

■ Den Haag, 28 november 2019

Veiligheidswinst rijhulpsystemen onvoldoende benut

Wanneer auto's voorzien van rijhulpsystemen (*Advanced Driver Assistance Systems*) op de openbare weg komen, zijn deze vaak nog niet uitontwikkeld. Ook weten bestuurders vaak niet wat deze systemen wel of niet kunnen, waardoor risicovolle situaties kunnen ontstaan. Fabrikanten houden ook te weinig rekening met de gebruikers van deze systemen. De eisen die de overheid aan auto's stelt, sluiten niet goed aan bij de huidige generatie rijhulpsystemen. En er wordt te weinig van ongevallen geleerd om de verkeersveiligheid van rijhulpsystemen te verbeteren. Dit blijkt uit het rapport 'Wie stuurt? – Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer' dat vandaag is gepubliceerd door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Om ervoor te zorgen dat rijhulpsystemen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid is bijsturing noodzakelijk.

Ongeveer de helft van de nieuwe auto's is voorzien van rijhulpsystemen zoals een noodremsysteem en *adaptive cruise control*. Rijhulpsystemen verrichten deze taken op basis van eigen waarnemingen en eigen beslissingen. Auto's zijn hierdoor rijdende computers geworden.

Rol bestuurder

Nieuwe auto's kunnen al veel handelingen overnemen: sturen, remmen en gas geven, maar er bestaan nog geen volledig zelfrijdende auto's die toegelaten zijn op de openbare weg. Door automatisering worden relatief makkelijke taken overgenomen door de auto en verandert de rol van de bestuurder. Deze wordt geacht het proces in de gaten te houden en in te grijpen wanneer nodig. Dit vergt concentratie terwijl automatisering juist minder alert maakt. Hierdoor wordt autorijden makkelijker en moeilijker tegelijkertijd en is niet altijd duidelijk wie stuurt: de mens of de auto? Fabrikanten introduceren nieuwe rijhulpsystemen om auto's aantrekkelijker te maken voor de consument. De bestuurder ervaart te kunnen vertrouwen op deze systemen, maar wordt op zichzelf teruggeworpen als er iets mis gaat. Verder is er onvoldoende aandacht voor de werking en de beperkingen van rijhulpsystemen bij het uitleveren van een nieuwe auto aan de klant. Ook bij software-updates krijgen automobilisten onvoldoende voorlichting. Het gevolg hiervan is een gebrek aan kennis bij de bestuurders over deze systemen.

Te weinig aandacht voor het heden

De auto-industrie, overheden en experts richten zich op de belofte van de zelfrijdende auto maar het is echt nog verre toekomst voordat die veilig de openbare weg op kan. Zo is er wel nieuwe wetgeving in ontwikkeling voor de toekomstige zelfrijdende auto, bijvoorbeeld op het gebied van interactie tussen de mens en de auto, maar heel beperkt voor de huidige generatie rijhulpsystemen.

Contact

Woordvoerder: Sara Vernooij, tel. 06-23175701 of 070-333 70 00

E-mail: communicatie@onderzoeksraad.nl Website: onderzoeksraad.nl Twitter: [@onderzoeksraad](https://twitter.com/onderzoeksraad)

Black box

Rijhulpsystemen vormen op verschillende niveaus nog een '*black box*'. Bij toelating van nieuwe auto's op de openbare weg, heeft de overheid onvoldoende toezicht op de werking van nieuwe systemen in verschillende omstandigheden. Hierdoor is niet helder of het systeem daadwerkelijk doet wat het moet doen. Ook is voor een deel van de rijhulpsystemen niet duidelijk welk effect deze systemen hebben op de verkeersveiligheid. Het ontbreekt aan een goede monitoring en evaluatie van deze systemen. De politie kan de gegevens na een ongeval vaak niet uitlezen en het is niet altijd bekend in welke auto's deze systemen zitten. Door te leren van ongevallen, incidenten en gebruikerservaringen kunnen innovaties de verkeersveiligheid aantoonbaar verbeteren.

Aanbevelingen

De overheid heeft de ambitie om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen naar nul in 2050 en verwacht daarbij een belangrijke bijdrage van automatisering. Volgens de Raad kunnen rijhulpsystemen ingezet worden om veiligheidswinst te behalen, maar is er meer nodig dan wat er nu gedaan wordt, te beginnen met bijsturing op ontwerp en introductie van rijhulpsystemen. De verantwoordelijkheid om de veiligheid te verbeteren ligt bij de fabrikanten. Daarom beveelt de Raad de auto-industrie aan een omslag te maken naar maatschappelijk verantwoord innoveren, waarbij innovaties de verkeersveiligheid aantoonbaar verbeteren. Om duidelijk te krijgen wat een auto met rijhulpsystemen wel en niet kan, moeten automobilisten beter geïnformeerd worden over de mogelijkheden en beperkingen ervan. Tot slot beveelt de Raad aan om op Europees niveau de voertuigregelgeving aan te passen zodat deze beter aansluit bij de huidige generatie rijhulpsystemen.

Contact

Woordvoerder: Sara Vernooij, tel. 06-23175701 of 070-333 70 00

E-mail: communicatie@onderzoeksraad.nl Website: onderzoeksraad.nl Twitter: [@onderzoeksraad](https://twitter.com/onderzoeksraad)