

Slaapdetectiesystemen zijn niet efficiënt

Studie BIVV toont aan dat slechts 15% van de signalen als correct beschouwd worden.

Binnen enkele dagen begint de vakantie-uittocht en blijktbaar zijn alle middelen goed om de vermoeidheid achter het stuur tegen te gaan. Volgens een Europese enquête¹ eet 43% van de Belgen tussendoortjes om de vermoeidheid tegen te gaan. Anderen gebruiken zelfs technische hulpmiddelen om te vechten tegen het risico van vermoeidheid achter het stuur. Het BIVV testte enkele van die systemen en stelde vast dat ze niet altijd even goed werken. Slechts 15% van de signalen werden als correct beschouwd.

Europese enquête

Meer dan 1 Belg op 4 dommelde al eens kort in achter het stuur

Volgens een recente enquête belandde 13% van de Belgische bestuurders al eens op de pechstrook of naast de weg in een moment van slaapdrunkenschap. 28% had zelfs de indruk dat ze enkele seconden ingedommeld waren achter het stuur. Dat ligt iets hoger dan het Europese gemiddelde (25%).

6% van de Belgen neemt zijn GSM wanneer ze vermoeid zijn

Om de vermoeidheid te bestrijden, kiest een overgrote meerderheid van de Belgen (87%) ervoor om een klein dutje te doen. Anderen praten met een passagier (83%), zetten muziek op (63%), rijden met het raam open (60%), drinken koffie (54%) of eten iets als tussendoortje (43%). Wat verontrustender is, is dat 6% van de bestuurders die zich moe voelen ervoor kiezen om te telefoneren achter het stuur. Dat is de slechtste optie. Enkel een dutje van een twintigtal minuten zorgt ervoor dat je op een efficiënte manier het risico van vermoeidheid achter het stuur bestrijdt. De andere middelen zijn enkel fabeltjes.

Studie van het BIVV

Nieuwe systemen op de markt

De afgelopen jaren werden er verschillende systemen ontwikkeld die de eerste tekenen van vermoeidheid bij een bestuurder kunnen detecteren en hem kunnen aanzetten tot stoppen. Naast modellen die ingebouwd zitten in de wagen, hebben verschillende bedrijven nu een (goedkopere) 'mobiele' detector ontworpen. De bestuurders kan die op zichzelf dragen of installeren in zijn wagen. Ze hebben als doel om de gebruiker te waarschuwen bij vermoeidheid, al doen ze dat elk op hun eigen wijze. Deze apparaten zijn in reële omstandigheden een maand lang getest door personen die het risico lopen om geconfronteerd te worden met vermoeidheid achter het stuur.

¹ 'Europeanen en rijgedrag', La Fondation Vinci voor een verantwoord rijgedrag, 2017



Een slaapring (€189) die de elektrische geleiding van de huid via de wijsvinger en de duim meet. Het geeft twee alarmsignalen: de ring begint te trillen van zodra de aandacht begint te verzwakken. Wanneer de aandacht heel erg is gedaald, maakt de ring ook nog eens geluid.



Een **radarverklikkingssysteem (€177 + €144 abonnement)** die ook een anti-slaperigheid functie heeft. De waarschuwing zal afhangen van het rijgedrag, het vertrekkur en de duur van de rit. Als waarschuwing zal het toestel de bestuurder vragen stellen rond zijn fysieke toestand en hem aanraden om al dan niet een pauze in te lassen.



De **oogbewegingsmonitor (€240)** is een sensor die op het dashboard van het voertuig bevestigd kan worden. Het toestel analyseert continu de oogbewegingen. Wanneer het systeem een belangrijke wijziging in de pupil merkt, gaat er een biepsignaal af.

Radarverklikker geeft slechts 1 waarschuwing op 50 ritten!

De studie toont aan dat de systemen weinig efficiënt zijn. Sommige modellen geven te snel een waarschuwing. Andere modellen geven geen waarschuwing bij een vergevorderd stadium van vermoeidheid.

De radarverklikker gaf op 50 ritten, maar één enkele waarschuwing. Dit was na meer dan 4 uur rijden, zonder te pauzeren! Het meest betrouwbare toestel volgens de bestuurders was de oogbewegingsmonitor, met 14,9% van de signalen die als terecht werden aanzien. Maar zelfs dan nog stopten de bestuurders niet altijd.

Alle bestuurders die hebben deelgenomen aan de studie, vonden dat ze zelf een correcte inschatting konden maken van hun staat van vermoeidheid. Bijgevolg lijken ze meer vertrouwen te hebben in zichzelf dan in de waarschuwingssignalen van het toestel. Sommige bestuurders gingen zelfs zover dat ze het toestel gewoon hebben uitgezet om verder te kunnen rijden zonder gestoord te worden door het biepsignaal.

De reactie van bestuurders op een correct alarmsignaal is niet altijd gepast. Sommige bestuurders (degene die het meest bewust zijn voor de problematiek van vermoeidheid) nemen de juiste beslissing en stoppen voor een dutje te doen. Anderen gaan op een foute manier reageren (bv raam open zetten, tussendoortjes eten, muziek harder zetten, etc)

Conclusie

'Mobiele' detectoren om slaperigheid op te sporen blijken dus niet de ideale oplossing te zijn om het probleem van slaperigheid achter het stuur aan te pakken. De testpersonen van deze studie hebben er geen vertrouwen in. Ze zijn eerder vragende partij voor ingebouwde systemen in wagens. Gezien de technologie snel evolueert, kunnen we ons snel verwachten aan dergelijke toestellen die met verschillende indicatoren rekening houden (fysieke kenmerken, analyse van rijgedrag, etc.) Zelfs als die toestellen betrouwbaarder zijn en meer vertrouwen opwekken, is het toch belangrijk om voorzorgen te nemen als je een lange rit gaat maken. Zorg daarom dat je voldoende geslapen hebt voor je vertrekt en pauzeer elke twee uur om een luchtje te scheppen en je benen te strekken.

Contactpersoon:

Stef Willems (woordvoerder BIVV): 0473/85.59.44