

# Veilig autorijden met beginnende dementie

Gepubliceerd: 22-11-2016 Laatste bijgewerkt: 17-04-2024

Het onderzoek heeft tot doel te komen tot een verbetering van de bestaande keuringsprocedure waarbij duidelijk wordt voor hoe lang die geldig is. Het geeft een betere onderbouwing voor het gebruik van de testprocedure en de beslissing over de...

<b>Ethische beoordeling</b>	Goedgekeurd WMO
<b>Status</b>	Werving nog niet gestart
<b>Type aandoening</b>	Dementie en amnestische stoornissen
<b>Onderzoekstype</b>	Observationeel onderzoek, zonder invasieve metingen

## Samenvatting

### ID

NL-OMON42987

### Bron

ToetsingOnline

### Verkorte titel

FitCI-II

## Aandoening

- Dementie en amnestische stoornissen

### Synoniemen aandoening

cognitieve stoornis, Dementie

### Betreft onderzoek met

Mensen

## Ondersteuning

**Primaire sponsor:** Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

**Overige ondersteuning:** Ministerie van Infrastructuur en Milieu

## Onderzoeksproduct en/of interventie

**Trefwoord:** dementie, longitudinale studie, natuurlijk rijgedrag, rijgeschiktheid

## **Uitkomstmaten**

### **Primaire uitkomstmaten**

Het doel van het hier voorgestelde onderzoek is inzicht te verkrijgen in hoe goed de testprocedure de uitslag op de rijtest praktische rijgeschiktheid voorspelt, hoe lang deze voorspelling \*geldig\* is en wat de samenhang is tussen de score op de testprocedure, de rijtest en het rijgedrag in de dagelijkse praktijk. Daarnaast is een belangrijk doel het valideren van de in het project FitCI ontwikkelde methode voor de beoordeling van de rijgeschiktheid van automobilisten met cognitieve functiestoornissen door hersenaandoeningen. Het onderzoek moet leiden tot een vernieuwde keuringsprocedure voor dementiepatiënten met verbeterde criteria voor rijgeschiktheid, waarin meer aandacht is voor het functionele presteren van de individuele patiënt. Deze keuringsprocedure zal op termijn landelijk worden geïmplementeerd. Op welke wijze dit zal gebeuren en wie verantwoordelijk zal zijn voor het uitvoeren van de keuringsprocedure zal in samenspraak met het CBR en het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden vastgesteld. Een mogelijkheid zou kunnen zijn dat patiënten worden getest in speciaal daarvoor opgezette mobiliteitscentra.

De resultaten kunnen verder een betere onderbouwing geven voor medische en paramedische staf bij het informeren van dementiepatiënten en hun familie over de mogelijkheden en onmogelijkheden van zelfstandig blijven rijden (Brouwer, 2012).

### **Secundaire uitkomstmaten**

Andere vragen die beantwoord zullen worden tijdens het onderzoek zijn:

- \* Op welke manier kan de rijprestatie en het rijgedrag van patiënten met een CDR van maximaal 0,5 en een relatief onaangetast cognitief functioneren op domeinen buiten het geheugen en de taal worden beschreven in de periode van 1 tot 3 jaar na de eerste test?
- \* Welke patiënt-kenmerken hangen samen met de afname van rijprestatie en rijgedrag?
- \* Kan een gevaarherkenningstoets worden ontwikkeld met een responsmethode die beter geschikt is voor de doelgroep dan de in het FitCI-project ontwikkelde toets?
- \* Is het mogelijk een Intelligent Transport System (ITS)-toepassing te ontwikkelen die ouderen met dementie ondersteunt bij de rijtaak?

## Toelichting onderzoek

### Achtergrond van het onderzoek

Nederland kent op dit moment zo'n 250.000 mensen met dementie. In 2040 is dat aantal naar verwachting verdubbeld. Onderzoek laat zien dat automobilisten met dementie een verhoogd ongevalsrisico hebben, vergelijkbaar met het gebruik van drugs en medicijnen in het verkeer. Echter, in het beginstadium van dementie kunnen mensen vaak nog wel veilig autorijden. Daarom mogen Nederlandse automobilisten met (zeer) lichte dementie sinds eind 2009 blijven autorijden als zij goed presteren op een aantal neuropsychologische testen (ontwikkeld in het onlangs afgeronde FITCI-project van SWOV, RUG, UMCG en CBR) en de rijtest praktische rijgeschiktheid van het CBR. Afhankelijk van het resultaat wordt het rijbewijs voor 1, 2 of 3 jaar verlengd. Hoewel zorgvuldig samengesteld, is de test een momentopname in speciale omstandigheden. We willen nu weten of de testprocedure gevalideerd kan worden met een tweede patiëntgroep en of deze aanpak ook het rijgedrag in de dagelijkse praktijk goed voorspelt en, gezien het progressieve karakter van dementie, voor welke termijn.

### Doel van het onderzoek

Het onderzoek heeft tot doel te komen tot een verbetering van de bestaande keuringsprocedure waarbij duidelijk wordt voor hoe lang die geldig is. Het geeft een betere onderbouwing voor het gebruik van de testprocedure en de beslissing over de rijgeschiktheid van automobilisten. Dit komt de veiligheid van de automobilist, zijn eventuele passagiers en medeweggebruikers ten goede. Tegelijkertijd verkleint het voor de automobilist met dementie en zijn familie de kans op onterechte inname van het rijbewijs, waardoor zelfstandige mobiliteit behouden blijft. Uiteindelijk is het de bedoeling dat voor een deel van de patiënten een rijtest op de weg niet meer nodig zal zijn.

## **Onderzoeksopzet**

In dit driejarige onderzoek worden 120 automobilisten met (zeer) lichte dementie en een controlegroep van 40 ouderen zonder dementieklachten gedurende twee jaar gevolgd. Bij alle 160 automobilisten wordt driemaal de FITCI-testprocedure doorlopen: bij aanvang en daarna elke 6 tot 8 maanden. Dit betreft een anamnese, een neuropsychologisch onderzoek, en een testrit in de rij simulator. Ook wordt bij aanvang en aan het eind van de daaropvolgende onderzoeksperiode, en mogelijk nog een keer tussentijds, een test praktische rijgeschiktheid afgenomen door een deskundige van het CBR. Om het rijgedrag in de dagelijkse praktijk te observeren krijgen de deelnemers daarnaast driemaal gedurende twee maanden een datarecorder met camera's in hun eigen auto. We kijken of de automobilisten met een rijbewijsverlenging inderdaad gedurende die gehele periode nog veilig autorijden.

## **Inschatting van belasting en risico**

De proefpersonen komen drie keer naar SWOV voor het NPO en de simulatorritten. Dit duurt ongeveer 3 uur; naar behoefte van de proefpersoon worden extra pauzes ingelast. Na elk bezoek aan SWOV wordt in hun auto een datarecorder geïnstalleerd waarmee ze twee maanden zullen rijden. Na de twee maanden zal een afspraak worden gemaakt om de datarecorder weer op te halen.

Na de eerste en de laatste testdag, en eventueel ook nog een keer tussentijds, hebben de proefpersonen een afspraak bij het CBR voor de on-road testrit op een locatie zo dicht mogelijk bij hen in de buurt. Dit duurt maximaal een uur. Mensen met (zeer) lichte dementie (CDR 0,5 en CDR 1) worden in het algemeen geworven voor het onderzoek op het moment of kort nadat hen deze diagnose is meegedeeld. Deelname aan dit onderzoek levert het voordeel op dat ze min of meer vrijblijvend een volledig onderzoek van hun rijgeschiktheid kunnen ondergaan, inclusief een CBR testrit. Echter, de uitslag van de testrit kan als officieel worden erkend op verzoek van de proefpersoon. Dit kan als hij/zij voldoende gepresteerd heeft op de testrit; het rijbewijs kan dan officieel worden verlengd voor 1 jaar. In het geval dat de proefpersoon onvoldoende presteert op de testrit, zal hij/zij, afhankelijk van de prestatie, worden geadviseerd om rijlessen te nemen en daarna een officiële melding bij het CBR

te doen of om te stoppen met rijden en het rijbewijs in te leveren. Dit advies zal echter niet aan het CBR worden doorgegeven. Daarnaast is voor mensen met CDR=0,5 en een positieve uitslag van de testrit een voordeel dat het neuropsychologisch onderzoek, dat essentieel is voor een verlenging van het rijbewijs met meer dan één jaar, bekostigd wordt. Anders zouden ze dit zelf moeten betalen. In alle gevallen zullen de uitkomsten van het onderzoek met de deelnemers en hun familie worden besproken. Tijdens het rijden in de simulator is het mogelijk dat men last krijgt van simulatorziekte. Dit wordt van tevoren verteld en men wordt tijdens het rijden nauwlettend in de gaten gehouden. Er wordt duidelijk gemaakt dat er altijd gestopt mag worden met het onderzoek.

## Contactpersonen

### Publiek

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Bezuidenhoutseweg 62  
Den Haag 2594 AW  
NL

### Wetenschappelijk

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Bezuidenhoutseweg 62  
Den Haag 2594 AW  
NL

## Locaties

### Landen waar het onderzoek wordt uitgevoerd

Netherlands

## Deelname eisen

### Leeftijd

Volwassenen (18-64 jaar)  
65 jaar en ouder

## Belangrijkste voorwaarden om deel te mogen nemen (Inclusiecriteria)

Ouder dan 50 jaar

Zeer lichte of lichte dementie (CDR = 0,5 of CDR = 1)

In het bezit van een geldig rijbewijs , of tot voor kort in het bezit geweest van een geldig rijbewijs

Wil graag blijven rijden

## Belangrijkste redenen om niet deel te kunnen nemen (Exclusiecriteria)

Beroerte

Gezichtsscherpte < 0,5

Andere ernstige aandoeningen met consequenties voor de rijgeschiktheid

## Onderzoeksopzet

### Opzet

**Type:** Observationeel onderzoek, zonder invasieve metingen

Blinding: Open / niet geblindeerd

Controle: Geen controle groep

Doel: Diagnostiek

### Deelname

Nederland

Status: Werving nog niet gestart

(Verwachte) startdatum: 04-09-2016

Aantal proefpersonen: 160

Type: Verwachte startdatum

## Ethische beoordeling

Goedgekeurd WMO

Datum: 22-11-2016

Soort: Eerste indiening  
Toetsingscommissie: METC Erasmus MC, Universitair Medisch Centrum Rotterdam (Rotterdam)

## Registraties

### Opgevolgd door onderstaande (mogelijk meer actuele) registratie

Geen registraties gevonden.

### Andere (mogelijk minder actuele) registraties in dit register

Geen registraties gevonden.

### In overige registers

Register	ID
CCMO	NL56827.078.16