



Foto: Paul Voorham

Vermoeid, maar toch blijven rijden

Automobilisten zitten regelmatig achter het stuur terwijl ze zelf vinden dat ze daar te moe voor zijn. Ze zijn zich bewust van de gevaren die dat met zich meebrengt en weten dat ze eigenlijk even zouden moeten stoppen of iemand anders zouden moeten laten rijden. Echter, zelf zeggen ze in de praktijk gewoon door te rijden. Dit zijn enkele conclusies uit een vragenlijststudie over statusonderkenning bij vermoeidheid.

Statusonderkenning is één van de Duurzaam Veilig-principes en gaat over het vermogen van mensen om in te schatten hoe goed ze een taak, in dit geval de verkeerstaak, kunnen uitvoeren: hoe goed vinden ze zichzelf en hoe goed zijn ze in werkelijkheid? Statusonderkenning hangt samen met risico-onderkenning en kalibratie: Hoe gevaarlijk vinden weggebruikers een verkeerssituatie en hoe gevaarlijk is die in werkelijkheid? En hoe stemmen ze hun gedrag af op hun vermogens zodat ze de verkeerstaak veilig kunnen uitvoeren?

Regelmatig vermoeid

Een representatieve steekproef van ruim 2.000 automobilisten tussen de 18 en 70 jaar heeft via internet een vragenlijst ingevuld met diverse vragen over hun ervaringen met vermoeid achter het stuur zitten en hoe ze daarmee omgaan. Doel van de studie was na te gaan

hoe het gesteld is met de statusonderkenning van vermoeidheid tijdens het rijden. Net als uit eerder onderzoek, blijkt ook uit deze vragenlijststudie weer dat vermoeid achter het stuur zitten frequent voorkomt. Meer dan de helft van de mensen geeft aan het afgelopen jaar wel eens te hebben gereden terwijl ze een beetje vermoeid waren; een kwart zegt dat zij dat wel eens gedaan hebben terwijl ze zo moe waren dat hun ogen bijna dichtvielen; en 4% zegt het afgelopen jaar daadwerkelijk in slaap te zijn gevallen terwijl ze aan het autorijden waren.

Strategieën

Automobilisten herkennen vermoeidheid tijdens het rijden vooral aan geuewen, de ogen niet open kunnen houden en concentratieverlies. Op dat moment zouden ze kunnen besluiten om te stoppen met rijden en even te slapen of een passagier te vragen om het stuur over te

nemen. Deze twee strategieën om vermoeidheid tegen te gaan zijn volgens automobilisten het meest effectief. Ook objectief gezien zijn dit de meest effectieve maatregelen. Het zijn echter niet de meest gebruikte strategieën: automobilisten kiezen vooral voor frisse lucht in de auto (raampje open of airco aan), praten met een passagier, even stoppen om te eten of te bewegen, of de muziek harder zetten.

Toch blijven rijden

Automobilisten lijken – in ieder geval achteraf – wel te beseffen dat ze vermoeid waren en dat vermoeid rijden gevaarlijk is; 20% van de automobilisten geeft aan dat ze het afgelopen jaar wel eens zijn gaan rijden of zijn blijven rijden terwijl ze zelf vonden dat dat eigenlijk niet meer kon. Ze geven aan vermoeid rijden even gevaarlijk te vinden als het rijden met te veel alcohol, even gevaarlijk of gevaarlijker dan bellen tijdens het rijden en duidelijk gevaarlijker dan te hard rijden. De belangrijkste redenen om toch (door) te rijden zijn dat men naar huis wil of moet, dat men alleen rijdt en iemand anders laten rijden dus geen optie is, en dat men denkt het nog wel te redden tot huis. Er lijkt dus wel

sprake te zijn van statusonderkenning – men onderkent wel dat men vermoeid is – maar men accepteert het risico dat gepaard gaat met vermoeid rijden en gaat of blijft toch rijden.

Vrachtautochauffeurs

In het onderzoek heeft ook een kleine, niet-representatieve steekproef van vrachtautochauffeurs de vragenlijst ingevuld. Het ging om 52 respondenten van wie het merendeel mannelijke, internationale chauffeurs waren die een trekker met oplegger reden. Vrachtautochauffeurs zitten over het algemeen veel vaker en langer op de weg dan ‘gewone’ automobilisten. Ze blijken zich tijdens het rijden ook

vaker vermoeid te voelen en zeggen vaker dat ze tijdens het rijden wel eens in slaap zijn gevallen. Vrachtautochauffeurs en automobilisten verschillen ook in de strategieën die ze hanteren om vermoeidheid tegen te gaan. Zo geven vrachtautochauffeurs vaker dan automobilisten aan dat ze stoppen met rijden om te rusten of te slapen. Zij zijn daar via de wet- en regelgeving over rij- en rusttijden uiteraard ook toe verplicht. Tegelijkertijd blijken vrachtautochauffeurs vaker dan automobilisten aan te geven dat ze in het afgelopen jaar wel eens zijn blijven rijden of zijn gaan rijden hoewel ze zelf vonden dat ze daarvoor eigenlijk te vermoeid waren.

Over dit onderwerp zijn twee SWOV-rapporten verschenen:

Vermoeidheid in het verkeer: prevalentie en statusonderkenning bij automobilisten en vrachtautochauffeurs. Ch. Goldenbeld, R. Davidse, J. Mesken & A. Hoekstra. (2011). R-2011-4. SWOV, Leidschendam.

Vermoeidheid achter het stuur: Een inventarisatie van oorzaken, gevolgen en maatregelen. I. van Schagen. (2003). R-2003-16. SWOV, Leidschendam.