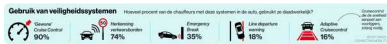


Slimme auto heeft last van domme bestuurder



BJD

ROTTERDAM

Moderne auto's zitten tjokvol veiligheidssystemen, maar bestuurders gebruiken die nauwelijks. Ze weten domweg niet welke slimme snufjes hun auto heeft.

TON VOERMANS

Dat blijkt uit onderzoek van Connecting Mobility, een projectbureau van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In samenwerking met de RAI Vereniging, de branchevereniging van autofabrikanten en -importeurs en de Vereniging Zakelijke Rijders werd onderzocht wat auto's van maximaal vijf jaar oud aan veiligheidsvoorzieningen hebben en wat bestuurders ermee doen.

Menselijke fout

Die moderne leasebakken van gemiddeld bijna 40.000 euro blijken al vol slimme systemen te zitten om het autorijden zo veilig mogelijk te maken. Die zogeheten Advanced Driver-Assistance Systems (ADAS) corrigeren tal van menselijke fouten. Slimme auto's kunnen bijvoorbeeld een zetje aan het stuur geven als de auto uit de rijbaan gaat zonder dat het knipperlicht werd aangezet. Als een botsing dreigt, kan een slimme auto een noodstop maken. Sommige types herkennen verkeersborden waardoor de auto nooit harder rijdt dan toegestaan. De vertrouwde cruise control kan ook een variant hebben waarbij altijd de goede afstand wordt gehouden tot de voorligger; adaptive cruise control - de auto houdt zelf in en geeft zelf weer gas als het kan. Er zijn zelfs systemen die meekijken op een kruising. De onderzoekers turfden 50 verschillende rijtaakondersteunende systemen. 20 procent van het Nederlandse

wagenpark heeft al één of meer van die hulpmiddelen.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid zegt dat deze systemen kunnen bijdragen aan meer verkeersveiligheid. Zo kunnen adaptive cruise control en dodehoekverklippers leiden tot 7 procent minder ongevallen.

Dan moeten ze wel gebruikt worden en dat gebeurt nauwelijks. Adaptive cruise control? 90 procent van de automobilisten doet er niks mee. Distance alert? 70 procent gebruikt het niet. Verkeersbordenherkenning? 30 procent heeft geen flauw benul dat het in de auto zit. Alleen de navigatie en de cruise control worden door bijna iedereen weleens gebruikt.

Volgens de RAI zijn de autokopers in de dealershowroom met andere zaken bezig. „Het esthetische deel voert de boventoon bij de aanschaf van een auto. De kleur lak, de velgen en de stoelen. De veiligheidsvoorzieningen komen helaas vaak op de tweede plaats”, zegt RAI-voorzitter Steven van Eijck. De RAI weet niet precies hoe dat komt en wil laten onderzoeken waarom de dealer bij de verkoop niet veel meer nadruk op de veiligheid van de auto legt.

Van Eijck: „De persoonlijke en maatschappelijke impact van een (dodelijk) verkeersongeval is enorm. Nieuwe technologische ontwikkelingen in auto's kunnen nu en in de toekomst echt het verschil gaan maken. Die systemen zijn juist ontwikkeld om de veiligheid te vergroten, maar dan moeten ze wel optimaal worden benut. De grootste uitdaging is niet de technologie, maar de aanschaf en het gebruik ervan. Wij moeten samen als industrie, retail en automobilisten de handen ineen slaan om de bekendheid met en kennis over deze systemen te vergroten.”

Bizar

Verkeerspsycholoog Ilse Harms van Connecting Mobility noemt het 'bizar' dat de veiligheidssystemen niet worden gebruikt. „Het is geen onwil van de automobilist. Ze weten niet dat die in de auto zitten. De systemen staan opgesomd in een lange lijst met opties en vaak staat er niet bij wat ze doen.” Volgens haar geeft de dealer onvoldoende instructie. En de namen van de veiligheidssystemen zijn vaak cryptisch.

De systemen zijn nu nog voorbehouden aan duurdere auto's, maar volgens de industrie komen ze in rap tempo beschikbaar voor goedkope wagens.