

**REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'WIE STUURT? - VERKEERSVEILIGHEID EN AUTOMATISERING IN HET WEGVERKEER'**

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Toelichting Onderzoeksraad
1	Ministerie van IenW	4.2	in ... paragraaf 1.1	ADAS omvat meer dan alleen het verbeteren van verkeersveiligheid, maar dit neemt niet weg dat comfortsystemen de verkeersveiligheid niet negatief mogen beïnvloeden.	Het huidige beleid van IenW is dat ADAS de verkeersveiligheid niet negatief mag beïnvloeden. De Onderzoeksraad stelt dat IenW een stap verder moet gaan en veiligheid een leidend principe moet laten zijn bij ontwerp en toelating, zodat automatisering een belangrijke pijler wordt in het verbeteren van de verkeersveiligheid.
2	Ministerie van IenW	4.2.4	er ... GSR	Deze verschillen zijn te verklaren. Op Europees niveau worden minimale ADAS verplicht gesteld. Het ADAS Convenant gaat hierin een stap verder, bijvoorbeeld door de implementatie van ADAS uit het EU-voorstel te vervroegen.	De gesignaleerde verschillen zijn slechts gedeeltelijk te verklaren, want voor een deel gaat de GSR verder door ADAS verplicht te stellen waarvan het effect op de verkeersveiligheid nog onbekend is.
3	Ministerie van IenW	4.2.4	er ... GSR	De ADAS uit de GSR moeten nog verder uitgewerkt worden, waardoor het nog niet duidelijk is hoe ver bijvoorbeeld een ISA zal gaan.	De GSR verplicht alleen de adviserende ISA, omdat de andere systemen nog verder ontwikkeld moeten worden (betrouwbaarheid informatie over snelheid).
4	Ministerie van IenW	6.0	de ... overneemt	Een auto met ADAS neemt niet de volledige besturing van de auto over, maar kan deeltaken van de besturing overnemen, zoals laterale en longitudinale positie op de weg.	Juridisch gezien is en blijft een automobilist verantwoordelijk en aansprakelijk. Tegelijkertijd ervaart deze iets heel anders: de vele ADAS kunnen voor hem de indruk wekken dat hij zich laat rijden, met als gevolg mindere alertheid. Dit laatste is juist risicovol omdat de automobilist tijdig moet ingrijpen als de ADAS niet goed werken of een verkeerde beslissing nemen.
5	RDW	4.3	"Verder is ... overnemen." vervangen door "Het beleid voor zowel de huidige generatie als de toekomstige generatie systemen blijft aandacht vragen.	Kort na de introductie van de huidige generatie systemen, rond 2010, is vanuit UNECE een ad hoc groep gestart met het opstellen van toelatingseisen. In 2015 is dit omgezet naar een permanente werkgroep (ACSF). Een belangrijke wijziging die deze groep in de regelgeving heeft gerealiseerd in 2016 is dat nieuwe systemen op het gebied van sturen niet goedgekeurd kunnen worden voordat de eisen hiervoor uitgewerkt zijn. M.a.w. er is vanaf het begin beleid geweest voor nieuwe systemen.	De Onderzoeksraad concludeert dat er op dit moment meer aandacht is voor de regulering van toekomstige ADAS van SAE level 3 en hoger dan voor de huidige ADAS van SAE level 1 en 2. Dit blijkt onder meer uit de nadrukkelijke beperking van het in juni 2019 door WP.29 aangenomen nieuwe <i>framework</i> van regelgeving voor systemen van SAE level 3 en hoger. Overigens is de ACSF opgenomen in bijlage E4 van het rapport.
6	RDW	6.0	"Het verbeteren ... comfortsystemen" vervangen door "Het verbeteren van de veiligheid is een permanent uitgangspunt bij het ontwikkelen van ADAS functionaliteiten, zowel voor veiligheidsfuncties als voor comfortsystemen"	Er is historisch gezien geen enkel voorbeeld dat een ADAS systeem de verkeersveiligheid heeft verlaagd. Er is ook nooit een ADAS systeem teruggehaald uit de markt. Wel zijn er stapsgewijs verbeteringen op bestaande systemen doorgevoerd om de veiligheid verder te verhogen.	De betreffende zin is enigszins aangepast: 'Zeker voor ADAS die gericht zijn op het vergroten van het rijcomfort vormen deze het uitgangspunt bij de ontwikkeling binnen de onvoldoende geoperationaliseerde randvoorwaarde dat de veiligheid er niet op achteruit mag gaan.' In het persbericht bij de ondertekening van het ADAS Convenant in juni 2019 stelt de directeur van de SWOV dat er ADAS zijn die specifiek gericht zijn op veiligheid en ADAS die specifiek gericht zijn op het vergroten van het rijcomfort. Bij die laatste systemen is het volgens de SWOV belangrijk om erop te letten dat deze niet leiden tot minder alerte bestuurders. Dit is in lijn met de zienswijze van de OVV. Het gegeven dat nooit een ADAS teruggehaald is uit de markt wil niet zeggen dat ze geen nieuwe veiligheidsrisico's introduceren. Het kan bovendien te maken hebben met de nu niet sluitende feedback-loop (gebrekig lerend vermogen) als beschreven in het rapport.

Volgnr.	Partij	Paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Toelichting Onderzoeksraad
7	Tesla	algemeen		The report interchangeably makes uses of the terms 'assistance' and 'automation'. Both terms are considered separately within the industry and the regulatory framework as they differentiate the responsibility of the driver in overseeing these systems. This has also been a priority for the Dutch government, EuroNCAP and the ADAS-Covenant, which all aim to educate the public that all existing support systems available on the market are currently considered to be 'assistance systems'. In these cases, the driver is expected to oversee and responsibly use the system at all times. The driver is in control and is informed as such when he activates the system.	In de wetgeving is het belangrijk om onderscheid te maken tussen ondersteunende en autonome systemen, zodat duidelijk is wie aansprakelijk is. Voor een bestuurder is dit onderscheid in de praktijk niet zo duidelijk, omdat er ondersteunende systemen zijn die veel taken van de bestuurder overnemen. Dit is een belangrijk punt in dit rapport.
8	Tesla	3.2		We strongly object to the absence of reference to any measures that are taken by Tesla to educate, inform and if necessary warn the driver within or outside the vehicle. Tesla takes specific care to ensure that our owners are informed of the capabilities and limitations of the system before, during and after the purchase. We provide 7 different instruction periods for customer to understand user instructions and system limitations, including website, product introduction by employee delivery specialists, owner manual, user agreement within the touchscreen activation, in-vehicle warnings when the system is activated, and in-vehicle warnings when misuse occurs, and punishment termination of feature when misuse is repeated. We pride ourselves in being an industry leader in the use of OTA technology, informing our owners in each instance an update has been installed at the owner's request with an overview of changes made to the system. In addition we strongly object against the use of several (non-academic) studies and reports, such as the 2017 ANWB report and the 2017 report "ADAS: from owner to user; Insights in the conditions for a breakthrough of Advanced Driver Assistance Systems" by Harms and Dekker. Copy-pasting conclusions from (non-scientific) outdated research and presenting them as up-to-date state of affairs is misleading. In any event these conclusions do not apply to Tesla's case.	De Onderzoeksraad heeft gekozen om een algemeen beeld te schetsen over voorlichting bij de aankoop van een auto. Tesla noemt in het commentaar zeven momenten van voorlichting, waarvan er maar één punt echt voorlichting betreft, namelijk introductie bij aflevering. Hoe goed deze instructie van Tesla is, is niet onderzocht. In de tekst wordt verder genoemd dat er verschillen zijn tussen fabrikanten als het gaat om voorlichting. Het onderzoek van Harms en Dekker (2017) uitgevoerd bij Connecting Mobility laat zien dat slechts een kwart van de leaserijders instructies over ADAS heeft ontvangen. De Onderzoeksraad gebruikt zowel wetenschappelijke studies als rapporten van gerenommeerde instituten om naar te verwijzen.
9	Tesla	3.3		On page 40 the section states that "Information that is provided by car dealers that aim to educate drivers appears often incomplete, both at the moment of purchase as well as when questions are asked later". We do not believe a proper source is provided to support this statement. Reference is only made to the already mentioned dated research from 2017 by Harms and Dekker, which does not apply in Tesla's case. It is publically known that Tesla maintains a different model with regard to the sale of vehicles and dealerships. Either reference should be made to this differentiation, or proper evidence should be provided.	De Onderzoeksraad heeft er voor gekozen om een algemeen beeld te schetsen over alle fabrikanten. Wanneer aangetoond is dat er uitgesproken positieve voorbeelden zijn zouden we deze specifiek genoemd hebben. Onze bevindingen zijn gebaseerd op informatie die het onderzoeksteam heeft verzameld tijdens het onderzoeksproces (interviews met verschillende fabrikanten en toeleveranciers, social media analyse, gesprekken met experts) en uit wetenschappelijke artikelen.
10	Tesla	3.3		Page 46 describes "This has to do with the lack of clarity in operation, feedback and great diversity of ADAS". This is a premature conclusion that is not based on evidence, nor can be clearly concluded from the incidents described in the report.	Dit is een belangrijke conclusie van het rapport gebaseerd op uitgebreide analyse van zowel de ongevallen, wetenschappelijke literatuur, onderzoeksrapporten en interviews.
11	Tesla	3.5		Pages 55 and 57 do not make reference to the bounty program maintained by Tesla and bounty programs are only described later in the report. We believe these practices, as well as others such as our participation in hacking conventions such as PWN2OWN (where hackers could win a Model 3), should be described in these sections. These sections currently imply severe cybersecurity risks implied by ADAS systems and OTA practices, a lack of sufficient mitigation by manufacturers and a lack of a relevant regulatory framework, without acknowledging existing, positive practices.	In paragraaf 5.4 worden <i>bug bounty programs</i> besproken. Tesla (PWN2OWN) wordt hierbij als voorbeeld aangehaald. De tekst van de Onderzoeksraad wordt door deze partij verdraaid weergegeven. De Onderzoeksraad geeft geen indicatie van de ernst van de nieuwe risico's die ontstaan doordat de hoeveelheid software en externe verbindingen toeneemt. Hier is namelijk niet voldoende zicht op.
12	Tesla	4.1		Page 60 concludes that Safety by Design does not play a role in the development of new functionalities. This is a premature conclusion that is not supported by any evidence. A function can never reduce the safety of the driver and this is a critical point of assessment during type-approval.	Het is waar dat het een eis is dat een functie de veiligheid niet negatief mag beïnvloeden, maar het onderzoek toont aan dat hier onvoldoende op toegezien wordt doordat fabrikanten geen risico-assessment hoeven aan te leveren.