



De eyetracker is een sensor die de oogbewegingen van de chauffeur registreert.

Onderzoek naar rijgedrag chauffeurs

Volop ruimte voor

Montage van dashcams en eyetrackingsystemen in vrachtwagencabines draagt bij aan een daling van het aantal (bijna-)ongevallen met trucks. Maar een écht structurele en significante daling is pas mogelijk wanneer chauffeurs op gezette tijden persoonlijk worden gecoacht.

Verzekeraar TVM wil dat de transportsector de komende jaren serieus werk maakt van de verkeersveiligheid. TVM heeft zich ten doel gesteld het aantal verkeersongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken, terug te brengen naar nul. Een ambitieus streven, maar niet onmogelijk mits er een collectieve inspanning wordt verricht, meent TVM-innovatiemanager Joost Sterenberg. „Dat betekent dat er op allerlei vlakken stappen gezet dienen te worden, door verschillende partijen. Verkeersknooppunten kunnen veiliger worden gemaakt, de staat van onderhoud van het vrachtwagenpark is voor verbetering vatbaar, denk alleen al aan het uitbannen van klapbanden, en chauffeurs zouden zich nog professioneler op de weg kunnen gedragen.”



TVM-innovatiemanager Joost Sterenberg

Maar hoe zit het nu precies met het rijgedrag van de gemiddelde Nederlandse chauffeur? Wat zijn de sterke en zwakke punten? Laat hij of zij zich gemakkelijk afleiden door een smartphone of door andere attributen in de cabine? Is er, met andere woorden, überhaupt ruimte voor progressie? Om dat inzichtelijk te krijgen riep TVM vorig jaar zomer de pilot veilig rijgedrag in het leven.

Neiging tot uitschakelen

„Gedurende een jaar hebben we op vrijwillige basis 378 vrachtauto's van 28 transportondernemingen uitgerust met een blackbox, in combinatie met een dashcam en een eyetrackingsysteem,” aldus Sterenberg. „Zo hebben we de gedragingen van 1.832 chauffeurs kunnen monitoren.” Daarbij was het voor

chauffeurs onmogelijk om de dashcam uit te zetten, om de objectiviteit te waarborgen. Opmerkelijk: waar de dashcam door vrijwel alle chauffeurs met gejuich werd ontvangen, stuitte de montage van eyetrackers op enige weerstand. „Een kwestie van perceptie,” poogt Sterenberg een afdoende verklaring te vinden. „Chauffeurs hebben bij de dashcam het gevoel dat juist de fouten van andere weggebruikers worden aangetoond en niet die van henzelf. De eyetracker zou de chauffeur in het geval van een incident net zo goed vrij kunnen pleiten, maar hij of zij ervaart dat kennelijk anders.” Diverse chauffeurs vertoonden, zeker in de eerste maanden van de pilot, de neiging om de eyetracker uit te schakelen, door er een jasje of petje overheen te hangen of de tracker weg te draaien. „We hebben gaandeweg de pilot de acceptatie en het gebruik van de eyetracker zien verbeteren, maar uiteindelijk bleef toch nog 30 procent ongebruikt.”

Positieve invloed

Acceptatie of niet, de uitkomsten van de pilot zijn zonneklaar. Met middelen als dashcams en eyetrackers is het rijgedrag te beïnvloeden en de verkeersveiligheid in positieve zin te beïnvloeden. Sterenberg: „We hebben bij alle deelnemende

‘We hebben gaandeweg de pilot de acceptatie en het gebruik van de eyetracker zien verbeteren’



Bij 378 vrachtauto's is elektronica ingebouwd om het rijgedrag van de chauffeur vast te leggen.

voorwaarts.” Die ‘meldingen’ bestonden overigens uit zogenoemde ‘alerts’, oftewel bijna-ongelukken en ongevallen, maar ook uit ‘events’, jargon voor gevaarlijk rijgedrag. „Bij die laatste categorie moet je denken aan zaken als hard optrekken, abrupt afremmen of met te hoge snelheid over een verkeersdrempel stuiten.”

Alleen maar winnaars

TVM kan uit bestudering van de verzamelde data opmaken dat chauffeurs die hebben deelgenomen aan de pilot over de hele linie soepeler en meer anticiperend zijn gaan rijden. „Chauffeurs laten de truck tegenwoordig rustiger uitrollen op weg naar een rood verkeerslicht, ze snijden rotondes met meer beleid aan en ook op weefvakken wordt er rustiger gereden en minder hard op de rem getrapt.” Sterenberg meent dat de pilot alleen maar winnaars heeft opgeleverd: „Transportondernemers profiteren omdat hun trucks zorgvuldiger worden bereiden, wat minder brandstofverbruik en een afname van slijtage tot gevolg heeft. Chauffeurs komen minder vaak met onveilige situaties in aanraking en wij, als verzekeraar, zien onderaan de streep minder schadeclaims binnenkomen.”

De proef heeft nog een aantal aardige bijvangsten opgeleverd. „We hebben uit de data kunnen opmaken dat chauffeurs juist in het

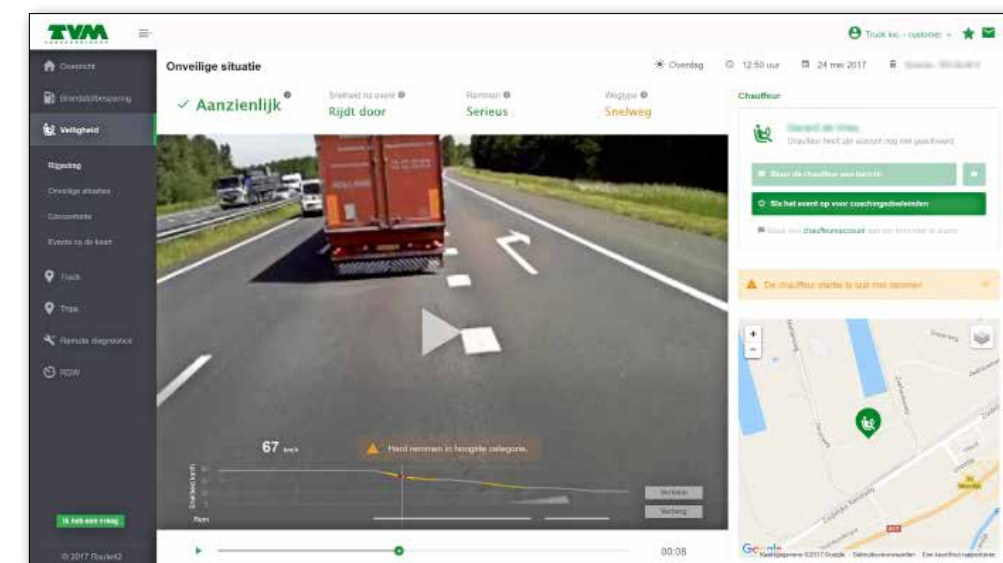
De camera legt gevaarlijk weggedrag vast, bijvoorbeeld hard remmen door te weinig afstand houden.

verbetering

Uit de data blijkt dat chauffeurs in het eerste uur na vertrek het snelst afgeleid zijn

meldingen in vijf maanden tijd zelfs met 53 procent teruglopen, van 8.000 tot 3.800 per week. „Op dat aantal zitten ze nu nog steeds,” vervolgt Sterenberg. „Kennelijk zitten de chauffeurs hiermee op hun maximale prestatieniveau en is de rek voor verdere progressie er nu wel uit. Hoe dan ook: het is een enorme stap

bedrijven een structurele daling van het aantal meldingen van gevaarlijk rijgedrag en bijna-ongelukken waargenomen. Waarbij opvalt dat transportondernemingen die hun chauffeurs aan de hand van data en camerabeelden actief coachten een nog grotere daling van het aantal meldingen bewerkstelligden.” Eén transportonderneming die met vijftig auto's aan de pilot deelnam zag het totaal aantal





Uit de gegevens van de proef blijkt wat de onveiligste weggedeelten in Nederland zijn.

bekend terrein, en dan vooral bij aankomst op een bekend afleveradres, het gevaarlijkste rijgedrag vertonen. „Bleek ook verklaarbaar. Chauffeurs rijden dan op vertrouwd terrein, vaak in het zicht van de haven en willen dan nog wel eens bewust of onbewust meer risico nemen. Ze rijden wat harder, remmen wat later en rotondes worden met hogere snelheid genomen. Een punt van aandacht voor de werkgever, zou ik zeggen.” Niet onvermeld mag blijven dat de TVM-pilot geen verband kon leggen tussen het bouwjaar van de truck en betrokkenheid bij ongevallen en gevaarlijke verkeerssituaties. „In 2016 werden nieuwe trucks verplicht standaard uitgerust met AEBS en sinds 1 november 2015 is ACC een must aan boord. We hebben er niets van terug kunnen zien in onze data. Trucks uit 2014 kwamen relatief wat vaker voor in onveilige situaties, maar daar kunnen we geen enkele conclusie aan verbinden.”

Rijkswaterstaat

TVM heeft eveneens inzicht gekregen in de gevaarlijkste wegvakken van Nederland. „Knooppunt Leenderheide, waar de A2 de A67



De avondspits blijkt niet extra gevaarlijk te zijn.

Sommigen probeerden de eyetracker te saboteren door er een petje op te hangen

eerste uur na vertrek het snelst afgeleid zijn, ongeacht de lengte van de rit.” De oorzaak was niet lastig te achterhalen. „Chauffeurs zijn zich in het eerste uur vaak nog aan het installeren. Ze kijken wellicht nog even snel op Google Maps of doen nog een telefoontje naar de zaak. Of ze checken op de app waar de files staan. Daarna blijft de alertheid opmerkelijk stabiel, zelfs tot het einde van de rit, wanneer je zou verwachten dat de chauffeur door eventuele vermoeidheid aan scherpheid inboet. Dat is dus niet het geval. En dat bewijst dat de Nederlandse chauffeur een echte professional is.”

Lunch hurry

De verzamelde data brengen nog meer interessante feiten aan het licht. Zo worden er tussen 6 en 8 uur 's ochtends opmerkelijk weinig 'events' en 'alerts' doorgegeven. „We zien tegen 12 uur 's middags een kleine piek, dat zou een 'lunch hurry' in kunnen houden,” verklaart Sterenburg. „Na 14 uur 's middags zakt het aantal meldingen. Je zou in de avondspits een tweede piek verwachten, maar die blijft in onze cijfers dus uit. Daaruit mogen we concluderen dat de meeste chauffeurs hun ronde dan wel zo'n beetje achter de rug hebben en de spreekwoordelijke druk van de ketel is.” Eveneens opvallend is het gegeven dat chauffeurs op

PILOT VEILIG RIJGEDRAG IN CIJFERS

378

trucks met Nederlands kenteken hebben deelgenomen aan de pilot veilig rijgedrag. Ze waren uitgerust met dashcams en/of eyetrackingsystemen.

1.800

chauffeurs zijn daarbij gemonitord.

28

Nederlandse transportondernemingen waren op vrijwillige basis bij de proef betrokken.

1

jaar heeft de pilot veilig rijgedrag geduurd.

15.330

bijna-ongevallen zijn geregistreerd.

559.630

keer was er sprake van onveilig rijgedrag.

16,6 miljoen

kilometers zijn er tot en met eind februari geregistreerd. De teller komt eind juni bij het einde van de proef vermoedelijk rond de 25 miljoen uit.

143

schades zijn er gereden door de deelnemende chauffeurs in de pilotperiode. Het betrof overwegend blikshade.

4

Bij 4 schades liepen betrokkenen zeer licht letsel op.

'IEDEREEN HEEFT ER BAAT BIJ'

Transportondernemer Alex van der Slot (49) twijfelt geen moment wanneer hij in 2016 verneemt van de pilot veilig rijgedrag. Er komen elf dashcams en vijf eyetrackers in zijn trucks, dertig chauffeurs gaan ermee aan de slag. Op regelmatige basis evalueert hij met zijn chauffeurs de data. „Het aantal events daalde met 40 procent. We hebben geconstateerd dat de chauffeurs gedurende de pilot rustiger zijn gaan rijden. Ze komen gemiddeld relaxter van de wagen af.” Het brandstofverbruik ziet Van der Slot in een jaar tijd met twee procent dalen. „Waarschijnlijk gaan de banden en de stuurinrichtingen ook langer mee, maar om dit zeker te weten moeten we langer monitoren. Met andere woorden: door de pilot gaan de onderhoud- en vervangingskosten flink omlaag.” De transporteur van bloemen en planten uit Noordwijkerhout is voornemens alle 32 trucks uit te rusten met dashcams en eyetrackers. „Het werkt. En iedereen heeft er baat bij. Chauffeurs, transporteurs, maar ook medeweggebruikers. Als iedereen hiermee aan de slag gaat, wordt het een stuk veiliger op de wegen.”

Er deden 1800 chauffeurs en 378 vrachtauto's mee aan de proef



Zowel transportondernemer Alex van der Slot (links) als chauffeur Ron de Vogel zijn voorstanders van dashcams en eyetrackers.

snijs, leverde tijdens de pilot veel meldingen op, evenals de N7 bij Groningen, de zogenoemde Ringweg Zuid. Ook de Twenteroute bij Varsseveld, de A18 en N18, kwam bovendrijven.” TVM wil, met de uitkomsten van de pilot onder de arm, Rijkswaterstaat overtuigen van de noodzaak om op de 'black spots' maatregelen te treffen. „Denk bijvoorbeeld aan ruimere in- en uitvoegstroken of een verbetering van de matrixborden. We gaan zeker nog deze zomer met Rijkswaterstaat om de tafel om te kijken waar de mogelijkheden liggen om de verkeersveiligheid op de genoemde locaties te verbeteren.” De coöperatieve verzekeraar roept haar leden op serieus werk te maken van de montage van dashcams en dan het liefst in combinatie met

persoonlijke coaching op structurele basis. „De uitkomsten van de pilot liegen niet. Als verzekeraar overwegen we transportondernemers die hier serieus mee aan de slag gaan financieel tegemoet te komen. Bijvoorbeeld door korting op de verzekeringspremie in het vooruitzicht te stellen, maar daarover moeten we nog een besluit nemen.” Steun heeft TVM in ieder geval uit onverwachte hoek. Vakbond FNV is ferm voorstander. „Ze zien nu de toegevoegde waarde, na aanvankelijke scepsis. FNV Bondgenoten is nog altijd geen voorstander van eyetrackers, maar wil graag meedenken bij het verhogen van de veiligheid.”

RIK WERNER

'DASHCAM MAG ALTIJD DRAAIEN'

„Iedereen wordt er wijzer van.” Chauffeur Ron de Vogel (49), in dienst bij Van der Slot, is voorstander van het gebruik van dashcams in vrachtwagen-cabines. Sterker nog: wat hem betreft mag zijn dashcam beginnen met het vastleggen van beeld zodra de motor wordt gestart. „Dan is te allen tijde al het beeldmateriaal beschikbaar. Dat kan handig zijn om de momenten die voorafgaan aan een ongeval, of bijna-ongeval, te bestuderen. Dan is meteen het hele plaatje duidelijk.” De Vogel verwijst daarbij naar het ernstige ongeval nabij het Franse Calais, waarbij een Nederlandse touringcar vol schoolkinderen frontaal in botsing kwam met een truck. „Dashcams kunnen in zo'n geval meteen helderheid geven. Dat voorkomt speculaties.” De Vogel, al dertig jaar chauffeur, geeft zelf aan gelijkmatiger en rustiger te zijn gaan rijden. „Maar dat komt niet per se door de dashcam of de eyetracker. Het komt ook door mijn truck, een Mercedes Actros 1943. Die rijdt zo rustig en comfortabel, dat je vanzelf relaxter achter het stuur zit.”