	Nameting
Voor mijn gevoel hoef ik mijn rijgedrag niet aan te passen	40%	44%	43%	44%
Door even langzamer te gaan rijden	38%	32%	22%	27%
Door zoveel mogelijk op rustige tijdstippen te rijden	28%	30%	29%	31%
Ik heb om deze reden een auto met stuurbevestiging gekocht	20%	16%	23%	20%
Door niet te rijden als het slecht weer is	16%	20%	19%	22%
Door niet te rijden als het donker is	14%	14%	18%	16%
Ik heb om deze reden een navigatiesysteem gekocht	16%	15%	14%	12%
Door alleen naar bekende plaatsen te rijden	13%	12%	11%	7%
Ik heb om deze reden een auto met automatische versnelling gekocht	13%	13%	14%	16%
Door mijn route zo te plannen dat ik geen lastige verkeerssituaties hoef te passeren	13%	12%	14%	9%
Door vaker met iemand mee te rijden	10%	10%	4%	5%

Tabel 3.24. *Gedragsaanpassing omwille van ongemakken, door de Experimentele en Controlegroep.*

3.5.3. Samenvatting

Een van de hoofdvragen van dit onderzoek was of de BROEM-cursus effect heeft op de theoretische verkeerskennis van ouderen. Aan de hand van een foto-toets is nagegaan of dit het geval is. De toets werd, ook op de voormeting, zeer goed gemaakt. Er zijn – mede daardoor – geen significante verschillen gevonden tussen de voor- en de nameting. Tussen de drie condities zijn ook geen significante verschillen gevonden en tussen de Experimentele en Controlegroep evenmin. De leeftijdsgroepen verschillen wel enigszins: de scores van de ouderen lijken na de cursus slechter te zijn dan vooraf, terwijl de jongere groepen beter gaan presteren. Dit effect is echter alleen significant voor de middelste leeftijdsgroep en kan bovendien niet worden toegeschreven aan de BROEM-cursus. De prestaties van de 65- t/m 74-jarigen uit de Experimentele groep nemen namelijk niet sterker toe dan die van de 65- t/m 74-jarigen uit de Controlegroep.

Naast kennis is ook nagegaan of de BROEM-cursisten hun gedrag na de cursus meer of minder zijn gaan aanpassen aan eventuele lichamelijke ongemakken dan de ouderen die geen cursus hebben gevolgd. Uit de resultaten blijkt dat er geen verschillen zijn tussen het aanpassingsgedrag voor en na de cursus, noch voor de Experimentele noch voor de Controlegroep. Op basis van deze resultaten kunnen we dus niet concluderen dat de cursus effect heeft gehad op gedragsaanpassingen.

3.6. Beoordeling van de BROEM-cursus

In de nu volgende paragrafen staat beschreven hoe de BROEM-cursisten de cursus ervaren hebben. Deze ervaringen hebben alleen betrekking op de BROEM-groep, omdat de evaluatievragen uitsluitend aan deze groep zijn voorgelegd (zie § 2.2 en p. 20-25 van *Bijlage 5*). Achtereenvolgens wordt hieronder ingegaan op de waardering voor de opfriscursus en de BROEM-rit (§ 3.6.2), het advies van de instructeur (§ 3.6.3), het zelfgerapporteerde effect van de BROEM-cursus op gedrag (§ 3.6.4), de beoordeling van de BROEM-cursus in zijn algemeen (§ 3.6.5) en suggesties voor verbetering van de cursus (§ 3.6.6). Allereerst volgt echter een overzicht van de redenen die de BROEM-cursisten opgaven om aan de cursus deel te nemen. Dit geeft immers een beeld van hun verwachtingen over de cursus.

3.6.1. Redenen voor deelname

Het oprissen van de verkeersregels is verreweg de meest genoemde reden om aan een BROEM-cursus deel te nemen. Negen van de tien deelnemers noemen deze reden (zie *Tabel 3.25*). Een andere belangrijke reden is 'willen weten of men nog goed rijdt'.

Bij twee van de acht redenen is sprake van een leeftijdseffect. Zo geeft de jongste groep significant minder vaak (4%) aan behoefte te hebben aan informatie over functies die achteruitgaan bij het ouder worden dan de groep 65- t/m 74-jarigen (30%; $\chi^2(1) = 6,82, p < 0,01$) en de groep van 75 jaar en ouder (48%; $\chi^2(1) = 14,68, p < 0,001$). De oudste groep zegt daarentegen minder vaak (14%) dat ze de cursus is gaan volgen omdat het ze interessant leek om mee te doen dan zowel de jongste (41%; $\chi^2(1) = 5,52, p = 0,02$) als de middelste leeftijdsgroep (46%; $\chi^2(1) = 6,96, p < 0,01$).

Redenen	Percentage
Oprfrissen van de verkeersregels	92%
Ik wilde weten of ik nog goed rijd	85%
Het leek me interessant om mee te doen	33%
Tips over hoe om te gaan met lastige verkeerssituaties	29%
Informatie over functies die achteruitgaan bij het ouder worden	27%
Ik wilde weten of ik nog goed genoeg hoor en zie in het verkeer	27%
Het leek me een gezellig uitje	4%
Informatie over rijbewijsverlenging en medische keuring	2%

Tabel 3.25. *Belangrijke redenen om een BROEM-cursus te volgen.*

3.6.2. *Evaluatie van de opfriscursus en BROEM-rit*

De BROEM-cursus bestaat minimaal uit een opfriscursus over de verkeersregels en een BROEM-rit. Ouderen die de cursus hebben gevolgd, is gevraagd naar hun oordeel over deze beide onderdelen. Maar liefst 96% van de cursisten is het (helemaal) eens met de stelling dat de opfriscursus over de verkeersregels nuttig was. Daarnaast geeft het merendeel van de cursisten aan dat de cursus leerzaam was (94%) en zelfs precies was wat ze nodig hadden (80%). Bovendien vond een aanzienlijk deel van de BROEM-cursisten het leuk om aan de cursus mee te doen (94%). In lijn met het voorgaande waren de meeste cursisten (83%) het (helemaal) *oneens* met de stelling dat de opfriscursus verkeersregels eigenlijk niet op hen van toepassing was.

Ditzelfde patroon doet zich voor bij de BROEM-rit: de meeste cursisten vonden de rit nuttig (95%), leuk om aan mee te doen (95%) en leerzaam (72%). Iets meer dan de helft van de BROEM-cursisten vond dat dit onderdeel precies was wat ze nodig hadden (57%). Een kleine meerderheid van de cursisten (61%) was het bovendien *oneens* met de stelling dat de BROEM-rit eigenlijk niet op hen van toepassing was.

De drie leeftijdsgroepen verschilden niet in hun evaluatie van de opfriscursus en de BROEM-rit.

3.6.3. *Het advies van de instructeur*

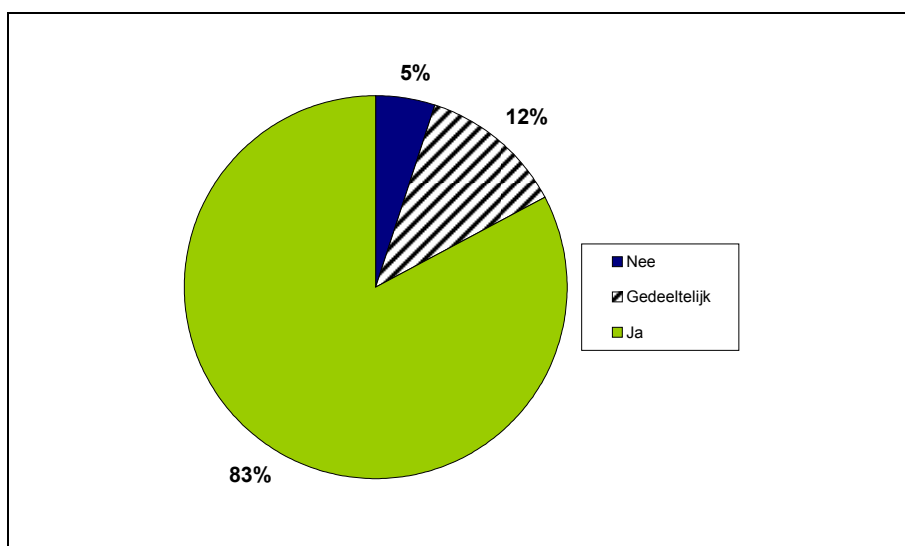
De BROEM-rit die deel uitmaakt van de BROEM-cursus, is een rit onder begeleiding van een rijinstructeur. Deze instructeur voorziet de cursist van feedback. Bij de evaluatie is aan de ouderen gevraagd welke adviezen zij hebben gekregen (zie vraag 3 op pagina 21 van *Bijlage 5*). De adviezen die het meest zijn genoemd, staan in *Tabel 3.26*.

Globaal	Concreet
Kijkgedrag	In de spiegels kijken, over de schouder kijken, goed in de zijstraten kijken
Voertuigcontrole	Sturen, remmen, schakelen, parkeren
Snelheid	Naderen van kruispunten, invoegen, afstand houden
Doortastend optreden	Niet onnodig voorrang verlenen, niet te twijfelachtig
Opfrissen van verkeersregels	Volg een opfriscursus

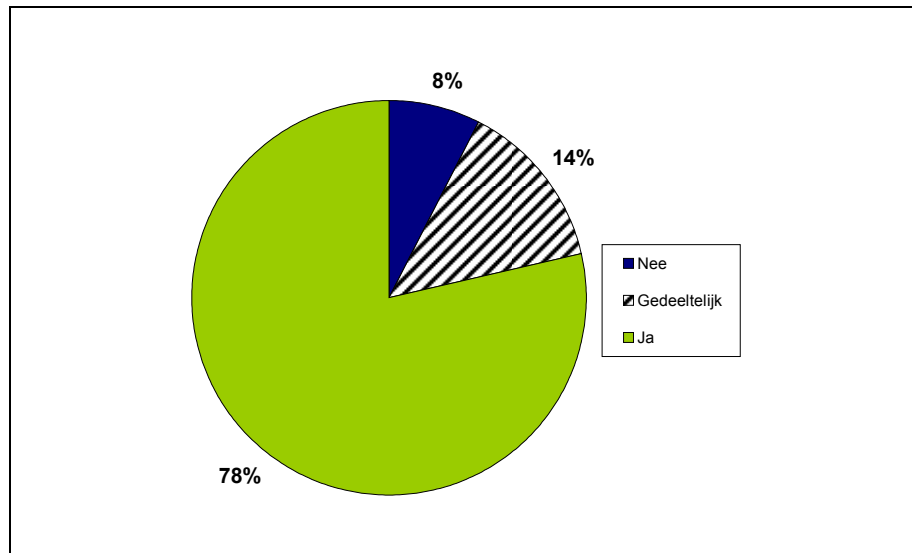
Tabel 3.26. *Meest genoemde adviezen.*

Met behulp van de formulieren waarop de instructeurs hun feedback konden noteren, is bij een deel van de respondenten gekeken naar verschillen en overeenkomsten tussen de door de respondenten genoemde adviezen en de adviezen zoals die op het formulier staan aangegeven. Over het algemeen komen deze redelijk overeen. De meeste respondenten herhalen, in ieder geval ten dele, het advies dat de instructeurs op de formulieren hebben genoteerd. Niet alle adviezen worden door de respondenten zelf genoemd, vooral niet als er meerdere adviezen werden gegeven. Veelal wordt dan het advies genoemd dat op het formulier het meest genoemd wordt (bijvoorbeeld kijkgedrag). Regelmatig worden ook adviezen genoemd die op de formulieren niet terug zijn te vinden. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat de instructeur hier niets over heeft gezegd. Wellicht heeft de instructeur het tijdens de rit wel genoemd, maar vervolgens niet op het formulier genoteerd.

Het grootste gedeelte van de cursisten (83%) vond het advies helder geformuleerd en bruikbaar (zie *Afbeelding 3.6*). Ook zei het grootste deel (78%) het advies in de afgelopen weken te hebben opgevolgd (zie *Afbeelding 3.7*). Er was geen verschil tussen de drie leeftijdsgroepen in de waardering van de adviezen van de rijinstructeur.



Afbeelding 3.6. *Vond u dit advies helder geformuleerd en bruikbaar?*



Afbeelding 3.7. Heeft u dit advies de afgelopen weken opgevolgd?

3.6.4. Zelfgerapporteerd effect op gedrag

Aan de hand van een aantal stellingen is gevraagd of de BROEM-cursus volgens de cursisten effect heeft gehad op hun gedrag. In *Tabel 3.27* staat een overzicht van de resultaten.

Door de BROEM-cursus ...	(Helemaal) Eens	Neutraal	(Helemaal) Oneens
... is mijn kennis van de verkeersregels toegenomen	66%	28%	6%
... weet ik beter wat mijn sterke en minder sterke kanten zijn in het verkeer	51%	43%	6%
... voel ik mij zekerder in het verkeer	45%	49%	6%
... ben ik beter gaan rijden	21%	59%	21%
... ben ik voorzichtiger geworden in het verkeer	20%	54%	27%
... kies ik soms bewust voor een alternatieve route	35%	26%	42%
... ben ik doortastender geworden in het verkeer	16%	41%	43%
... kies ik er soms voor om niet te rijden bij slecht weer of bij duisternis	15%	36%	49%
... durf ik lastige verkeerssituaties, zoals rotondes en invoegen op de snelweg, weer aan	9%	42%	50%
... kies ik er soms voor om niet te rijden als het erg druk is	10%	31%	59%

Tabel 3.27. Zelfgerapporteerde effecten op gedrag.

Met een aantal van de stellingen zijn de BROEM-cursisten het eens. Zo menen de meeste cursisten dat door de cursus hun kennis van de verkeersregels is toegenomen (66%). Ook zegt ongeveer de helft van de cursisten zich door de BROEM-cursus zekerder in het verkeer te voelen (45%) en beter te weten wat hun sterke en minder sterke kanten in het verkeer zijn (51%). De cursisten zeggen echter ook dat een aantal gedragingen niet is veranderd als gevolg van de BROEM-cursus. Zo is ongeveer de helft van de cursisten het niet eens met de stelling dat ze door de BROEM-cursus

doortastender zijn geworden in het verkeer (43%). Ook zijn cursisten het niet eens met de stelling dat ze door de BROEM-cursus niet rijden bij slecht weer of bij duisternis (49%) of niet rijden als het erg druk is (59%). De helft van de cursisten is het bovendien oneens met de stelling dat ze door de BROEM-cursus lastige verkeerssituaties, zoals rotondes en invoegen op de snelweg, weer aandurven (50%). Deze resultaten hoeven echter niet iets te zeggen over de mate waarin de respondenten deze gedragingen vertonen. Wellicht kozen ze er voordat ze de BROEM-cursus hadden gevolgd al voor om niet te rijden bij slecht weer en/of waren er geen lastige verkeerssituaties die men niet aandurfde.

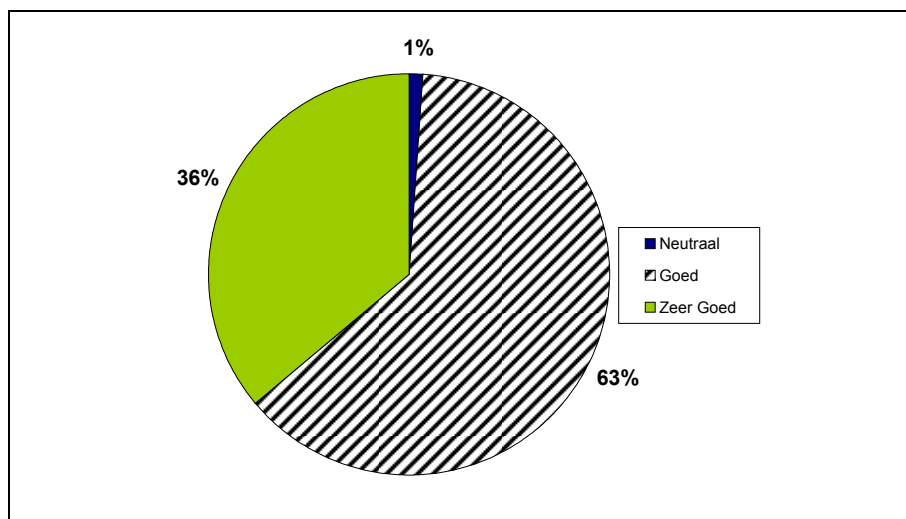
Bij de zelfgerapporteerde effecten is ook gekeken naar verschillen tussen de drie leeftijdscategorieën. Deze drie groepen blijken te verschillen in zelfgerapporteerde effecten op:

- zekerder voelen in het verkeer ($\chi^2(4) = 11,39, p = 0,02$);
- beter gaan rijden ($\chi^2(4) = 16,28, p < 0,01$);
- voorzichtiger worden in het verkeer ($\chi^2(4) = 12,48, p = 0,01$);
- soms niet rijden bij slecht weer of bij duisternis ($\chi^2(4) = 13,29, p = 0,01$);
- lastige verkeerssituaties weer aandurven ($\chi^2(4) = 12,25, p = 0,02$); en
- soms niet rijden als het erg druk is ($\chi^2(4) = 17,49, p < 0,01$).

Nadere inspectie van de verschillen tussen de leeftijdsgroepen laat zien dat er alleen significante verschillen zijn tussen de 75-plussers enerzijds en (een van) de jongere groepen anderzijds. Zo rapporteren de 75-plussers significant vaker (63%) dan de 65- t/m 74-jarigen (22%) dat ze zich door de BROEM-cursus zekerder zijn gaan voelen in het verkeer ($\chi^2(2) = 10,05, p < 0,01$). De 75-plussers geven daarnaast ook vaker (44%) aan dan zowel de 50- t/m 64-jarigen (10%; $\chi^2(2) = 10,33, p < 0,01$) als de 65- t/m 74-jarigen (7%; $\chi^2(2) = 10,27, p < 0,01$) dat ze door de BROEM-cursus beter zijn gaan rijden en zeggen vaker (22%) dan de 50- t/m 64-jarigen (0%; $\chi^2(2) = 8,78, p = 0,01$) dat ze door de BROEM-cursus bepaalde lastige verkeerssituaties weer aandurven (22%). Ten slotte zegt de oudste groep vaker (35%) dan de jongste groep (3%; $\chi^2(2) = 9,08, p = 0,01$) dat ze er door de BROEM-cursus soms voor kiest om niet te rijden bij slecht weer of bij duisternis te rijden en ook vaker (26%) dan de jongste groep (3%; $\chi^2(2) = 9,82, p < 0,01$) dat ze er door de BROEM-cursus soms voor kiest om niet te rijden als het erg druk is.

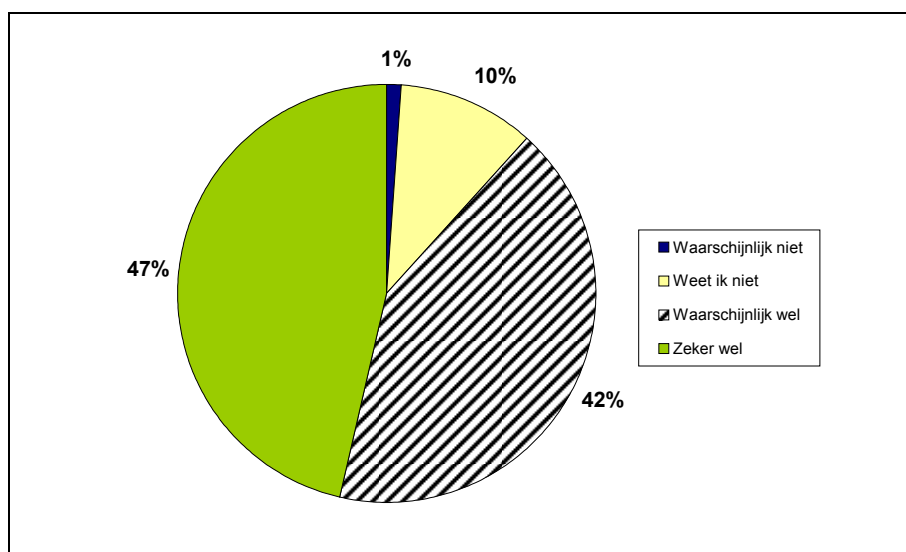
3.6.5. *Algehele beoordeling van de BROEM-cursus*

Al met al zijn de cursisten zeer positief over de cursus: 63% geeft aan de cursus goed te vinden en 36% vindt de cursus zelfs zeer goed (zie *Afbeelding 3.8*). Geen van de cursisten geeft een negatief oordeel. De bovengenoemde percentages zijn voor alle leeftijdsgroepen gelijk.



Afbeelding 3.8. *Wat is uw oordeel over de BROEM-cursus als geheel?*

Het overgrote deel van de cursisten geeft aan zeker of waarschijnlijk (88%) nogmaals aan een BROEM-cursus deel te willen nemen. Slechts één cursist zegt de cursus waarschijnlijk niet nog een keer te willen volgen (zie *Afbeelding 3.9*). Verreweg de meeste BROEM-cursisten (51%) willen de cursus over twee jaar opnieuw volgen.



Afbeelding 3.9. *Zou u zelf nog een keer aan de BROEM-cursus willen deelnemen?*

Het grootste deel van de cursisten (80%) geeft aan dat ze de BROEM-cursus zeker aan vrienden of bekenden zou aanbevelen en 17% zegt dat ze de cursus waarschijnlijk zou aanbevelen.

Afgaande op de wijze waarop de BROEM-cursisten van de BROEM-cursus hebben gehoord, is de krant verreweg het beste medium om nieuwe cursisten te bereiken (zie *Tabel 3.28*). De folder staat op de tweede plaats als rekening wordt gehouden met het feit dat veel mensen bij 'Anders,

namelijk' hebben ingevuld dat ze via een folder in 'De Stromen' (een zorgorganisatie in de regio Rotterdam) van de BROEM-cursus hebben gehoord. Publicaties van de ANBO worden ook als bron genoemd en een enkeling geeft aan dat de werkgever de cursus heeft aangeboden.

Informatie over de BROEM-cursus	Percentage
Gelezen in de krant	62%
Gelezen in een folder	9%
Gehoord van vrienden / familie	9%
Gehoord van de gemeente	5%
Gehoord op een bijeenkomst (bijv. van de ouderenbond)	4%
Gelezen in een tijdschrift	1%
Anders, namelijk... (o.a. folder in De Stromen, ANBO en werkgever)	11%

Tabel 3.28. *Bronnen van informatie over de BROEM-cursus zoals gerapporteerd door de cursisten.*

3.6.6. *Suggesties voor verbetering van de BROEM-cursus*

De meeste cursisten (95%) geven aan dat de cursus aan de verwachtingen heeft voldaan. Hierin waren geen significante verschillen tussen de drie leeftijdsgroepen. Toch waren er ook suggesties voor verbetering. Zo gaf een aantal mensen aan dat ze bij de rijvaardigheidsrit niet de gelegenheid hadden gehad om over de snelweg te rijden. Dit waren allemaal mensen die de cursus hadden gevolgd op een locatie waar geen directe snelweg-toegang in de buurt ligt. Deze mensen gaven echter wel aan dat ze dit als een gemis hadden ervaren.

Daarnaast was het opvallend dat mensen bij de rijvaardigheidsrit aangaven dat ze meer hadden willen rijden in een voor hen onbekende omgeving (buiten woonplaats) of situatie (met name snelweg, bijzondere verrichtingen), terwijl ze bij de opfriscursus aangaven behoefte te hebben aan meer toegepaste en praktische informatie, dus aan meer aandacht voor de alledaagse praktijk, en minder aan theorie met betrekking tot bijzondere en extreme situaties. Een enkeling geeft aan dat er meer tijd en aandacht aan de theorie mag worden besteed en dat het allemaal 'wat te vlug ging'. Tenslotte was er het advies om meer en betere voorlichting te geven over de BROEM-cursus, omdat mensen hadden gemerkt dat er angst was voor de 'gevolgen voor het rijbewijs, want daarom durfde/wilde mijn omgeving niet meedoen'.

3.6.7. *Samenvatting*

De cursisten vonden zowel de opfriscursus als de BROEM-rit nuttig, leerzaam en leuk om aan mee te doen. Bovendien gaven de BROEM-cursisten aan dat zowel de opfriscursus als de rit precies was wat ze nodig hadden en waren ze het (helemaal) oneens met de stelling dat een van de onderdelen eigenlijk niet op hen van toepassing was. Er waren geen verschillen tussen de drie verschillende leeftijdsgroepen in de evaluatie van de opfriscursus en BROEM-rit.

Over de adviezen van de rijinstructeur naar aanleiding van de BROEM-rit is verder doorgevraagd. De adviezen gingen grofweg over kijkgedrag, voertuigcontrole, snelheid, daadkrachtigheid en de verkeersregels. De feedback zoals deze door de instructeurs zelf is gegeven en de adviezen zoals mensen die zelf verwoordden, bleken aardig overeen te komen. Meer dan driekwart van de cursisten vond het advies helder geformuleerd en bruikbaar. Bovendien zei bijna driekwart van de respondenten dat zij het advies in de afgelopen weken hadden opgevolgd. Er was geen verschil tussen de drie leeftijdsgroepen.

Aan de hand van een aantal stellingen is gevraagd of de BROEM-cursus volgens de cursisten effect heeft gehad op hun gedrag. Met een aantal van deze stellingen zijn de BROEM-cursisten het eens, zo menen de meeste cursisten dat hun kennis van de verkeersregels door de cursus is toegenomen, zij zich door de BROEM-cursus zekerder in het verkeer voelen en beter weten wat hun sterke en minder sterke kanten zijn in het verkeer. De 75-plussers rapporteren significant vaker dan de jongste groep (50-64 jaar) dat ze door de BROEM-cursus voorzichtiger zijn geworden in het verkeer, minder rijden bij slecht weer of duisternis en bepaalde lastige verkeerssituaties weer aandurven. In vergelijking met de groep 65- t/m 74-jarigen zegt de oudste groep vaker dat ze zich als gevolg van de cursus zekerder voelt in het verkeer. Tenslotte zegt de oudste groep in vergelijking tot beide jongere groepen vaker dat ze door de cursus beter is gaan rijden en minder rijdt als het erg druk is.

De meeste respondenten geven aan dat het 'opfrissen van de verkeersregels' en 'willen weten of ze nog goed rijden' de belangrijkste redenen waren om aan de BROEM-cursus mee te willen doen. Een overweldigende meerderheid van de cursisten (95%) geeft aan dat de cursus aan de verwachtingen heeft voldaan. Enkele suggesties voor verbeteringen betroffen de behoefte om tijdens de BROEM-rit een stuk over de snelweg te kunnen gaan, meer te willen rijden in een voor hen onbekende omgeving (buiten woonplaats) of situatie (met name snelweg, bijzondere verrichtingen), terwijl ze bij de opfriscursus aangaven behoefte te hebben aan meer toegepaste en praktische informatie, dus aan meer aandacht voor de alledaagse praktijk en minder aan theorie met betrekking tot bijzondere en extreme situaties. Tenslotte was er het advies om meer en betere voorlichting te geven over de BROEM-cursus, omdat mensen hadden gemerkt dat er angst was voor de 'gevolgen voor het rijbewijs, want daarom durfde/wilde mijn omgeving niet mee (te) doen'.

Al met al vond bijna twee derde de cursus goed en een derde vond hem zeer goed. Het overgrote deel van de cursisten geeft aan zeker of waarschijnlijk nogmaals aan een BROEM-cursus deel te willen nemen. De meesten zeggen de cursus over twee jaar opnieuw te willen volgen. Meer dan driekwart van de cursisten zou de BROEM-cursus zeker ook aan vrienden of bekenden aanbevelen.

4. Conclusies en aanbevelingen

Uit de resultaten van de evaluatie die in het vorige hoofdstuk zijn besproken, valt een aantal conclusies te destilleren. Bovendien kunnen met deze resultaten de vragen uit *Hoofdstuk 1* worden beantwoord. In de volgende paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op de ouderen die deelnemen aan BROEM-cursussen (§ 4.2), het effect van de BROEM-cursus op hun kennis, zelfvertrouwen en gedrag (§ 4.3), de waardering van de cursisten (§ 4.4), suggesties voor verbetering van de BROEM-cursus (§ 4.5) en de beperkingen van dit onderzoek (§ 4.6). Het hoofdstuk wordt afgesloten met de hoofdconclusies van dit onderzoek. Allereerst bespreken we echter in hoeverre de BROEM-cursus bekend is onder ouderen en in welke mate men belangstelling heeft voor een dergelijke cursus.

4.1. Zijn ouderen bekend met en geïnteresseerd in de BROEM-cursus?

De BROEM-cursus is niet algemeen bekend onder ouderen. Ongeveer de helft van de respondenten wist niet dat een dergelijke cursus bestond. Slechts een op de zeven ouderen heeft in het verleden weleens een BROEM-cursus gevolgd. Dit percentage ligt hoger bij de 75-plussers en respondenten die op het punt staan een BROEM-cursus te volgen.

Twee derde van de respondenten is van plan in de toekomst deel te nemen aan een BROEM-cursus. Zoals te verwachten is het animo groter onder ouderen die zich reeds voor een cursus hebben aangemeld (BROEM- en Wachtlijstgroep). De belangrijkste redenen om aan een BROEM-cursus deel te nemen zijn het opfrissen van de verkeersregels en een controle op de rijvaardigheid (weten of men nog goed rijdt). De onderwerpen die volgens de meeste respondenten aan bod zouden moeten komen, zijn dan ook het opfrissen van de verkeersregels en een analyse van de eigen rijstijl.

Zij die nog niet weten of ze in de toekomst (nogmaals) aan een BROEM-cursus zouden willen deelnemen geven aan dat dat afhangt van hun lichamelijke en geestelijke gesteldheid en/of hun ervaring met de komende cursus. Slechts een kleine 5% is niet geïnteresseerd in de BROEM-cursus. De redenen daarvoor lopen uiteen van 'er geen zin in hebben' – bijvoorbeeld omdat men een hekel heeft aan cursussen – daar volgens eigen zeggen 'niet voldoende voor rijden', de cursus niet nodig hebben omdat men vindt dat men voldoende rijervaring en verkeersinzicht heeft, tot 'ik houd al rekening met leeftijdsgerelateerde beperkingen'.

De BROEM-cursus wordt over het algemeen georganiseerd door een plaatselijke afdeling van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Volgens een derde van de respondenten is VVN ook de meest logische partij voor het aanbieden van BROEM-cursussen. Een even groot deel van de respondenten maakt het echter niets uit wie de cursus aanbiedt. Leden van de ouderensbond noemen hun eigen bond vaak als logische aanbieder.

Deelname aan een BROEM-cursus is meestal niet gratis. Voor een bijdrage van de deelnemers wordt over het algemeen een bedrag van 10 tot 15 euro per persoon aangehouden. Dit om te voorkomen dat de bijdrage een te hoge drempel voor deelname opwerpt (ANWB, BOVAG & VVN, 2009). De helft

van de respondenten blijkt bereid dit bedrag te betalen. Een kwart wil minder of niets betalen, terwijl een bijna even groot percentage bereid is om 15 tot 20 euro bij te dragen. Een kleine groep (8%) is zelfs bereid om een bijdrage te betalen van 20 tot 50 euro.

Informatie over de BROEM-cursus ontvangt men het liefst via een folder die men in de brievenbus krijgt, een gerichte e-mail, de krant of – opnieuw – de (eigen) ouderenbond. De respondenten die daadwerkelijk aan een cursus hebben meegedaan, werden naar eigen zeggen voornamelijk op deze cursus geattendeerd via een berichtje in de krant.

4.2. Welke ouderen nemen deel aan een BROEM-cursus?

De BROEM-cursus wordt aangeboden aan mensen van 50 jaar en ouder. Binnen de Nederlandse bevolking bestaat deze groep voor ruim de helft uit 50- t/m 64-jarigen, voor een kwart uit 65- t/m 74-jarigen en voor een vijfde uit 75-plussers. De respondenten die interesse hebben getoond voor de BROEM-cursus – zij die gedurende de loop van het onderzoek deel zullen nemen aan een BROEM-cursus en zij die op een wachtlijst staan – zijn over het algemeen iets ouder: slechts een kwart valt in de leeftijdsgroep van 50- t/m 64-jarigen, de helft bestaat uit 65- t/m 74-jarigen en een vijfde is 75-plusser. In vergelijking met de Nederlandse bevolking zijn de 65- t/m 74-jarigen dus oververtegenwoordigd en de 50- t/m 64-jarigen ondervertegenwoordigd. Deze oververtegenwoordiging van de oudere ouderen is alleen maar wenselijk, omdat de kans op functiestoornissen toeneemt met het ouder worden en de oudste groep ook een hoger overlijdensrisico heeft.

Een vraag die voorafgaand aan het onderzoek werd gesteld, was of de beoogde doelgroep wordt bereikt. Zijn deelnemers uitsluitend automobilisten die nog fit zijn, zich veilig gedragen en een kritische houding hebben ten opzichte van hun rijvaardigheid en rijgeschiktheid of bevinden zich onder de deelnemers ook automobilisten die zelf ernstige twijfels hebben bij hun eigen rij kwaliteiten en automobilisten die hun rijvaardigheid overschatten? In het vorige hoofdstuk zijn verschillende kenmerken besproken die hier inzicht in kunnen geven (zie § 3.1 t/m 3.3 en § 3.4.3). Meer dan de helft van de respondenten geeft bijvoorbeeld aan dat ze in vergelijking met toen ze 30 waren meer last hebben van het minder goed kunnen zien bij fel licht, een minder soepele nek en schouders en het minder goed kunnen onthouden van dingen. Er zijn echter geen aanwijzingen dat deelnemers aan een BROEM-cursus hierin verschillen ten opzichte van de andere ouderen. Er zijn echter wel verschillen tussen de leeftijdsgroepen. Onder de 75-plussers zijn bijvoorbeeld meer mensen die aangeven dat hun gehoor achteruit is gegaan en dat ze minder goed op verschillende dingen tegelijk kunnen letten dan vroeger. Ook ziekten en aandoeningen komen vaker voor naarmate de respondenten ouder zijn, evenals medicijngebruik. Lichamelijke ongemakken en ziekten en aandoeningen kunnen van invloed zijn op het functioneren in het verkeer. De 75-plussers geven dan ook vaker dan de jongere ouderen aan dat ze moeite hebben met bepaalde handelingen of wegsituaties of dat ze bepaalde verkeerssituaties zelfs ontwijken omdat ze deze lastig vinden. Dit maakt deze oudste groep een belangrijke doelgroep voor de BROEM-cursus.

Onder de respondenten die geen interesse hebben voor deelname aan een BROEM-cursus, zijn zowel automobilisten die vinden dat ze het nog goed

doen en dus geen cursus nodig hebben als automobilisten die juist veel lichamelijke gebreken hebben of bijna niet meer rijden. Om na te kunnen gaan of de eerstgenoemden inderdaad nog veilig rijden en de laatstgenoemden niet meer veilig kunnen rijden zou idealiter bij alle respondenten een rijtest moeten worden afgenomen. Dat is in dit onderzoek niet gedaan, maar een dergelijke rijtest voor- en achteraf zou wel meer inzicht geven in de vraag of die mensen die de cursus het meest nodig hebben ook naar de cursus komen (zie ook § 4.3).

Een van de weinige kenmerken waarop de respondenten die zich voor een BROEM-cursus hebben opgegeven, wel verschillen van de andere respondenten, is dat ze een hoger inkomen hebben. Dit zou erop kunnen wijzen dat deelname aan een BROEM-cursus inkomensgerelateerd is, maar het kan ook verband houden met het bindende kenmerk van de 'andere respondenten'; zij zijn allemaal lid van een ouderenbond.

4.3. **Wat is het effect van de BROEM-cursus op kennis, zelfvertrouwen en gedrag?**

Een van de hoofdvragen van dit onderzoek was of de BROEM-cursus effect heeft op de theoretische verkeerskennis van ouderen. Aan de hand van een foto-toets – die vergelijkbaar is met het theorie-examen voor het rijbewijs – is nagegaan of dit het geval is. Alle respondenten moesten deze toets tweemaal maken. De BROEM-cursisten kregen tussen beide toetsmomenten een BROEM-cursus waarin onder meer aandacht werd besteed aan de verkeersregels. De toets werd, ook op de voormeting, zeer goed gemaakt. Het verschil tussen de toetsresultaten voor en na de cursus was echter niet significant, wat betekent dat er geen aanwijzingen zijn om aan te nemen dat de BROEM-cursus bijdraagt aan een verbetering van de theoretische verkeerskennis. Ook de respondenten die tussentijds geen cursus hebben gevolgd, hadden vergelijkbare toetsresultaten op de voor- en nameting en scoorden bovendien niet slechter dan de BROEM-cursisten.

Wanneer binnen de ouderen onderscheid wordt gemaakt naar leeftijdsgroepen (50- t/m 64-jarigen, 65- t/m 74-jarigen en 75-plussers) dan blijken de prestaties van deze drie leeftijdsgroepen enigszins te verschillen. De scores van de 75-plussers lijken na de cursus slechter te zijn dan vooraf, terwijl de jongere groepen beter gaan presteren. Dit effect is echter alleen significant voor de middelste leeftijdsgroep en kan bovendien niet worden toegeschreven aan de BROEM-cursus. De prestaties van de 65- t/m 74-jarigen die een BROEM-cursus hebben gevolgd nemen namelijk niet sterker toe dan die van de 65- t/m 74-jarigen die tussentijds geen cursus hebben gevolgd.

Het uitblijven van een effect van de cursus op kennis van de verkeersregels kan te maken hebben met een plafondeffect: men heeft zo goed gescoord op de voormeting dat er nauwelijks tot geen ruimte was voor verbetering. Daarnaast is het goed mogelijk dat de ouderen die aan dit onderzoek meededen niet zozeer de goede antwoorden *wisten*, maar deze hebben opgezocht. De respondenten kregen de vragenlijsten namelijk thuisgestuurd en hebben dus ruim de gelegenheid gehad om de goede antwoorden op te zoeken of na te vragen. Om dit vermoeden enigszins te staven is een kleinschalig vergelijkend onderzoek uitgevoerd onder mensen die zich beroepsmatig met verkeersveiligheid bezighouden. Deze groep scoorde bijna een volle punt lager dan de ouderen die aan het onderzoek hebben

meegedaan. Dit is, gezien de samenstelling van de steekproef, enigszins opmerkelijk: de ouderen doen het beter dan de 'professionals'. In toekomstig onderzoek zou opzoeken onmogelijk kunnen worden gemaakt door de vragenlijst af te nemen in een afgeschermd omgeving. Men zou de respondenten bijvoorbeeld kunnen uitnodigen voor een gezamenlijke bijeenkomst en hen bij die gelegenheid de vragenlijst laten invullen of de vragenlijst telefonisch afnemen. Dit legt echter wel de nodige druk op het onderzoeksbudget en maakt het lastig een grote groep ouderen te onderzoeken.

Gezien de aandacht die tijdens de BROEM-cursus wordt besteed aan compensatiemogelijkheden, mag worden verwacht dat de cursus ook effect heeft op de mate waarin cursisten hun gedrag aanpassen aan eventuele lichamelijke ongemakken. Op voorhand zegt iets meer dan de helft van de respondenten dat ze hun gedrag weleens aanpassen aan lichamelijke ongemakken. Een vergelijking tussen de verschillende groepen respondenten leert dat de BROEM-groep vaker dan de Wachtlijstgroep aangeeft dat ze haar gedrag aanpast door niet te rijden als het slecht weer is of door alleen naar bekende plaatsen te rijden. Verder zeggen zowel de BROEM-groep als de Wachtlijstgroep vaker dan de Algemene groep dat ze hun gedrag aanpassen door even langzamer te gaan rijden. Er zijn geen aanwijzingen dat deelname aan de BROEM-cursus effect heeft op het aanpassingsgedrag. Er zijn namelijk geen verschillen gevonden tussen het beweerde aanpassingsgedrag voor en na de cursus; noch bij de cursisten noch bij degenen die tussentijds geen cursus hebben gevolgd.

De effecten van de cursus zijn ook geëvalueerd aan de hand van zelf-rapportage. Daaruit blijkt dat de meeste cursisten van mening zijn dat hun kennis van de verkeersregels door de cursus is toegenomen, zij zich door de BROEM-cursus zekerder in het verkeer voelen en beter weten wat hun sterke en minder sterke kanten zijn in het verkeer. De 75-plussers rapporteren daarnaast significant vaker dan de jongste groep (50-64 jaar) dat ze door de BROEM-cursus voorzichtiger zijn geworden in het verkeer, minder rijden bij slecht weer of duisternis en bepaalde lastige verkeers-situaties weer aandurven. In vergelijking met de groep 65- t/m 74-jarigen zegt de oudste groep vaker dat ze zich als gevolg van de cursus zekerder voelt in het verkeer. Tenslotte zegt de oudste groep in vergelijking tot beide jongere groepen vaker dat ze door de cursus beter is gaan rijden en minder rijdt als het erg druk is.

Het zelfgerapporteerde effect op de kennis van de verkeersregels kan niet worden gestaafd aan de hand van de resultaten van de kennistoets. Het zelfgerapporteerde effect op het verkeersgedrag kan in het geheel niet worden getoetst, omdat er niet voor- en achteraf rijtesten zijn afgenomen bij alle respondenten. Het afnemen van dergelijke rijtesten zou in toekomstige evaluaties wel moeten worden meegenomen. Een effect op het rijgedrag zegt namelijk meer over de effectiviteit van een educatieprogramma dat gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid dan een effect op de kennis. Gedrag heeft namelijk een duidelijkere relatie met ongevallen dan kennis en kennis zegt bovendien weinig over het feitelijke verkeersgedrag (zie bijvoorbeeld Senserrick & Haworth, 2005: p 60-61). Verschillende buitenlandse evaluaties van educatieprogramma's voor ouderen hebben op deze wijze – door voor- en achteraf rijtesten af te nemen – aangetoond dat verkeerseducatie aan ouderen een positief effect heeft op het rijgedrag, met

name als de voorlichting gecombineerd wordt met training op de weg (voor een overzicht zie Korner-Bitensky et al., 2009).

Door zelfgerapporteerde effecten op het verkeersgedrag te vergelijken met effecten op werkelijk rijgedrag kan ook worden nagegaan of de cursus niet leidt tot een vals gevoel van veiligheid. In het ergste geval zouden automobilisten kunnen gaan handelen naar een onterecht toegenomen veiligheidsgevoel en zou de cursus kunnen leiden tot onveilige(r) situaties. Een derde voordeel van een evaluatie op basis van metingen van het rijgedrag is dat een dergelijke evaluatie – bij gebruik van een controlegroep waarin ook mensen zitten die geen interesse hebben in een BROEM-cursus – ook antwoord kan geven op de vraag of mensen die beweren dat ze nog goed genoeg rijden en dus geen cursus nodig hebben inderdaad nog veilig rijden.

4.4. **Wat is het algemene oordeel van de cursisten over de BROEM-cursus?**

Ouderen die aan een BROEM-cursus hebben deelgenomen, zijn over het algemeen zeer positief over de cursus. Het merendeel van de cursisten geeft aan dat zowel de BROEM-rit als de opfriscursus nuttig en leerzaam waren en dat het leuk was om aan de cursus mee te doen. Vier van de vijf cursisten vonden de opfriscursus bovendien precies wat hij/zij nodig hadden. Voor de BROEM-rit was dat bij de helft van de cursisten het geval. Dit geldt voor alle leeftijdsgroepen.

De BROEM-rit die deel uitmaakt van de BROEM-cursus, is een rit onder begeleiding van een rijinstructeur. Deze instructeur voorziet de cursist van feedback en advies. Deze adviezen hadden vooral betrekking op kijkgedrag, voertuigcontrole, doortastend optreden en het opfrissen van de verkeersregels. Meer dan 80% van de cursisten vond het advies van de rijinstructeur helder geformuleerd en bruikbaar. Circa driekwart van de cursisten heeft het advies ook opgevolgd. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met eerdere evaluaties van de BROEM-cursus en (een van) haar voorganger(s) (BROEM-secretariaat, 1992; Wildervanck & Van Wolfelaar, 1989).

Al met al vond bijna twee derde de cursus goed en een derde vond hem zeer goed. Maar liefst 95% van de cursisten heeft bovendien aangegeven dat de cursus aan de verwachtingen voldeed. Het overgrote deel van de cursisten gaf aan zeker of waarschijnlijk nogmaals aan een BROEM-cursus te willen deelnemen. De meesten zeggen de cursus over twee jaar opnieuw te willen volgen. Meer dan driekwart van de cursisten zou de BROEM-cursus zeker ook aan vrienden of bekenden aanbevelen.

4.5. **Suggesties voor verbetering van de cursus**

Naast de vele positieve geluiden gaven de cursisten ook suggesties voor verbetering. Zo gaf een aantal mensen aan dat ze bij de rijvaardigheidsrit niet de gelegenheid hadden gehad om over de snelweg te rijden. Dit waren allemaal mensen die de cursus hadden gevolgd op een locatie waar geen directe snelwegtoegang in de buurt ligt. Deze mensen hadden het ontbreken van de rit over de snelweg echter wel als een gemis ervaren. Ook het rijden in een onbekende omgeving (buiten de eigen woonplaats) en het uitvoeren van bijzondere verrichtingen werd door sommigen gemist.

Bij de opfriscursus van de verkeersregels had men juist behoefte aan meer toegepaste en praktische informatie en minder aan theorie met betrekking tot bijzondere en extreme situaties. Een enkeling gaf aan dat er meer tijd en aandacht aan de theorie besteed zou mogen worden en dat het allemaal wat te vlug ging. Uit de toetsresultaten kan worden afgeleid welke onderwerpen mogelijk meer aandacht verdienen in het theoriegedeelte van de BROEM-cursus. Zo werden vragen over nieuwe verkeerssituaties zoals bromfiets op de rijbaan, de turborotonde en de groene asmarkering relatief vaak fout beantwoord. Daarnaast lijkt er ook twijfel te bestaan over of en wanneer men voorrang moet verlenen aan voetgangers die willen oversteken.

De respondenten gaven verder ook het advies om meer en betere voorlichting te geven over de BROEM-cursus, omdat mensen gemerkt hadden dat er angst was voor de gevolgen voor het rijbewijs. Dit was volgens hen de reden dat mensen uit hun omgeving niet durfden deel te nemen aan de cursus.

Wanneer ook de handelingen en wegsituaties die ouderen lastig vinden, worden meegenomen in de aanbevelingen voor verbetering van de BROEM-cursus, dan zou er tijdens de BROEM-cursus in ieder geval aandacht moeten worden besteed aan:

- het vinden van de weg in een onbekende stad;
- hoe om te gaan met korte invoegstroken op de snelweg;
- hoe om te gaan met (turbo)rotondes en verkeerspleinen met meer dan een rijstrook;
- hoe om te gaan met kruispunten zonder verkeerslichten; en
- hoe om te gaan met kruispunten of rotondes met vrijliggende fietspaden.

Rijden in slechte weersomstandigheden en in het donker vindt men ook lastig. Vooral de 75-plussers hebben daar moeite mee. Relatief veel 75-plussers compenseren daar ook voor door niet te rijden als het donker is (zie onder andere Mesken (2002) voor vergelijkbare resultaten). Andere vormen van compensatiegedrag die vooral door 75-plussers worden genoemd als compensatie voor lichamelijke ongemakken (zie § 4.2) zijn: zoveel mogelijk op rustige tijdstippen rijden, alleen naar bekende plaatsen rijden, routes zo plannen dat je geen lastige verkeerssituaties tegenkomt en rijden in een auto met automatische versnelling. Een derde van *alle* respondenten zegt te compenseren door 'even langzamer te gaan rijden'.

In de BROEM-cursus wordt ook aandacht besteed aan compensatiegedrag. De ritbegeleider beoordeelt tijdens de BROEM-rit of de cursist op de juiste wijze compenseert en geeft zo nodig adviezen over betere of aanvullende compensatiestrategieën. In het kader van deze compensatiestrategieën zou tijdens de BROEM-cursus ook aandacht kunnen worden besteed aan de keuze en het gebruik van geschikte navigatiesystemen en andere producten die het autorijden kunnen vergemakkelijken zoals de automatische versnelling. Daarbij moet wel steeds in de gaten worden gehouden dat er geen vals gevoel van veiligheid wordt opgewekt.

Sommige ouderen zijn gewoonweg niet geïnteresseerd in het volgen van een cursus. Daar zouden andere middelen voor kunnen worden ingezet, zoals het verspreiden van een folder over de belangrijkste verkeersregels en recente veranderingen op dat terrein (via bibliotheek, huisartsen, apotheken, maar ook via internet) en het aanbieden van een 'zelftest' op internet waarbij

men de eigen kennis van de verkeersregels kan testen en een beeld krijgt van de eigen rijgeschiktheid (zie bijvoorbeeld de Amerikaanse website www.seniordrivers.org). Daarnaast is er ook een rol weggelegd voor andere typen maatregelen die de veiligheid van oudere automobilisten kunnen verbeteren, zoals infrastructurele aanpassingen die rekening houden met de mogelijkheden en beperkingen van oudere automobilisten (zie Davidse, 2002), in-voertuigsystemen die gerichte ondersteuning bieden (zie bijvoorbeeld Davidse, 2003, 2007 en Wilschut, 2009) en activiteiten op het gebied van keuring van de rijgeschiktheid.

Het is echter ook van belang de BROEM-cursus zelf meer onder de aandacht te brengen. Ongeveer de helft van de oudere automobilisten blijkt immers niet bekend te zijn met de BROEM-cursus. Op dit moment wordt men voornamelijk op de cursus geattendeerd via een bericht in de (regionale) krant. Uit de evaluatie blijkt dat gerichte attentieering via post of e-mail door ouderen ook zeker op prijs wordt gesteld. Via dit medium is de naamsbekendheid mogelijk verder uit te breiden. Bij deze gerichte mailing kan mogelijk worden samengewerkt met de ouderenbonden. De belangrijkste doelgroep zou de groep van 75-plussers moeten zijn. Dit is de groep die in het verkeer de meeste problemen ondervindt en ook het hoogste overlijdensrisico kent. Om de drempel voor deelname aan de cursus te verlagen is het van belang dat in de communicatie over de BROEM-cursus wordt benadrukt dat deelname aan de BROEM-cursus geen negatieve consequenties heeft voor het rijbewijs.

4.6. **Beperkingen van dit onderzoek**

Het onderzoeksdesign van deze evaluatie van de BROEM-cursus was geheel conform de standaard voor evaluatieonderzoek in de zin dat er sprake was van een voor- en nameting met een controlegroep (zie bijvoorbeeld CROW, 2008: 160–168 en SWOV, 2008b). Met het gebruik van een controlegroep kan worden gecontroleerd of een eventueel effect mogelijk het gevolg is van iets anders dan de genomen maatregel of interventie (de BROEM-cursus). Het gebruik van een voor- en nameting maakt het mogelijk om te controleren voor eventuele initiële verschillen tussen de controlegroep en experimentele groep. Dat is vooral van belang als de respondenten niet random aan de experimentele en controlegroep worden toegewezen. Dat laatste was hier niet het geval: er is gebruik gemaakt van bestaande groepen respondenten die direct of op een later moment konden deelnemen aan een BROEM-cursus. De verwachting was dat deze twee groepen respondenten verder grotendeel vergelijkbaar zouden zijn. Dit was echter niet het geval; de Wachtlijstgroep verschilde op meer punten van de BROEM-groep dan het moment waarop de cursus werd gevolgd. Voor de BROEM-groep was bewust gekozen voor een mix van inwoners van steden en dorpen. De respondenten uit de Wachtlijstgroep woonden echter vrijwel allemaal in een dorp. Daarnaast bleek de Wachtlijstgroep ook jonger en hoger opgeleid te zijn dan de BROEM-groep. Belangrijker dan deze verschillen was het feit dat een groot deel van de respondenten uit de Wachtlijstgroep niet gedurende de volledige looptijd van het onderzoek op de wachtlijst bleef staan. Een deel van de Wachtlijstgroep had inmiddels ook aan een BROEM-cursus deelgenomen. Omdat achterhaald kon worden wie tussen de voor- en nameting aan een BROEM-cursus had deelgenomen èn omdat in het onderzoeksdesign een tweede controlegroep was opgenomen (een algemene groep ouderen als controle

op het mechanisme van zelfselectie), was het toch mogelijk om het effect van deelname aan een BROEM-cursus vast te stellen.

Het effect van deelname aan een BROEM-cursus is uitsluitend gebaseerd op de prestatie op een kennistoets, veranderingen in het beweerde compensatiegedrag en zelfgerapporteerde effecten. Idealiter zou ook het effect op het rijgedrag moeten worden gemeten, zowel voor- als achteraf en bij zowel de experimentele groep als de controlegroepen. Een effect op het rijgedrag zegt namelijk meer over de effectiviteit van een educatieprogramma dat gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid dan een effect op de kennis (zie § 4.3).

4.7. Conclusie

Ouderen die aan een BROEM-cursus hebben deelgenomen, zijn zeer enthousiast over de cursus. Niet alleen beoordelen ze de cursus als goed tot zeer goed, naar eigen zeggen heeft de cursus ook een positief effect gehad op hun theoretische kennis, hun zelfvertrouwen en weten ze beter wat hun sterke en minder sterke kanten in het verkeer zijn. Het zelfgerapporteerde effect op de theoretische verkeerskennis kan echter niet worden gestaafd aan de hand van de resultaten van een kennistoets. De prestatie van de BROEM-cursisten op deze kennistoets was na de cursus niet verbeterd en ze presteerden ook niet beter dan de ouderen die niet aan een cursus hadden deelgenomen.

Voor meer inzicht in het effect van de BROEM-cursus op de verkeersveiligheid is het wenselijk om de evaluatie uit te breiden met een voor- en nameting van het rijgedrag. Een effect op het rijgedrag zegt namelijk meer over de effectiviteit van een educatieprogramma dat gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid dan een effect op de kennis. Door de zelfgerapporteerde effecten op het verkeersgedrag te vergelijken met effecten op werkelijk rijgedrag kan bovendien worden nagegaan of de cursus niet leidt tot een vals gevoel van veiligheid. Het is van belang om dat na te gaan, omdat cursisten in het ergste geval kunnen gaan handelen naar een onterecht toegenomen veiligheidsgevoel, waardoor de cursus juist tot onveilige(r) situaties kan leiden. De resultaten van buitenlandse evaluaties van educatieprogramma's voor ouderen die op deze manier zijn uitgevoerd, zijn bemoedigend. Diverse studies hebben laten zien dat verkeerseducatie aan ouderen een positief effect heeft op het rijgedrag, met name als de voorlichting gecombineerd wordt met training op de weg.

De huidige evaluatie van de BROEM-cursus heeft ook suggesties opgeleverd voor verbetering van de cursus. Deze variëren van het vergroten van de naamsbekendheid van de BROEM-cursus en het inzetten op de leeftijdsgroep van 75 jaar en ouder – de groep met de grootste kans op functiestoornissen en het hoogste overlijdensrisico – tot het aandacht besteden aan de keuze en het gebruik van producten die de veiligheid en mobiliteit van ouderen kunnen verbeteren.

Literatuur

- ANWB, BOVAG & VVN (2008). *BROEM-naslagwerk voor de oudere automobilist*. Herziene druk. ANWB, Den Haag.
- ANWB, BOVAG & VVN (2009). *Het BROEM verkeersvaardigheidsproject. De organisatie van een BROEM-bijeenkomst voor ouderen; Handleiding voor organisatoren*. ANWB, Den Haag.
- BROEM-secretariaat (1992). *Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit BROEM in de praktijk : een evaluatie van BROEM rijvaardigheidsritten*. Koninklijke Nederlandse Toeristen Bond ANWB, Den Haag.
- Brouwer, W.H. & Davidse, R.J. (2002). *Oudere verkeersdeelnemers*. In: J.J.F. Schroots (red.), *Handboek psychologie van de volwassen ontwikkeling en veroudering*. Van Gorcum, Assen, p. 505-531.
- CBS (2006). *Over dertig jaar is kwart bevolking 65-plus*. Persbericht PB06-117, 19 december 2006. Centraal Bureau voor de Statistiek CBS, Voorburg/Heerlen.
- CROW (2008). *Handboek verkeersveiligheid*. CROW kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.
- Davidse, R.J. (2002). *Verkeerstechnische ontwerpelementen met oog voor de oudere verkeersdeelnemer; Een literatuurstudie*. R-2002-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Davidse, R.J. (2003). *Ouderen en ITS: samen sterk(er)?; Literatuurstudie naar de toegevoegde waarde van intelligente transportsystemen voor de veiligheid van de oudere automobilist*. R-2003-30. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Davidse, R.J. (2007). *Assisting the older driver; Intersection design and in-car devices to improve the safety of the older driver*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen. SWOV-Dissertatiereeks. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Korner-Bitensky, N., Kua, A., Zweck, C. von, & Van Benthem, K. (2009). *Older driver retraining: An updated systematic review of evidence of effectiveness*. In: *Journal of Safety Research*, 40, p. 105-111.
- Mesken, J. (2002). *Kennisleemten en –behoeften van oudere verkeersdeelnemers in Drenthe; Verslag van een vragenlijstonderzoek*. R-2002-18. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Parker, D., Reason, J.T., Manstead, A.S.R. & Stradling, S.G. (1995). *Driving errors, driving violations and accident involvement*. In: *Ergonomics*, 38, p. 1036-1048.

Reason, J.T., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Baxter, J.S. & Campbell, K. (1990). *Errors and violations on the road: a real distinction?* In: *Ergonomics*, 33, p. 1315-1332.

ROV Zuid-Holland & VVN District Zuid-Holland (2006). *Nieuwe opzet BROEM-cursussen*. ROV Zuid-Holland & VVN District Zuid-Holland, Den Haag.

Senserrick, T. & Haworth, N. (2005). *Review of literature regarding national and international young driver training, licensing and regulatory systems*. MUARC Report No. 239. Monash University, Accident Research Centre MUARC, Clayton, Victoria.

SWOV (2008a). *Ouderen in het verkeer*. SWOV-factsheet, januari 2008. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2008b). *Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's*. SWOV-factsheet, november 2008. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. & Commandeur, J.J.F. (2007). *Wanneer is educatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten*. R-2006-28. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wildervanck, C. & Wolffelaar, P. van (1989). *Rijvaardigheidsrit voor ouderen succesvol; Ervaringen met de Seniorenrit Regionaal Orgaan Groningen*. In: *Verkeerskunde*, 40, p. 216-219.

Wilschut, E.S. (2009). *The impact of in-vehicle information systems on simulated driving performance : effects of age, timing and display characteristics*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen, Groningen.

Bijlage 1

Introductiebrief voor BROEM-groep

Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duindoorn 32
T 070 – 317 33 33
F 070 – 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl
KvK 41151387

ONZE REFERENTIE

UW REFERENTIE

ONDERZOEKSNUMMER

ONDERWERP

DATUM 6 oktober 2008

DOORKIESNUMMER (070) 317 33

Geachte heer, mevrouw,

Onlangs heeft u zich opgegeven voor de BROEM-cursus die op 16 oktober 2008 wordt gehouden in Bergambacht. Wij willen graag weten welke effecten BROEM-cursussen hebben op de kennis, het inzicht en de vaardigheden van automobilisten. Daarom voeren we samen met verschillende organisaties een onderzoek uit naar de effectiviteit van de BROEM-cursus. De resultaten van dit onderzoek worden onder meer gebruikt om de huidige cursus verder te verbeteren.

Via deze brief wil ik u uitnodigen deel te nemen aan ons onderzoek. Deelname aan ons onderzoek betekent dat u tweemaal een vragenlijst invult: de vragenlijst die u bij deze brief aantreft en een vergelijkbare vragenlijst die u een maand na de BROEM-cursus krijgt toegestuurd. Meer informatie over het onderzoek vindt u op het voorblad van de bijgevoegde vragenlijst.

Als u wilt meewerken aan ons onderzoek, wil ik u vragen de bijgesloten vragenlijst in te vullen en terug te sturen vóór aanvang van de BROEM-cursus (dus voor 16 oktober). Voor het terugsturen van de ingevulde vragenlijst kunt u gebruikmaken van de bijgevoegde retourenvelop. U hoeft deze niet te frankeren. Bij ontvangst van uw ingevulde vragenlijst gaan wij ervan uit dat u aan ons onderzoek wilt meewerken. U ontvangt de tweede vragenlijst dan omstreeks 15 november.

Hoogachtend,

Mw. dr. R.J. Davidse
Projectleider

Bijlage 2

Introductiebrief voor Wachtlijst-groep

ONZE REFERENTIE
UW REFERENTIE
ONDERZOEKSNUMMER
ONDERWERP
DATUM
DOORKIESNUMMER

28 november 2008
(070) 317 33

Geachte heer, mevrouw,

Onlangs bent u op de wachtlijst geplaatst voor het volgen van een BROEM-cursus. Wij willen graag weten welke effecten BROEM-cursussen hebben op de kennis, het inzicht en de vaardigheden van automobilisten. Daarom voeren we samen met verschillende organisaties een onderzoek uit naar de effectiviteit van de BROEM-cursus. De resultaten van dit onderzoek worden onder meer gebruikt om de huidige cursus verder te verbeteren.

Via deze brief wil ik u uitnodigen deel te nemen aan ons onderzoek. Aan dit onderzoek doen mensen mee die binnenkort deelnemen aan een BROEM-cursus, mensen zoals u die hebben aangegeven belangstelling te hebben voor een BROEM-cursus maar de cursus nog niet direct kunnen volgen, en mensen die zich in het geheel niet hebben opgegeven voor een dergelijke cursus. Deelname aan ons onderzoek betekent dat iedereen tweemaal een vragenlijst invult: de vragenlijst die u bij deze brief aantreft en een vergelijkbare vragenlijst die u anderhalve maand later krijgt toegestuurd. Meer informatie over het onderzoek vindt u op het voorblad van de bijgevoegde vragenlijst.

Als u wilt meewerken aan ons onderzoek, wil ik u vragen de bijgesloten vragenlijst in te vullen en binnen twee weken terug te sturen. Voor het terugsturen van de ingevulde vragenlijst kunt u gebruikmaken van de bijgevoegde retourenvelop. U hoeft deze niet te frankeren. Bij ontvangst van uw ingevulde vragenlijst gaan wij ervan uit dat u aan ons onderzoek wilt meewerken. U ontvangt de tweede vragenlijst dan eind november.

Hoogachtend,

Mw. dr. R.J. Davidse
Projectleider

Bijlage 3

Introductiebrief voor Algemene groep

ONZE REFERENTIE
UW REFERENTIE
ONDERZOEKSNUMMER
ONDERWERP Effect van voorlichting aan automobilisten
DATUM 18 november 2008
DOORKIESNUMMER (070) 317 33

Geachte heer, mevrouw,

Wij willen graag weten wat het effect is van voorlichting op de kennis, het inzicht en de vaardigheden van automobilisten. Een vorm van voorlichting die specifiek gericht is op 50-plussers is de BROEM-cursus. Tijdens deze cursus worden de nieuwe verkeersregels besproken, kunnen mensen hun ogen, oren en reactiesnelheid laten testen en tips krijgen over hun rijstijl. Samen met verschillende organisaties onderzoeken wij op dit moment de effectiviteit van de BROEM-cursus en kijken we hoe de cursus verder kan worden verbeterd. Wij zijn aan uw adres gekomen via de ANBO voor 50-plussers. Deze staat achter het onderzoek, aangezien zij veel waarde hecht aan een veilige mobiliteit voor ouderen.

Aan ons onderzoek doen mensen mee die binnenkort deelnemen aan een BROEM-cursus, mensen die hebben aangegeven belangstelling te hebben voor een BROEM-cursus maar de cursus nog niet direct kunnen volgen, en mensen zoals u die lid zijn van de ANBO. Deelname aan ons onderzoek betekent dat iedereen tweemaal een vragenlijst invult: de vragenlijst die u bij deze brief aantreft en een vergelijkbare vragenlijst die u anderhalve maand later krijgt toegestuurd.

Zoals u wellicht zult begrijpen, is deelname aan ons onderzoek alleen mogelijk als u in het bezit bent van een geldig rijbewijs. Als u een rijbewijs heeft en wilt meewerken aan ons onderzoek, wil ik u vragen de bijgesloten vragenlijst volledig in te vullen en binnen twee weken terug te sturen. Voor het terugsturen van de ingevulde vragenlijst kunt u gebruikmaken van de bijgevoegde retourenvelop. U hoeft deze niet te frankeren.

Bij ontvangst van uw ingevulde vragenlijst gaan wij ervan uit dat u aan ons onderzoek wilt meewerken. U ontvangt de tweede vragenlijst dan eind december.

Hoogachtend,

Mw. dr. R.J. Davidse
Projectleider

Bijlage 4

Begeleidende brief tweede vragenlijst

Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duindoorn 32
T 070 – 317 33 33
F 070 – 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl
KvK 41151387

ONZE REFERENTIE

UW REFERENTIE

ONDERZOEKSNUMMER

ONDERWERP

DATUM 19 november 2008

DOORKIESNUMMER (070) 317 33

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor het invullen en terugsturen van de vragenlijst die wij u in oktober hebben toegestuurd. Inmiddels is het alweer een maand geleden dat u heeft deelgenomen aan de BROEM-cursus in Bergambacht. Zoals aangekondigd in onze eerste brief, sturen we u daarom nu de tweede vragenlijst. Deze vragenlijst is vergelijkbaar met de vorige vragenlijst die u voor ons heeft ingevuld, maar bevat nu ook vragen over hoe u de BROEM-cursus heeft ervaren.

We willen u vragen deze vragenlijst volledig in te vullen en binnen twee weken naar ons terug te sturen. Voor het terugsturen van de ingevulde vragenlijst kunt u weer gebruikmaken van de bijgevoegde retourenvelop. U hoeft deze niet te frankeren.

Na het invullen en terugsturen van de bijgevoegde vragenlijst heeft u uw bijdrage aan ons onderzoek voltooid. Op deze plaats willen wij u daarom alvast hartelijk danken voor uw medewerking. Als blijk van dank hebben we een kleine attentie meegestuurd: een sleutelhanger met lampje.

Hoogachtend,

Mw. dr. R.J. Davidse
Projectleider

Bijlage 5

Vragenlijst



Vragenlijst BROEM-cursus

Geachte heer, mevrouw,

Wij¹ willen graag weten welke effecten zogenaamde BROEM-cursussen hebben op de kennis, het inzicht en de vaardigheden van automobilisten. Een BROEM-cursus is bedoeld voor automobilisten van 50 jaar en ouder. De cursus bestaat meestal uit een theoretisch gedeelte met aandacht voor de nieuwe verkeersregels en nieuwe verkeerssituaties, een testgedeelte waarin de ogen, oren en de reactiesnelheid worden getest, en een zogenaamde BROEM-rit. In een BROEM-rit wordt de rijstijl bekeken en op basis daarvan worden adviezen gegeven. De BROEM-rit is géén rijexamen en heeft dan ook geen gevolgen voor het bezit van het rijbewijs.

Om te weten te komen wat het effect van een BROEM-cursus is, moet vastgesteld worden hoe het met de kennis, inzicht en vaardigheden is gesteld vóórdat de BROEM-cursus is gevolgd (dit is de zogenaamde voormeting) en nadat de BROEM-cursus is gevolgd (dit is de zogenaamde nameting). We vragen u dus om twee keer een vragenlijst in te vullen. De eerste keer kort voor de BROEM-cursus en de tweede keer ongeveer een maand na de BROEM-cursus. Ook aan oudere automobilisten die (nog) geen BROEM-cursus volgen, wordt deze vragenlijst twee keer voorgelegd (met een tussenpose van ongeveer één maand). Dit is de zogenaamde controlegroep. Een controlegroep is nodig om vast te kunnen stellen dat als er verschillen zijn tussen de voormeting en de nameting, die verschillen ook daadwerkelijk veroorzaakt zijn door de BROEM-cursus en niet door iets anders.

De resultaten van dit onderzoek worden ook gebruikt om de huidige BROEM-cursus verder te verbeteren. Daarom werken we samen met de organisaties die de BROEM-cursus hebben ontwikkeld: Veilig Verkeer Nederland, de ANWB en de BOVAG.

Voor het onderzoek willen wij graag dat u een eerlijk antwoord geeft op onze vragen. Ook vragen wij naar een aantal strikt persoonlijke zaken. Wanneer u dingen doet waarvan u vermoedt dat die eigenlijk niet zo horen, dan is het voor het onderzoek belangrijk dat u die zaken toch noemt. Buiten de onderzoekers heeft niemand inzage in de vragenlijsten. De ingevulde vragenlijsten worden na zes maanden vernietigd en het is voor de onderzoekers niet mogelijk om na te gaan wie wat heeft geantwoord.²

Het invullen van de vragenlijst duurt ongeveer 20 minuten. Mocht u vragen hebben dan kunt u contact opnemen met de SWOV (070-317 33 33). Vraagt u dan naar mevrouw Davidse. Alvast hartelijk dank voor uw medewerking.

¹ Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in samenwerking met het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland en Veilig Verkeer Nederland. De SWOV verricht al meer dan 40 jaar onderzoek om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op www.swov.nl kunt u meer lezen over het werk van de SWOV.

² Dit onderzoek wordt uitgevoerd volgens de richtlijnen van de gedragscode voor gebruik van persoonsgegevens in wetenschappelijk onderzoek. Deze gedragscode kunt u downloaden vanaf Internet. Het adres is: http://www.knaw.nl/cfdata/publicaties/detail.cfm?boeken_ordernr=20031019

Invulinstructie

Deze vragenlijst wordt elektronisch verwerkt. Het is daarom van belang dat u de volgende instructies opvolgt:

- Vul de vragenlijst in met een zwarte of blauwe pan (geen viltstift).
- Zet een duidelijk kruis in het vakje bij het antwoord dat *voor u* het meest van toepassing is.
- Als u tot de ontdekking komt dat u eigenlijk een verkeerd hokje heeft aangekruist, laat dat kruis dan staan en maak het juiste hokje helemaal zwart.
- Kruis bij elke vraag één hokje aan. Als er bij een vraag meer antwoorden gegeven mogen worden, dan staat dit aangegeven (bijv. kruis *alle* antwoorden aan die voor u van toepassing zijn).
- Als u een getal moet invullen, vult u dan één cijfer per vakje in.
- Als u wordt gevraagd een antwoord toe te lichten of uw mening uit te schrijven, gebruikt u dan het bijbehorende tekstvak en probeer binnen de lijnen van het vak te blijven.

Enkele voorbeelden:

U krijgt een vraag over het type versnelling van uw eigen auto of de auto waarin u meestal rijdt. Stel dat u een auto met automatische versnelling heeft, dan geeft u dit als volgt aan:

1. Welk type versnelling heeft uw auto?

- Automatische versnelling
- Handgeschakeld

Als u tot de ontdekking komt dat u eigenlijk een verkeerd hokje heeft aangekruist, laat dat kruis dan staan en kleur het juiste hokje helemaal in (zie voorbeeld).

- Automatische versnelling
- Handgeschakeld

Bij sommige antwoorden wordt u gevraagd het antwoord nader toe te lichten. Kruis dan eerst het betreffende antwoord aan en voeg uw toelichting toe in het tekstvak aan de rechterzijde.

2. Heeft u een voorkeur voor een bepaald automerk?

- Ja, namelijk...
(gebruik tekstvak)
- Nee

volkswagen

Veel succes met het invullen van de vragenlijst.

■

Vult u dit alstublieft eerst in

■

Deze informatie wordt uitsluitend gebruikt om na afloop de twee vragenlijsten van elke deelnemer aan het onderzoek (voor- en nameting) bij elkaar te kunnen zoeken.

De eerste letter van uw voornaam

De eerste drie letters van uw achternaam (tussenvoegsels zoals 'de' en 'van' niet gebruiken)

Uw geboortedatum (dag-maand-jaar)

De datum van vandaag (dag-maand-jaar)

Vragen over uw verkeersdeelname

1. Welk vervoermiddel gebruik u meestal als u gaat winkelen of boodschappen gaat doen?

- Lopen
- Fiets/Spartamet
- Scootmobiel/brommobiel/invalidewagen
- Bromfiets/snorfiets
- Motor
- Auto als passagier
- Auto als bestuurder
- Taxi
- Openbaar vervoer (bus, tram, trein)

2. Welk vervoermiddel gebruikt u meestal voor familiebezoek?

- Lopen
- Fiets/Spartamet
- Scootmobiel/brommobiel/invalidewagen
- Bromfiets/snorfiets
- Motor
- Auto als passagier
- Auto als bestuurder
- Taxi
- Openbaar vervoer (bus, tram, trein)

3. Hoe vaak reist u naar bestemmingen buiten uw eigen woonplaats?

- Elke dag
- Een paar keer per week
- Een paar keer per maand
- Minder vaak

Vragen over uw rijervaring en rijopleiding

1. Hoe lang bent u al in het bezit van een rijbewijs voor een personenauto?

		Jaar
--	--	------

2. Heeft u gedurende die tijd steeds minimaal 2000 kilometer per jaar gereden?

- Ja
- Nee, maar wel gedurende meer dan twintig jaar
- Nee, mijn partner rijdt/reed meestal
- Nee, ik heb lange tijd geen auto gehad

3. Hoe vaak rijdt u tegenwoordig *zelf* (dus als bestuurder) in de auto?

- Elke dag
- Een paar keer per week
- Een paar keer per maand
- Minder vaak

4. Hoeveel kilometer rijdt u per jaar met uw auto?

- 0 – 5.000 kilometer
- 5.000 – 10.000 kilometer
- 10.000 – 15.000 kilometer
- 15.000 – 20.000 kilometer
- 20.000 kilometer of meer

5. Hoe belangrijk is een auto voor uw mobiliteit?

- Niet belangrijk, ik heb genoeg alternatieven
- Enigszins belangrijk, vooral voor de langere afstanden
- Heel belangrijk, ik zou niet zonder kunnen

6. Heeft u in het verleden wel eens een speciale opfriscursus voor oudere automobilisten zoals de BROEM-cursus gevolgd?

- Ja, keer (vult u svp het aantal in)
- Nee, maar ik heb er wel eens over gehoord
- Nee, ik wist ook niet dat zo iets bestond

7. Zou u in de toekomst (nog) een keer aan een dergelijke cursus willen deelnemen?

- Ja, beslist (ik heb me al opgegeven)
- Ja, waarschijnlijk
- Dat weet ik nog niet
- Nee, waarschijnlijk niet
- Nee, beslist niet

8. Kunt u aangeven waarom u dat wel/niet zou willen?

(Schrijft u dit in het vak hieronder)

9. Stel dat u in de toekomst een keer naar een dergelijke cursus zou gaan, wat zou u daar dan willen leren of waar zou u informatie over willen krijgen?

(Kruis maximaal vier antwoorden aan)

- Opfrissen van de verkeersregels
- Informatie over rijbewijsverlenging en medische keuring
- Informatie over functies die achteruitgaan bij het ouder worden
- Tips over hoe om te gaan met lastige verkeerssituaties
- Analyse van uw rijstijl
- Informatie over Het Nieuwe Rijden (energiebewust autorijden)
- Gebruik van navigatiesystemen
- Iets anders, namelijk...
- Ik heb geen interesse in een dergelijke cursus

10. Wie is voor u een logische aanbieder van een opfriscursus?

- Rijschool
- Gemeente of ander overheidsorgaan
- Veilig Verkeer Nederland
- Ouderenbond
- Andere organisatie, namelijk...
(gebruik tekstvak)
- Het maakt me niet uit wie de cursus aanbiedt

11. Hoe zou u in de toekomst graag geïnformeerd willen worden over opfriscursussen of over andere onderwerpen die met het verkeer te maken hebben? (U mag meer dan één antwoord aankruisen)

- Door een folder in de brievenbus
- Door een stukje in een tijdschrift
- Door een stukje in de krant
- Door een gerichte e-mail
- Via internet
- Via de ouderenbond waar ik lid van ben
- Via mijn huisarts
- Via een folderrek bij de gemeente, bibliotheek of apotheek
- Ik heb geen interesse in een dergelijke cursus

12. Welke eigen bedrage zou u willen betalen voor deelname aan een opfriscursus zoals de BROEM-cursus?

- Daar zou ik niet voor willen betalen
- 5 – 10 euro
- 10 – 15 euro
- 15 – 20 euro
- 20 – 50 euro

Vragen over u als automobilist

Hieronder vindt u een lijst met 30 verkeersgedragingen. Kunt u voor elk van deze gedragingen aangeven hoe vaak u dit doet of u dit overkomt? Baseer uw oordelen op wat u zich herinnert van de afgelopen maand. Geef uw oordeel door per gedraging steeds één van de hokjes aan te kruisen.

	Nooit	Soms	Regel- matig	Vaak	Heel vaak	Altijd
1. Bij een verkeerslicht in de verkeerde versnelling weg rijden, omdat u vergeten bent om naar de eerste versnelling te schakelen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Een langzaam rijdende automobilist, die op de linkerbaan blijft rijden, rechts inhalen omdat u geen zin heeft om langer te moeten wachten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Met opzet een voorligger op korte afstand volgen om aan de bestuurder duidelijk te maken dat deze óf harder moet rijden, óf naar rechts moet gaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Iemand proberen in te halen terwijl u niet in de gaten had dat hij aangaf naar links te gaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Vergeten waar u de auto heeft geparkeerd in een parkeergarage of op een parkeerterrein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Iets aanzetten (bijv. de richtingaanwijzer) terwijl u iets anders aan wilde zetten (bijv. de ruitenwisser).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Tot de ontdekking komen dat u zich niets kunt herinneren van de route die u net gereden heeft.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Een kruispunt oversteken terwijl u weet dat het verkeerslicht net op rood is gesprongen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Niet in de gaten hebben dat voetgangers de zijstraat aan het oversteken zijn, die u op dat moment wilt inrijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Zo kwaad worden over iemands rijgedrag, dat u deze persoon achterna gaat om hem/haar eens goed te laten merken wat u ervan vindt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Een verkeersbord verkeerd 'lezen' en daardoor op een rotonde een verkeerde afslag nemen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Harder rijden op een auto(snel)weg dan op die weg is toegestaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Terwijl u rechts afslaat, bijna een fietser aanrijden die rechts van u reed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Terwijl u in de rij staat om rechts af te slaan naar de hoofdweg, zo sterk op het kruisende verkeer letten, dat u bijna op de voorligger botst.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Nooit	Soms	Regel- matig	Vaak	Heel vaak	Altijd
15. Bij het achteruitrijden tegen iets aan rijden dat u eigenlijk had moeten kunnen zien.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Tijdens het rijden naar bestemming A komt u tot de ontdekking dat u op weg bent naar bestemming B, misschien omdat die laatste bestemming voor u de meest gebruikelijke is.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Verkeerd voorsorteren als u een kruispunt of een rotonde nadert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Een voorrangsbord over het hoofd zien en daardoor bijna in botsing komen met verkeer dat voorrang heeft.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Vergeten om in de spiegels te kijken voordat u wegrijdt, inhaalt, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Bij een verkeerslicht zo snel mogelijk optrekken, als wedstrijdje met de automobilist die naast u staat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Te hard remmen op een gladde weg, of verkeerd sturen, zodat u slipt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. Binnen de bebouwde kom harder rijden dan op die weg is toegestaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. Opzettelijk parkeren waar het niet mag, om snel even een boodschap te doen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Tijdens het inhalen de afstand tot uw tegenligger verkeerd inschatten, zodat u nog maar net voor de auto kunt schieten die u aan het inhalen bent.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Bij het oprijden van een hoofdweg een andere verkeersdeelnemer hinderen, die u niet gezien had of waarvan u de snelheid niet goed had ingeschat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. Een afslag op de snelweg missen en daardoor een lange omweg moeten maken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Vergeten in welke versnelling u rijdt en dit controleren met uw hand.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. In de auto stappen en zelf rijden hoewel u vermoedt dat u meer heeft gedronken dan wettelijk is toegestaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. Vergeten de handrem te ontgrendelen als u weg wilt rijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. Van plan zijn achteruit te rijden en merken dat de auto naar voren rijdt, omdat hij in de verkeerde versnelling staat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vragen over uw functioneren in het verkeer

Autorijden bestaat uit verschillende onderdelen. In sommige van deze onderdelen bent u waarschijnlijk sterk, in sommige onderdelen misschien wat minder sterk. Kunt u van de volgende handelingen en verkeerssituaties aangeven of u daar moeite mee heeft?

1. Hieronder volgen handelingen die automobilisten in het algemeen als moeilijk ervaren. Kunt u aangeven welke handeling(en) u lastig vindt om uit te voeren?

(Kruis *alle* antwoorden aan die voor u van toepassing zijn)

- Rijden in druk stadsverkeer
- Links afslaan op een kruispunt
- Achteruitrijden
- Parkeren
- Rekening houden met de dode hoek
- Rijden in het donker
- Rijden in slechte weersomstandigheden
- Invoegen op de snelweg
- De weg vinden in een onbekende stad
- Lange afstanden rijden
- Anders, namelijk...
(gebruik tekstvak)
- Ik heb met geen van de genoemde handelingen moeite

2. Hieronder volgen wegsituaties die automobilisten in het algemeen als lastig ervaren. Kunt u aangeven met welke wegsituaties u moeite heeft?

(Kruis *alle* antwoorden aan die voor u van toepassing zijn)

- Kruispunten zonder verkeerslichten
- Kruispunten met verkeerslichten
- Korte invoegstrook op de snelweg
- Rotondes met één rijstrook
- Rotondes/verkeerspleinen met meer rijstroken
- Kruisingen of rotondes met vrijliggende fietspaden
- Anders, namelijk...
(gebruik tekstvak)
- Ik heb met geen van de genoemde situaties moeite

3. Zijn er ook weg- en verkeerssituaties die u bewust ontwijkt, omdat u ze lastig vindt?

Ja, namelijk...
(gebruik tekstvak)

--

Nee

4. Heeft u het afgelopen jaar een bekeuring gekregen?

(Kruis *alle* antwoorden aan die voor u van toepassing zijn)

Ja,

--	--

 keer voor te hard rijden

Ja,

--	--

 keer voor fout parkeren

Ja,

--	--

 keer voor een andere verkeersovertreding

Nee, ik heb het afgelopen jaar geen bekeuringen gehad

5. Heeft u in de afgelopen vijf jaar één of meer ongeval(len) gehad terwijl u in uw auto reed?

(Een verkeersongeval is een botsing met een andere verkeersdeelnemer waarbij schade en/of letsel ontstaat. Er is ook sprake van een verkeersongeval als er schade of letsel is zonder dat daarbij ander verkeer betrokken is (bijv. tegen een boom aanrijden, in een sloot rijden, etc.))

Ja,

--	--

 Ongevallen

Nee, ik heb de afgelopen vijf jaar geen verkeersongeval gehad

Vragen over uw gezondheid

Met het ouder worden kunnen lichamelijke ongemakken optreden. Bij de één treden deze wat eerder op dan bij de ander: veel mensen zijn nog tot op hoge leeftijd vitaal, anderen krijgen al eerder te maken met deze ongemakken.

1. Heeft u in vergelijking met vroeger, toen u 30 was, meer last van de volgende ongemakken? (Kruis per ongemak steeds één van de hokjes aan)

	Nee, helemaal niet	Ja, enigszins	Ja, in sterke mate
a. Verminderde spierkracht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Verminderde soepelheid van nek en schouders	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Meer tijd nodig om te reageren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Minder goed kunnen horen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Minder goed zien bij schemer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Minder goed zien bij fel licht (laagstaande zon)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. De aandacht er minder goed bij kunnen houden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Minder goed op verschillende dingen tegelijk kunnen letten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Minder goed dingen kunnen onthouden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Past u uw rijgedrag wel eens aan vanwege deze ongemakken? (Kruis *alle* antwoorden aan die voor u van toepassing zijn)

- Ja, door zoveel mogelijk op rustige tijdstippen te rijden
- Ja, door niet te rijden als het slecht weer is
- Ja, door niet te rijden als het donker is
- Ja, door vaker met iemand mee te rijden
- Ja, door alleen naar bekende plaatsen te rijden
- Ja, door even langzamer te gaan rijden
- Ja, door mijn route zo te plannen dat ik geen lastige verkeerssituaties hoef te passeren
- Ja, ik heb om deze reden een navigatiesysteem gekocht
- Ja, ik heb om deze reden een auto met stuurbekrachtiging gekocht
- Ja, ik heb om deze reden een auto met automatische versnelling gekocht
- Nee, voor mijn gevoel hoef ik mijn rijgedrag niet aan te passen

3. **Bepaalde ziekten en aandoeningen komen vaker voor bij ouderen. Hieronder staat een aantal van deze ziekten. Kunt u aangeven welke van deze op u van toepassing zijn?**
(Kruis *alle* antwoorden aan die voor u van toepassing zijn)

- Diabetes (suikerziekte)
- Hartklachten
- Hoge bloeddruk
- Ziekte van Parkinson
- Hersenaandoening (bijv. beroerte, MS)
- Reuma
- Oogaandoening (bijv. staar, glaucoom)
- Ik heb geen van deze ziekten/aandoeningen

4. **Gebruikt u regelmatig medicijnen?**

- Ja
- Nee (ga door naar vraag 6)

5. **Zit er op het doosje van één of meer van deze medicijnen een rode of gele sticker?**

- Ja, een rode sticker (Bij gebruik geen voertuig besturen)
- Ja, een gele sticker (Gebruik kan de rijvaardigheid beïnvloeden)
- Ja, sommige hebben een rode, andere een gele sticker
- Nee, op geen van mijn medicijndoosjes zitten dergelijke stickers
- Dat weet ik niet

6. **Vanaf het 70^e levensjaar is voor het verlengen van het rijbewijs een medische keuring verplicht. Wie beslist volgens u of het rijbewijs verlengd mag worden?**

- Uzelf
- Het CBR
- Uw huisarts
- Een andere huisarts dan mijn eigen huisarts
- De gemeente

Vragen over uw kennis van de verkeersregels

1. Mag de witte auto hier linksaf slaan?



- Ja
- Nee

2. Mag de grijze auto een gedeelte van het verdrijvingsvlak gebruiken?



- Ja
- Nee

3. De witte auto wil hier rechtsaf; moet hij de andere auto voor laten gaan?



- Ja
- Nee

4. De auto wil rechtdoor; moet hij de fietser voor laten gaan?



- Ja
- Nee

5. Kunt u hier een bromfiets op de rijbaan verwachten?



- Ja
- Nee

6. De voetganger wil oversteken, maar staat nog voor de zebra: is de automobilist verplicht te stoppen?



- Ja
- Nee

7. De witte auto haalt hier langzaam de rijdende auto in; mag dat?



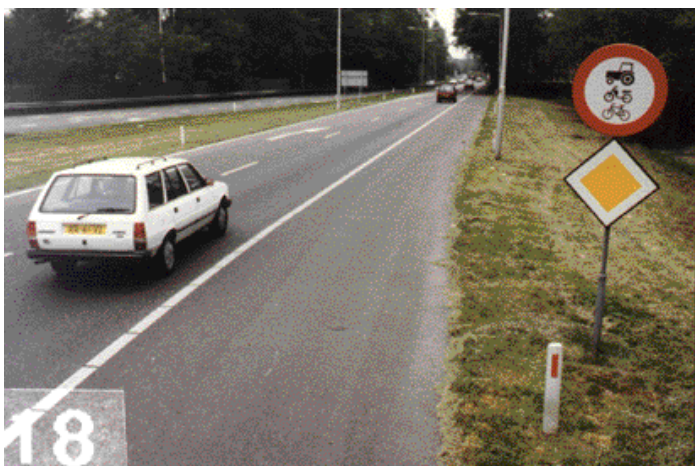
- Ja
- Nee

8. U wilt hier linksaf. Kunt u op de rechter rijstrook blijven rijden?



- Ja
- Nee

9. De auto rijdt hier buiten de bebouwde kom. Mag hij hier 100 kilometer per uur rijden?



- Ja
- Nee

10. De voetganger wil hier oversteken; moet de voetganger de afslaande auto voor laten gaan?



- Ja
- Nee

11. De witte auto wil rechtsaf; mag hij zo voorsorteren?



- Ja
- Nee

12. De witte auto parkeert hier; mag dat?



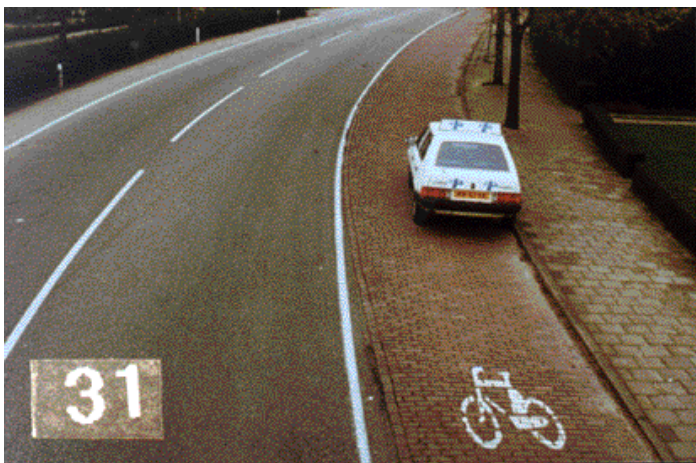
- Ja
- Nee

13. De eigenaar van deze auto wil vier kinderen vervoeren op de achterbank. Mag dat?



- Ja
- Nee

14. De witte auto parkeert hier; mag dat?



- Ja
- Nee

15. U wilt op deze weg iemand inhalen; mag dat?



- Ja
- Nee

16. Moet de fietser de auto voor laten gaan?



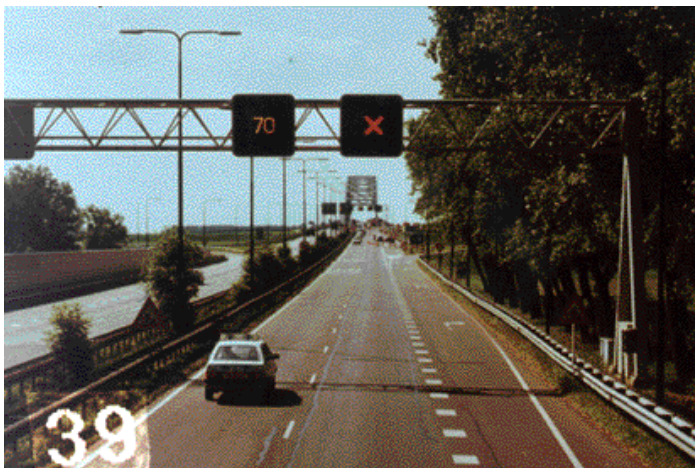
- Ja
- Nee

17. Mag de witte auto de rode auto rechts inhalen?



- Ja
- Nee

18. Is dit een adviessnelheid?



- Ja
- Nee

Evaluatie van de BROEM-cursus

Enige tijd geleden heeft u deelgenomen aan een BROEM-cursus. Wij zouden graag willen weten wat u van deze cursus vond. De vragen zijn gegroepeerd rondom de verschillende onderdelen van de BROEM-cursus.

Opfriscursus verkeersregels

1. Hieronder volgen vijf stellingen over de opfriscursus van verkeersregels. Kunt u voor elk van deze stellingen aangeven of ze overeenkomen met uw oordeel over de opfriscursus? (Kruis per stelling steeds één van de hokjes aan)

	Helemaal mee eens	Mee eens	Neutraal	Mee oneens	Helemaal mee oneens
a. Ik vond dit onderdeel nuttig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Dit onderdeel was precies wat ik nodig had.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Het was leuk om aan dit onderdeel mee te doen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Dit onderdeel was leerzaam.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Dit onderdeel was eigenlijk niet op mij van toepassing.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Rijvaardigheidsrit

2. Kunt u op dezelfde manier aangeven wat u van de rijvaardigheidsrit en het bijbehorende advies van de rij-instructeur vond?

	Helemaal mee eens	Mee eens	Neutraal	Mee oneens	Helemaal mee oneens
a. Ik vond dit onderdeel nuttig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Dit onderdeel was precies wat ik nodig had.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Het was leuk om aan dit onderdeel mee te doen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Dit onderdeel was leerzaam.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Dit onderdeel was eigenlijk niet op mij van toepassing.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

■

3. Welk advies heeft u gekregen van de rij-instructeur?

(Schrijft u dit advies in het vak hieronder)

4. Vond u dit advies helder geformuleerd en bruikbaar?

- Ja
- Gedeeltelijk
- Nee

5. Heeft u dit advies de afgelopen weken opgevolgd?

- Ja
- Gedeeltelijk
- Nee

Ogentest en gehoortest

6. Heeft de ogentest voor u onverwachte resultaten opgeleverd?

- Nee, de uitslag was zoals ik had verwacht
- Ja, mijn ogen waren beter dan verwacht
- Ja, mijn ogen waren slechter dan verwacht

7. Heeft de gehoortest voor u onverwachte resultaten opgeleverd?

- Nee, de uitslag was zoals ik had verwacht
- Ja, mijn gehoor was beter dan verwacht
- Ja, mijn gehoor was slechter dan verwacht

8. Indien uw ogen of gehoor slechter waren dan verwacht: heeft u naar aanleiding van de test actie ondernomen?

Ja, ik heb ...
(gebruik tekstvak)

Nee

Niet van toepassing

Algehele beoordeling BROEM-cursus

9. De volgende stellingen gaan over de BROEM-cursus als geheel.

	Helemaal mee eens	Mee eens	Neutraal	Mee oneens	Helemaal mee oneens
Door de BROEM-cursus is mijn kennis van de verkeersregels toegenomen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus voel ik mij zekerder in het verkeer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus weet ik beter wat mijn sterke en minder sterke kanten zijn in het verkeer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus ben ik beter gaan rijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus ben ik voorzichtiger geworden in het verkeer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus ben ik doortastender geworden in het verkeer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus kies ik er soms voor om niet te rijden als het erg druk is.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus kies ik er soms voor om niet te rijden bij slecht weer of bij duisternis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus durf ik lastige verkeerssituaties, zoals rotondes en invoegen op de snelweg, weer aan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de BROEM-cursus kies ik soms bewust voor een alternatieve route.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Wat is uw oordeel over de BROEM-cursus als geheel?

- Zeer goed
- Goed
- Neutraal
- Slecht
- Zeer slecht

11. Zou u de BROEM-cursus aanbevelen aan vrienden of bekenden?

- Zeker wel
- Waarschijnlijk wel
- Weet ik niet
- Waarschijnlijk niet
- Zeker niet

12. Zou u zelf nog een keer aan de BROEM-cursus willen deelnemen?

- Zeker wel
- Waarschijnlijk wel
- Weet ik niet
- Waarschijnlijk niet
- Zeker niet

13. Als u zelf nog een keer aan de BROEM-cursus zou willen deelnemen, wanneer zou u dat dan doen?

- Volgend jaar
- Over 2 jaar
- Over 5 jaar
- Over 10 jaar
- Ik zou niet nog een keer deelnemen aan de BROEM-cursus

14. Hoe heeft u over de BROEM-cursus gehoord?

- Gelezen in een folder
- Gelezen in een tijdschrift
- Gelezen in de krant
- Gelezen op internet
- Gehoord van mijn huisarts
- Gehoord van de gemeente
- Gehoord op een bijeenkomst (bijv. van de ouderenbond)
- Gehoord van vrienden / familie
- Anders, namelijk...
(gebruik tekstvak)

15. Wat waren voor u belangrijke redenen om de BROEM-cursus te volgen?

(Kruis maximaal vier antwoorden aan)

- Opfrissen van de verkeersregels
- Informatie over rijbewijsverlenging en medische keuring
- Informatie over functies die achteruitgaan bij het ouder worden
- Ik wilde weten of ik nog goed genoeg hoor en zie in het verkeer
- Ik wilde weten of ik nog goed rijd
- Tips over hoe om te gaan met lastige verkeerssituaties
- Het leek me interessant om mee te doen
- Het leek me een gezellig uitje
- Anders, namelijk...
(gebruik tekstvak)

16. Heeft de cursus aan uw verwachtingen voldaan?

- Ja
- Nee



17. Wat kan er volgens u worden verbeterd aan de BROEM-cursus?
(Schrijf u dit in het vak hieronder)



Algemeen

Er volgt nu een aantal achtergrondvragen. Deze vragen stellen we zowel aan mensen die meedoen aan de BROEM-cursus, als aan mensen die niet meedoen. Zo willen we nagaan of mensen, die meedoen met de BROEM-cursus, qua achtergrond verschillen van mensen die niet meedoen met de BROEM-cursus. Als uit het onderzoek blijkt dat er inderdaad verschillen zijn, kunnen we daarmee rekening houden in de communicatie rondom de BROEM-cursus. We willen benadrukken dat deze gegevens anoniem zullen blijven.

1. Bent u een man of een vrouw?

- Man
- Vrouw

2. Hoe oud bent u?

		Jaar
--	--	------

3. Wat is de hoogste opleiding die u voltooide?

- Lagere school (basisschool)
- Lager beroepsonderwijs (bijv. huishoudschool, LTS)
- (M)ULO, MAVO
- HBS, Havo of VWO
- Middelbaar beroepsonderwijs (MBO)
- HBO of Universiteit

4. Welke van de volgende situaties is op u van toepassing?

- Gehuwd
- Samenwonend
- Weduwe/weduwnaar
- Alleenstaand

■

5. Wat is uw woonsituatie?

- Eengezinswoning (vrijstaand/ 2-onder-1kap/ rijtjeshuis)
- Beneden- of bovenwoning
- Flat
- Aanleunwoning
- Verzorgingshuis

6. Waar woont u?

- In het buitengebied/ op het platteland
- In de dorpskern van een klein dorp (tot 10.000 inwoners)
- In een groot dorp (10.000 -25.000 inwoners)
- In een kleine tot middelgrote stad (25.000 – 100.000 inwoners)
- In een grote stad (meer dan 100.0000 inwoners)

7. Is het Nederlands de eerste taal die u sprak of heeft u op latere leeftijd Nederlands geleerd?

- Nederlands is mijn eerste taal
- Ik heb Nederlands op latere leeftijd geleerd

8. Hoe groot is ongeveer het totale netto maandinkomen van uw gezin?

(Het *netto modale maandinkomen* in Nederland bedraagt circa € 1.600 per maand)

- Minder dan modaal
- Ongeveer modaal
- Meer dan modaal, maar minder dan 2 keer modaal
- Meer dan 2 keer modaal

Dit is het einde van de vragenlijst. U kunt de ingevulde vragenlijst terugsturen in de bijgevoegde retourenvelop. Een postzegel is niet nodig.

Hartelijk dank voor uw medewerking.

Bijlage 6

Tabel met factorladingen verkorte DBQ

Stellingen	Factor 1	Factor 2	Factor 3
Niet opmerken dat er voetgangers oversteken (9)	0,68		
Bij rechts afslaan een fietser niet opmerken (13)	0,67		
Iemand inhalen die linksaf wil slaan (4)	0,61		
Niet op voorligger letten bij naderen kruising (14)	0,53		
Voorrangsbord niet opmerken (geen voorrang) (18)	0,51		
Afstand tot tegenligger verkeerd inschatten (24)	0,50		
Verkeer hinderen bij oprijden hoofdweg (25)	0,47		
Vergeten om in de spiegels te kijken (19)	0,35		
In verkeerde versnelling wegrijden (1)	0,35		
Afslag op de snelweg missen (26)		0,56	
Vooruit in plaats van achteruit rijden (30)		0,56	
Verkeerd voorsorteren (17)		0,52	
Verkeerde knop of hendel bedienen (6)		0,50	
Handrem vergeten te ontgrendelen (29)		0,45	
Verkeerde afslag nemen op een rotonde (11)		0,44	
Bij het achteruitrijden tegen iets opbotsen (15)		0,41	
Slippen door hard remmen op gladde weg (21)		0,39	
Naar gebruikelijke bestemming rijden i.p.v. gewenste (16)		0,31	
Niet meer weten in welke versnelling u rijdt (27)		0,30	
Te hard rijden op een auto(snel)weg (12)			0,66
Te hard rijden binnen de bebouwde kom (22)			0,61
Onder invloed van alcohol rijden (28)			0,57
Wedstrijdje snel optrekken bij verkeerslicht (20)			0,48
Rechts inhalen (2)			0,42
Door rood rijden (8)			0,40
Bumperkleven (3)			0,40
Fout parkeren (23)			0,30

Factorstructuur en factorladingen voor de stellingen over verkeersgedrag (de cijfers tussen haakjes verwijzen naar het nummer van de stelling in de vragenlijst).