

Steeds meer rijhulpjes in auto's, maar die zijn niet zonder gevaar

Gepubliceerd 18-apr-22 16:00 door [Editor dmi](#)

De nieuwste auto's zitten propvol veiligheids- en rijhulpsystemen. Natuurlijk is de verleiding groot om snel op pad te gaan met de nieuwe bolide en het allemaal lekker zelf uit zoeken. Dat is niet zonder gevaar, blijkt uit recent Amerikaans onderzoek. Ook een Nederlandse expert waarschuwt voor de risico's. Goede voorlichting bij de aflevering van nieuwe auto's blijkt van essentieel belang.

Eerder deze maand publiceerde de Amerikaanse AAA Foundation for Traffic Safety een onderzoek naar de werking en het gebruik van zogeheten adaptieve cruisecontrol. Dat is de uitgebreide versie van de reguliere cruisecontrol, die je in staat stelt om de snelheid vast te zetten zodat je je voet van het gaspedaal kan halen.

Adaptieve cruisecontrol houdt daarnaast automatisch afstand tot je voorligger. Gaat de auto voor je iets langzamer rijden, dan vertraagt jouw auto ook. Andersom geldt dat als je voorligger weer iets sneller gaat rijden, jouw auto dat ook doet.

Veel misverstanden over adaptieve cruisecontrol

De AAA, een zusterorganisatie van de ANWB, bestudeerde een half jaar lang twee groepen bestuurders. De ene helft had een gedegen uitleg gekregen van de werking van adaptieve cruisecontrol, terwijl de andere groep er alleen in de praktijk ervaring mee had opgedaan. Het resultaat was dat er bij die laatste groep nogal wat misverstanden bestonden over wat adaptieve cruisecontrol nou precies wel en niet kan.

Zo was de niet voorgelichte groep in de veronderstelling dat adaptieve cruisecontrol er ook voor zorgt dat de auto automatisch remt voor obstakels op de weg, zoals een voetganger of fietser. Daarnaast dacht deze groep dat het systeem zou bijsturen in bochten. Bovendien waren deze automobilisten ervan overtuigd dat adaptieve cruisecontrol altijd werkt, ook bij zware regenval of sneeuwstorm.

Misschien nog wel zorgwekkender was de constatering van de AAA dat er binnen de groep met alleen praktijkervaring een aantal bestuurders zaten die er ondanks hun gebrekkige kennis van de werking van adaptieve cruisecontrol heilig van overtuigd waren dat ze alles onder knie hadden. De vereniging noemt dit een gevaarlijke ontwikkeling die verder onderzoek vereist.

De bediening blijkt steeds weer anders

Mark Maaskant van Prodrive, een bedrijf dat onder meer gebruikerstrainingen verzorgt voor mensen die een nieuwe leaseauto gaan rijden, herkent de problematiek. "Vragen die we van bestuurders krijgen zijn of het systeem ook remt voor files, of het stopt voor rode verkeerslichten en of het rekening houdt met motorrijders."

Maaskant onderschrijft de noodzaak voor goede uitleg bij nieuwe technologie. "Uitleg is echt belangrijk als we willen dat mensen deze technologie gaan gebruiken. Vaak wordt gezegd dat deze instructies van de verkoper moeten komen. Maar daar gebeurt het niet altijd en het is ook niet praktisch: een aflevering neemt vaak wat tijd in beslag. Als je daarna ook nog een uur met de klant gaat rijden, neemt hij die informatie niet meer op, is onze praktijkervaring."

Heldere instructies zijn des te belangrijker omdat veel systemen in automodel A anders werken dan in model B. "Wij merken dat de bediening van de systemen niet uniform is. Zo is het niet altijd duidelijk wanneer bijvoorbeeld adaptieve cruisecontrol nou wel of niet ingeschakeld is. Bij de ene auto moet je twee knopjes in een bepaalde volgorde indrukken en bij de andere auto één knopje. En het ene systeem remt zelf af voor een rotonde, terwijl het andere systeem dit niet doet."

Ook de autofabrikanten hebben baat bij goede uitleg

Adaptieve cruisecontrol wordt onder de zogeheten Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) geschaard die vanaf dit jaar verplicht zijn in alle nieuwe Europese voertuigen. Daarmee wil de Europese Commissie dat het verkeer veiliger wordt en het aantal verkeersdoden verder teruggedrongen wordt. "Als je deze systemen onder de juiste omstandigheden op de juiste manier gebruikt, zijn het een extra paar ogen die jou helpen weer veilig thuis te komen", zegt Maaskant.

Meer uitleg kan bestuurders helpen om ADAS te gaan gebruiken, is zijn overtuiging. "Dat levert een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Stel, je hebt een auto met automatische versnellingsbak en je rijdt met ingeschakelde adaptieve cruisecontrol in de file, dan is het risico op een kop-staartbotsing zo goed als niet aanwezig."

Ook de autofabrikanten zelf zouden volgens Maaskant garen kunnen spinnen bij heldere instructies over veiligheidssystemen. Bij steeds meer merken kun je achteraf tegen betaling bepaalde functies laten activeren, waaronder adaptieve cruisecontrol. "Als je berijders duidelijk uitlegt wat adaptieve cruisecontrol doet voor je veiligheid, comfort en vermoeidheid, zullen meer mensen dit systeem bijbestellen dan wanneer je dit niet doet."

Nu.nl

Tags : anwb, cruisecontrol, rijhulp, rijhulpsystemen