

Veiligheidsbeleving van ouderen

Belevingsonderzoek

Samenvatting

In Nederland zijn ruim 4,2 miljoen mensen van 55 jaar en ouder. Om meer te weten te komen over hoe 55-plussers de veiligheid in en om de woning beleven en hoe zij aankijken tegen het treffen van maatregelen ter preventie van ongevallen en in hoeverre zij preventieve maatregelen treffen, heeft Consument en Veiligheid de 'Veiligheidsbarometer' (voorheen monitor veiligheidsbeleving genoemd) opgezet. In dit paper wordt ingegaan op de resultaten van dit onderzoek en de aanknopingspunten die dit biedt ten aanzien van de verbetering van (de communicatie over) de verkeersveiligheid van ouderen.

drs. H. Schouten, programmamanager Consument en Veiligheid

Inleiding

Om effectiever te communiceren met ouderen over veiligheid heeft Consument en Veiligheid in 2004 en 2007 onderzoek uitgevoerd naar de veiligheidsbeleving van zelfstandig wonende ouderen^{1 2}. Dit onderzoek leverde informatie op over de attitude, risicobeleving en genomen maatregelen ten aanzien van (verkeers)veiligheid. Op basis hiervan kan voorzichtig geconcludeerd worden dat ouderen zelf geen erg positieve attitude hebben als het gaat om maatregelen ter verbetering van hun eigen verkeersveiligheid.

Doelgroep



Jaarlijks raken 15.000 ouderen zodanig gewond als gevolg van een fietsongeval dat behandeling op de spoedeisende hulp van een ziekenhuis noodzakelijk is³. Deze fietsongevallen worden voornamelijk veroorzaakt door onverwachte omgevingsfactoren (bijv. gladheid, slecht wegdek, overstekende kinderen) waardoor een ouder iemand de balans op zijn fiets kwijtraakt. Een logische oplossing voor deze balansproblematiek is bijvoorbeeld het uitrusten van de fiets met zijwieltjes. Zomer 2007 is deze

suggestie via de media verspreid. Een van de reacties die hierop bij de servicedesk van Consument en Veiligheid binnen kwam was de volgende: "Hoe zwak van zinnen moet je zijn om met een voorstel te komen ouderen vanaf 55 jaar te laten fietsen met zijwieltjes. Misschien past het ook in het zwakke geestesvermogen van de voorlichter om ouderen slechts onder toezicht oog van een jongere te laten fietsen. Of ouderen verplicht te laten fietsen in een fluorescerend oranje pak met een zwaailicht op de fietshelm, zodat zij beter opvallen in het verkeer". Een logische, adequate oplossing voor een probleem die echter niet aansluit bij de beleving van de doelgroep.

In Nederland zijn ruim 4,2 miljoen mensen van 55 jaar en ouder, waarvan ruim 1 miljoen mensen ouder dan 75 jaar is. Vooral in deze laatste leeftijdsgroep is sprake van verouderingsproblematiek, zoals sensorische, perceptuele, cognitieve en motorische beperkingen die de keuzevrijheid en bewegingsvrijheid in het verkeer beperken⁴. Wanneer verder ingegaan wordt op de veiligheidsproblematiek van oudere verkeersdeelnemers, blijkt dat men vrijwel altijd ingaat op risicofactoren van een fysieke aard. Men gaat er dan vanuit in hoeverre een ouder iemand nog voldoet aan de functionele eisen om een bepaalde vervoerswijze te gebruiken (fiets, auto te voet).⁵ Vaak wordt de oplossing gezocht in de meer infrastructurele en technische aspecten van verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld de zichtbaarheid en leesbaarheid van verkeerstekens en wegmarkering, het verlengen van de oversteeftijd voor voetgangers, maar bijvoorbeeld ook telematicatoepassingen voor bestuursondersteuning in de auto. Ook kan de oplossing worden gezocht in het nemen van beschermende maatregelen.

Zo raden Brouwer en Davidse (2002) aan om ouderen in voorlichtings- en educatieprogramma's aan te raden een valhelm te dragen op de fiets of snorfiets.⁴ Bovengenoemd voorbeeld met de zijwieltjes geeft aan dat het de vraag is of ouderen positief op dergelijke advies zullen reageren. Wat weten we eigenlijk over de veiligheidsbeleving van oudere verkeersdeelnemers en wat weten we nog niet? Hoe kan kennis over de belevingswereld van ouderen gebruikt worden bij het ontwerpen van interventies ter verbetering van de verkeersveiligheid en met name de communicatie hierover?

Belevingsonderzoek

Consument en Veiligheid ontwikkelt materialen waarmee voorlichting wordt gegeven over het voorkomen van ongevallen bij 55-plussers. De kern van de voorlichting richt zich op valongevallen, de meest voorkomende en ernstige ongevallen onder ouderen. In onze

voorlichtingscampagnes liepen we aan tegen het knelpunt dat onze boodschap weerstand opriep bij ouderen. Zij betrokken de boodschap niet zozeer op zichzelf, maar meer op de buurvrouw, broer of zus, kennis etc. Die was pas echt oud. Om meer te weten te komen over hoe 55-plussers de veiligheid in en om de woning beleven en hoe zij aankijken tegen het treffen van maatregelen ter preventie van privé-ongevallen en in hoeverre zij preventieve maatregelen treffen, heeft Consument en Veiligheid de 'Veiligheidsbarometer' (voorheen monitor veiligheidsbeleving genoemd) opgezet. Deze barometer is in 2004 uitgevoerd en herhaald in 2007. Deze projectbeschrijving heeft betrekking op de in 2007 uitgevoerde barometer.

Doel en vraagstelling van de veiligheidsbarometer 2007:

Het belangrijkste doel van de 'veiligheidsbarometer' bestaat uit het in kaart brengen van de veiligheidsbeleving van zelfstandig wonende ouderen in Nederland in de leeftijd van 55 jaar en ouder.

Hierbij is specifiek gekeken naar de stand van zaken met betrekking tot:

- bewustzijn van veiligheid;
- attitude ten aanzien van veiligheid en het treffen van maatregelen;
- perceptie van risicovolle plaatsen en activiteiten;
- risicoperceptie in het algemeen;
- eigen effectiviteit;
- aanwezige voorzieningen en genomen maatregelen;
- sociale steun;
- reden voor het niet nemen van maatregelen;
- Stimulansen voor het wel nemen van maatregelen.

Daarnaast is gekeken welke verschillen er bestaan tussen mannen en vrouwen en tussen de verschillende leeftijdscategorieën ouderen. Tenslotte is onderzocht welke ontwikkelingen er zijn gevonden tussen de meting in 2004 en de meting in 2007.

Onderzoeksmethode 2007:

Er is data verzameld door middel van schriftelijke vragenlijsten. Om een netto respons van 800 ouderen te realiseren is gebruik gemaakt van een bruto steekproef van 1700 ouderen. Zij ontvingen een vragenlijst, retourenveloppe en – als beloning vooraf- een muziek-CD.

Van de 1700 verstuurd vragenlijsten zijn 1221 vragenlijsten ingevuld retour ontvangen. Het responsepercentage bedraagt hiermee 72%. Na opschoning van de data zijn er uiteindelijk 1148

vragenlijsten in de analyses betrokken. Om een zo groot mogelijke representativiteit te garanderen is de steekproef gewogen op geslacht, leeftijd en opleidingsniveau.

Resultaten met betrekking tot de veiligheid in het verkeer en op straat 2007:

Verkeersveiligheid wordt belangrijk gevonden door ouderen. Maar liefst 15,3 % van de ouderen geeft aan dat zij dit het belangrijkste veiligheidsonderwerp vinden (ten opzichte van bijvoorbeeld beroving, geweld op straat, val binnenshuis, inbraak in mijn huis, dat ik ernstig ziek wordt). Een aanzienlijk aantal ouderen (38,4%) staat ook relatief vaak stil bij veiligheid in het verkeer.

Vrouwen significant vaker dan mannen. Maar wat zegt dit nu over de intentie tot veilig gedrag in het verkeer?

De intentie tot gedrag wordt deels bepaald door de attitude. En ouderen hebben geen heel erg positieve attitude als het om verkeersveiligheid gaat. De meerderheid van de ouderen heeft het gevoel oud te zijn wanneer zij extra voorzichtig gaan doen op straat. Ook geeft de meerderheid van de ouderen aan dat zij zich niet druk maken om hun veiligheid omdat ze willen blijven doen wat ze altijd doen.

Naast attitude heeft ook eigen effectiviteit een belangrijke voorspellende waarde voor gedragsverandering. Uit de 'veiligheidsbarometer 2007' blijkt dat ongeveer de helft van de ouderen denkt weinig te kunnen doen om ongevallen buitenshuis te voorkomen. Hierbij denken mannen vaker dan vrouwen zelf veel te kunnen doen om een ongeval te voorkomen.

Tenslotte blijkt dat ouderen zich niet heel erg bewust zijn van hun eigen kwetsbaarheid. Slechts 28% van de ouderen is vaak of af en toe bang voor een ongeval buitenshuis. Het risico wordt dus laag ingeschat.

Op basis van het bovenstaande lijkt het dat ouderen geen grote intentie tot (verkeers)veilig gedrag vertonen. Hoe kunnen zij toch gestimuleerd worden tot het nemen van maatregelen?

De drie belangrijkste stimulansen om maatregelen te treffen om de kans op ongevallen te verkleinen zijn: wanneer men zeker weet dat men door het treffen van maatregelen ongevallen kan voorkomen (50%), wanneer men daardoor zelfstandig kan blijven wonen (47%), en wanneer dit door een deskundige wordt aangeraden (40%).

De uitkomsten van dit onderzoek bieden meerdere aanknopingspunten voor het ontwikkelen van interventies. Om ouderen te stimuleren maatregelen te nemen en veiliger gedrag te vertonen, is het belangrijk in te gaan op factoren die werkelijk van invloed zijn op preventief gedrag van ouderen. Dit blijkt de mate van risicomijdend gedrag te zijn.

Risicomijdend gedrag wordt voornamelijk bepaald door geïnformeerdheid van ouderen met betrekking tot het voorkomen van ongevallen. Naarmate zij zichzelf beter geïnformeerd vinden, vertonen zij meer risicomijdend gedrag. Andere voorspellers van risicomijdend gedrag zijn sociale steun vanuit de omgeving, risicoperceptie en eigen effectiviteit. Dat betekent dat er een belangrijke rol is weggelegd voor voorlichting aan ouderen over risico's en te nemen maatregelen.

Aanbevelingen

In hoeverre biedt belevingsonderzoek aanknopingspunten voor de communicatie met ouderen over verkeersveiligheid? De hierboven beschreven veiligheidsbarometer richt zich slechts zijdelings op de veiligheid van ouderen buitenshuis. Toch geeft het zeker een beeld van de veiligheidsbeleving van ouderen als het om verkeersveiligheid gaat en biedt het aanknopingspunten voor educatie en voorlichting. Het blijkt dat ouderen geen grote neiging hebben tot het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen. Dit komt waarschijnlijk door een lage risico-inschatting, een negatieve attitude en een lage eigen effectiviteit. Dat is vergelijkbaar met andere veiligheidsonderwerpen. In voorlichting is het belangrijk op deze aspecten in te spelen. Hierbij is het van belang om onderstaande aanbevelingen in ogenschouw te nemen.

Aanbeveling met betrekking tot communicatie over (verkeers)veiligheid op basis van het belevingsonderzoek van Consument en Veiligheid:

1. Ouderen sluiten zich af voor een negatieve boodschap. Het werkt dus niet om in de boodschap in te gaan op de ernstige gevolgen van een verkeersongeval. Een boodschap met een empathisch karakter sluit goed aan bij ouderen. (mits realistisch)
2. Ouderen willen er zeker van zijn dat iets werkt (bewezen effectief). Leg dus vooral uit hoe iets werkt en dát het werkt. Neem ouderen daarin serieus. Infotainment werkt bijvoorbeeld onder ouderen veel beter dan entertainment.
3. Ouderen willen niet geconfronteerd worden met de negatieve gevolgen van het ouder worden. Ouderen worden liever niet geassocieerd met 'oud'. Het benaderen van mensen alleen op basis van hun leeftijd is niet effectief, maar koppel de boodschap aan de situatie en mogelijkheden.

Aanbevelingen op basis van ander onderzoek^{5 6 7}:

1. Wanneer je interventies of voorlichting aanbiedt, zorg er dan voor dat deze voordelen promoten die aansluiten op een positief zelfbeeld. De meeste ouderen staan open voor boodschappen over positieve effecten op gezondheid, zelfvertrouwen en plezier.

2. Gebruik verschillende vormen van sociale stimulering om ouderen bij de interventies te betrekken. Laat bijvoorbeeld ouderen aan ouderen voorlichting geven over verkeersveiligheid in relatie tot veroudering. (peer-to-peer educatie) Ouderen begrijpen ouderen op basis van gedeelde ervaring en gelijksoortige behoeften.
3. Zorg ervoor dat de interventie nauw aansluit op de behoeften, voorkeuren en mogelijkheden van de individuele oudere.
4. Stimuleer zelfmanagement door ouderen een actieve rol te geven in plaats van een van professionals afhankelijke opstelling.

¹ Spapen S. Monitor Veiligheidsbeleving zelfstandig wonende 55 plussers 2004. Haarlem: ResCon. 2004.

² Vrolings E, Gelissen R. Veiligheidsbarometer 2007. Veiligheidsbeleving van zelfstandig wonende senioren. Haarlem: ResCon. 2007

³ Bron: Letsel Informatie Systeem Consument en Veiligheid 2002 – 2006.

⁴ Brouwer WH, Davidse RJ. Oudere verkeersdeelnemers. In: Schroot JJJ red. Handboek Psychologie van de volwassen ontwikkeling & veroudering. Assen: Koninklijke Van Gorcum. 2002

⁵ Sikkel D, Keehnen E. Ervaren maar veranderlijk. Het consumenten gedrag van de vijftigplusser. Amsterdam: Kluwer. 2004

⁶ Recommendations for Promoting the Engagement of Older People in Preventive Health Care. Workpackage 4 ProFane (Prevention of Falls Network Europe). Presentation during ProFane meeting November 14th and 15th 2006.

⁷ Help the Aged. Don't mention the F-word! Advice to practitioners on communicating falls prevention messages to older people. 2005