SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1388
van **LUDWIG VANDENHOVE**
datum: 3 juni 2022

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Rijvaardigheid op leeftijd - Sensibilisering

Rijvaardigheid op leeftijd blijft in de taboesfeer hangen. Bovendien is een goede mobiliteit een belangrijke factor in de sociale leefwereld van ouderen.

Niemand wil in dat verhaal de boeman zijn die een mogelijk probleem aankaart. Er zou ter zake meer aandacht moeten zijn, bijvoorbeeld bij huisdokters, ziekenhuizen, woonzorgcentra (wzc's) etc. Zo bestaat in het Virga Jesseziekenhuis in Hasselt bijvoorbeeld het Centrum Samen Veilig Mobiel.

1. Is de minister op de hoogte van welke initiatieven op dat vlak bestaan in Vlaanderen? Is daar een inventaris van?
2. Zal de minister iets ondernemen om dit soort acties te stimuleren? Hoe zal dat gebeuren?
3. Wordt er in financiële ondersteuning voorzien?
4. Zal er eventueel gewerkt worden op basis van good practices?
5. Denkt de minister eraan sensibiliserende acties te ondernemen naar de geneesheren? Hoe? Welke?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Hilde Crevits (636), Lydia Peeters (1388).

Vlaams Parlement

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

GECOÖRDINEERD ANTWOORD
op vraag nr. 1388 van 3 juni 2022
van **LUDWIG VANDENHOVE**

---

1. Individuele rijgeschiktheid is een Vlaamse bevoegdheid. Rijgeschiktheidsonderzoeken worden al vele jaren door CARA, een multidisciplinaire afdeling van het verkeersinstituut Vias, uitgevoerd. De 65-plussers, bij wie er twijfel is over de rijgeschiktheid, worden eveneens getest in het rijgeschiktheidscentrum. Dat centrum onderzoekt of mensen nog veilig aan het verkeer kunnen deelnemen op basis van medische, neuropsychologische en rijpraktische criteria.

   Vorig jaar zijn er in Brussel en Vlaanderen 1.678 bestuurders ouder dan 65 getest op hun rijgeschiktheid. In 82 procent van de gevallen is gebleken dat ze nog mochten rijden maar vaak kwamen er wel beperkingen op hun rijbewijs of moesten ze verplicht hun auto laten aanpassen (bv. de vereiste om met automatisch versnellingen te rijden). Slechts 18 procent kreeg te horen dat ze niet meer veilig konden deelnemen aan het verkeer.

   Vaak wordt de vraag gesteld of je vanaf een bepaalde leeftijd best alle senioren screent op hun rijgeschiktheid. Vias zelf is geen voorstander daarvan. Een verplichte screening is volgens Vias zeer duur en levert geen bewezen voordeel voor de verkeersveiligheid op. Het beste systeem is een getrapt systeem zoals dat momenteel in ons land wordt toegepast.

   Mensen die twijfels hebben over hun rijgeschiktheid kunnen in eerste instantie terecht bij een online zelftest op www.senior-test.be. Als daaruit blijkt dat ze tot de risicogroep behoren, nemen ze best contact met hun arts of specialist. Die kunnen bij gegronde twijfel altijd doorverwijzen naar de onderzoeken van het CARA.

   Het aanbod van 'Samen Veilig Mobiel', een samenwerking tussen het Jessa-ziekenhuis en IMOB Hasselt past in dat getrapt systeem en zorgt daarmee voor een zinvolle alternatieve benadering van een sociaal moeilijk onderwerp voor betroffen bestuurders en hun families.

   Autorijden en dementie is ook een vaak voorkomende problematiek. Aan de hand van brochures en voordrachten informeren de regionale expertisecentra dementie burgers over de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn opdat een persoon met dementie de toelating krijgt om een voertuig te blijven besturen.

   Ook de lokale dienstencentra besteden op diverse manieren aandacht aan de rijvaardigheid van ouderen:
   - vorming: opfriscursus wegcode, nieuwigheden in het verkeer (fietsstraten, elektrische steps, speed pedelecs), specifieke wegsituaties toegepast op de eigen gemeente;
   - sensibilisering: workshop veilig verkeer, verkeersquiz;
   - informatieverstrekking: (onder meer) over alternatieven zoals minder mobielen centrales (MMC) of over (de dienstregelingen van) het openbaar vervoer;
   - signaalfunctie naar huisarts, mantelzorger …

   Uiteraard zijn zowel mijn administratie als ikzelf op de hoogte van dergelijke initiatieven m.b.t. 'rijvaardigheid op leeftijd'. We maken echter geen extra inventaris

op van dit soort initiatieven omdat we via CARA zelf beschikken over een aanbod voor het testen van 65-plussers en dergelijke initiatieven in de regel eerder lokaal worden gepromoot.

2. Maatregel 11 van het VVP (2021-2025) stelt dat er extra sensibiliseringsacties worden uitgewerkt voor specifieke doelgroepen: kinderen en jongeren, senioren; (lichte) vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Bij de doelgroepen kinderen en jongeren en senioren hebben we aandacht voor hoe ze kunnen omgaan met de gevaren onderweg. Daarbij willen wij hun probleembewustzijn en hun probleeminzicht verhogen. De verkeersveiligheid van oudere verkeersdeelnemers ligt me dus sowieso nauw aan het hart. De voorliggende vraag sluit hier principieel bij aan. Anderzijds focust uw vraag wel specifiek op mogelijke beperkingen van oudere chauffeurs en het daarmee verbonden hoger veiligheidsrisico voor zich en voor anderen in het verkeer. In die context sluit ik me aan bij het standpunt van VIAS. Ik ben zelf ook geen voorstander van een verplichte screening, niet alleen omdat het zeer duur is, maar vooral omdat het geen bewezen voordeel voor de verkeersveiligheid oplevert.

   Wij allemaal worden ouder en uiteraard kunnen op een gegeven moment leeftijd gerelateerde aandoeningen of beperkingen een serieuze impact op waarneming en reactievermogen van elke voertuigbestuurder hebben. 'Ouder worden' kan dus gemakkelijk geassocieerd worden met een verhoogd risico in het verkeer en daarmee met een verhoogd risico op verkeersslachtoffers.

   Uit de verkeersongevallencijfers blijkt dat de waarschijnlijkheid om verkeersslachtoffer te worden in een personenwagen vóór de leeftijd van 50 jaar het grootst is. Het aantal verkeersslachtoffers in de auto bij jongere chauffeurs (18-24 jaar) is meer dan dubbel zo hoog als voor alle 65-plussers samen. Het is vooral opvallend dat er bij de oudere leeftijdsgroepen nog heel wat slachtoffers te betreuren vallen bij de actieve weggebruikers (fietsers en voetgangers). Meer dan de helft van de verkeersslachtoffers onder de 65-plussers is een fietser.

   Met het oog op de individuele rijvaardigheid blijkt alvast de fietsvaardigheid van oudere bestuurders eerder een aandachtspunt te zijn als hun bestuurderskwaliteit als oudere automobilist. Daarom hebben wij in het verleden reeds enkele beleidsactiviteiten genomen, zo biedt bv. de Vlaamse Stichting Verkeerskunde initiatieven aan die gericht zijn op oudere verkeersdeelnemers. Actueel loopt er eveneens een project met vzw Okra Sport waarbij het gaat om veilig en economisch elektrisch te fietsen.

   In het verleden werd er ook al over het thema 'rijvaardigheid op leeftijd (van autobestuurders) gecommuniceerd vanuit de Vlaamse overheid (https://www.vsv.be/pers/campagne-medische-rijgeschiktheid-2018/). De VSV biedt sinds 2019 een workshop over 'rijvaardigheid op leeftijd' aan - weliswaar enkel voor de prov. Limburg, voor groepen en in samenwerking met Dr. Mark Lutin van Samen Veilig Mobiel (https://www.vsv.be/pers/vsv-start-praktijkworkshops-voor-oudere-automobilisten/). Er bestaan verder folders voor geneesheren (https://www.vsv.be/medischerijgeschiktheid/) en wij hebben een informatieve site voor artsen (https://www.magiknogrijden.be/).

   Er bestaat dus reeds een degelijk aanbod aan sensibiliserend materiaal m.b.t. rijvaardigheid op leeftijd. Momenteel zijn er geen nieuwe plannen om buiten het boven beschreven circuit te communiceren. Ik neem deze vraag echter graag op als aanleiding om samen met mijn administratie over bijkomende mogelijkheden ter sensibilisering en promotie van dergelijke initiatieven na te denken.

3. De kosten van CARA rijgeschijikheidsonderzoeken van 65plussers en de sensibiliseringsactiviteiten via de VSV worden door de Vlaamse overheid gedragen.

Daarbuiten worden er geen middelen voorzien voor het promoten van rijgeschiktheidsonderzoeken zoals ze het Jesse-Ziekenhuis aanbiedt. Desondanks blijf ik de aanpak van Samen Veilig Mobiel van het Jesse-ziekenhuis in Hasselt een veelbelovend project vinden. De aanpak sluit dicht aan bij de noden en behoeften van oudere voertuigbestuurders en hun families en vormt daarmee een 'best practice' voor de sector.

4. Zie het antwoord op vraag 3.

5. Zoals boven reeds vermeld werd er ook in het verleden al over het thema 'rijvaardigheid op leeftijd gecommuniceerd vanuit de Vlaamse overheid. De VSV biedt in het kader van hun aanbod een workshop 'Maak rijgeschiktheid bespreekbaar' aan (www.workshopveiligverkeer.be). Folders zorgen voor de informatie in huisartspraktijken en artsen worden gesensibiliseerd via een bijkomende informatieve site (https://www.magiknogrijden.be/).