

ADAS-Alliantie start actieplan om veilig gebruik rijhulpsystemen in auto's te vergroten

Onderzoek heeft aangetoond dat ADAS (Advanced Driver Assistant Systems) een substantiële bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid en doorstroming op de weg. Deze veiligheidswinst kan alleen worden verzilverd als gebruikers meer kennis hebben over het veilig gebruik van deze rijhulpsystemen. Om dat te bereiken heeft de ADAS-Alliantie een speciaal actieplan opgesteld.

De ADAS Alliantie richt zich via haar netwerk op de autobestuurders met als doel de kennis over rijhulpsystemen en bewustwording over veilig gebruik te vergroten, vertellen Ward Koopmans, voorzitter van de ADAS-Alliantie, en Auke van Wersch die namens het ministerie van IenW deel uitmaakt van het kernteam van de ADAS-Alliantie. 'Bij dit soort systemen moet je denken aan bijvoorbeeld het autonoom noodremstelsysteem en adaptive cruise control. Of aan systemen die ervoor zorgen dat je auto binnen de lijnen blijft. Het is dan belangrijk dat iedereen weet welke systemen er in hun voertuig aanwezig zijn én hoe ze daarmee moeten omgaan. De systemen kunnen zich bijvoorbeeld niet altijd aanpassen aan wegwerkzaamheden en bij hevige sneeuwval of regen kunnen ze de lijnen niet meer goed detecteren.'

ADAS-convenant

Een belangrijke eerste stap om gezamenlijk het veilig gebruik van ADAS-rijhulpsystemen te stimuleren betrof de totstandkoming van het ADAS-convenant dat in december vorig jaar door het ministerie van IenW, ANWB, BOVAG, RAI Vereniging, het Verbond van Verzekeraars, RDW en de Vereniging Nederlandse Leasemaatschappijen (VNA) werd ondertekend. Inmiddels is een belangrijk onderdeel van de Europese wetgeving voor voertuigen in werking getreden. Deze wetgeving, als gevolg van de algemene veiligheidsverordening of 'General Safety Regulation', schrijft voor dat er bij nieuw verkochte voertuigen vanaf juli 2024 verplicht een aantal rijhulpsystemen aanwezig zijn. Volgens de Monitor Smart Mobility van het ministerie van IenW zal het aantal auto's in het Nederlandse wagenpark met meerdere rijhulpsystemen de komende jaren fors toenemen. Des te belangrijker is het, zegt Koopmans, dat automobilisten deze systemen, die een aantoonbare bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid, duurzaamheid en doorstroming op de weg, op een veilige en verantwoorde manier gebruiken.

Drie speerpunten

Van Wersch voegt hier aan toe dat uit onderzoek is gebleken dat nog altijd meer dan de helft van de automobilisten over onvoldoende kennis beschikt als het gaat over de werking en reikwijdte van rijhulpsystemen. 'Om dat kennisgebrek te verminderen heeft de ADAS-Alliantie een actieplan met drie speerpunten opgesteld: 1) Het vergroten van de kennis over de aanwezigheid van ADAS in het voertuig (bestuurders zijn steeds beter op de hoogte van welke systemen in hun voertuig aanwezig zijn); 2) Het vergroten van de kennis van en over rijhulpsystemen (bestuurders begrijpen de functionaliteit van de verschillende rijhulpsystemen in hun voertuig) en 3) Het vergroten van het veilig gebruik van ADAS (bestuurders maken op de juiste wijze gebruik van systemen).'

ADAS Woordenboek

Daarnaast werkt het kernteam van de alliantie op dit moment aan een update van het 'ADAS Woordenboek', een geharmoniseerde namenlijst van de meest voorkomende rijhulpsystemen. Een actueel ADAS Woordenboek verschaft alle betrokken partijen duidelijkheid over de terminologie van rijhulpsystemen.

Het kernteam onderzoekt bovendien nut en noodzaak om de aanwezigheid van de diverse ADAS-systemen in Nederlandse voertuigen te gaan registreren. Door registratie kan in het onderzoek naar de relatie tussen verkeersveiligheid en het gebruik van ADAS inzicht worden verkregen ten behoeve van relevante verbeteringen.

In het eerste kwartaal van 2025 gaat de ADAS Alliantie een evenement organiseren waarvoor ADAS-stakeholders in heel Nederland worden uitgenodigd. Van Wersch: 'Dit evenement is bedoeld als kick-off van het werkplan en de acties die voortkomen uit het nieuwe convenant. We willen de kracht van het brede netwerk inzetten en hiervoor om samenwerking en inzet van alle partijen vragen.'



Ward Koopmans (r) en Auke van Wersch: 'Meer dan de helft van de automobilisten beschikt over onvoldoende kennis als het gaat over de werking en reikwijdte van rijhulpsystemen.'

Verder gaat het kernteam van de Alliantie de komende periode de banden aanhalen met (overige) organisaties die betrokken zijn bij ADAS, waaronder de partijen die ook betrokken waren bij het eerste convenant uit 2019.

De ADAS-Alliantie is een Nederlands samenwerkingsverband. Bestaat een vergelijkbaar initiatief ook in andere Europese landen of is Nederland hier uniek in?

Ook in andere Europese landen ontstaan samenwerkingsverbanden rondom het gebruik van rijhulpsystemen. Er bestaat echter nog geen constellatie waarin overheden en marktpartijen zijn vertegenwoordigd zoals dat nu in Nederland het geval is. Wel bestaan er internationale contacten om relevante informatie over het veilig gebruik van ADAS-systemen te delen, zoals de ontwikkeling van een ADAS Woordenboek om terminologie en naamgeving van systemen te harmoniseren.

Is er iets te vertellen over de concrete veiligheidswinst die ADAS-systemen opleveren? Zijn er resultaten van veiligheidsonderzoeken?

Door onderzoek van onder andere het Verbond van Verzekeraars weten we hoe de systemen die nu op de weg rijden bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dit onderzoek laat zien dat voertuigen met rijhulpsystemen de kans om betrokken te raken bij een ongeval verlagen. De twee systemen die het meest bijdragen aan de veiligheid op de weg zijn de zogeheten 'Lane Keep Assist' (LKA) en de 'Rear Collision Warning' (RCW), ook wel de 'achteropkomend-verkeerswaarschuwing' genoemd. Een systeem als Adaptive Cruise Control (ACC) toont een negatief verband. Voor het einde van het jaar publiceert SWOV een rapportage waarin zij de impact van geavanceerde rijhulpsystemen op verkeersveiligheid uiteenzetten. Zij doen dat door een overzicht te geven van kwantitatieve data over verschillen in ongevalcijfers tussen voertuigen mét en zonder rijhulpsystemen, grotendeels gebaseerd op daadwerkelijke ongevalsgegevens.

Welke ADAS-systemen zitten er op basis van Europese wetgeving nog in de pijplijn?

Er komen steeds meer geavanceerde rijhulpsystemen op de markt die aanschuiven tegen de functionaliteit van autonome systemen. Het is echter belangrijk om het onderscheid te blijven maken tussen autonoom rijden en het rijden met geavanceerde rijhulpsystemen. Sommige bestuurders denken onterecht dat zij niet meer hoeven op te letten bij het gebruik van rijhulpsystemen, terwijl de bestuurder van het voertuig gewoon verantwoordelijk is. Op dit moment wordt er gewerkt aan regelgeving voor zo'n geavanceerd rijhulpsysteem genaamd DCAS (Driver

Controlled Assistance Systems). Dit zijn geavanceerde rijhulpsystemen waarbij de bestuurder nog steeds verantwoordelijk is, maar het voertuig bijvoorbeeld zelf, zonder dat de bestuurder dit initieert, handelingen verricht, zoals het wisselen van baan of het inhalen van een ander voertuig op de snelweg. Zo'n systeem is natuurlijk niet verplicht, maar het is wel belangrijk dat hier regelgeving voor is.

Wordt er bij rij-examens voldoende aandacht besteed aan de werking en het gebruik van ADAS-systemen?

Mocht je in 2024 gaan afrijden voor het autorijbewijs B, dan kun je tijdens de voorbereidings- en controlehandelingen van het praktijkexamen, naast vragen over de bandenspanning en het oliepeil, ook vragen verwachten over rijhulpsystemen. Te denken valt aan vragen over parkeersensoren, lane-assist en verkeersbordherkenning. Op die manier worden rij-examens stapsgewijs aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen van auto's. Als we kijken naar de toekomst, dan zal er met de herziening van de rijbewijsrichtlijn mogelijk ook aandacht komen voor rijhulpsystemen in het theorie-examen.

Leiden al die ADAS-systemen uiteindelijk niet tot een soort compensatiegedrag bij bestuurders waardoor zij teveel op deze functies gaan vertrouwen en hun alertheid in het verkeer afneemt?

Daarom is ons werk zo belangrijk. De juiste kennis en dus verwachting van bestuurders is essentieel. Het is en blijven uiteraard hulpsystemen, die bedoeld zijn de bestuurder te helpen zich veiliger en waar mogelijk comfortabeler in het verkeer te begeven. Automobilisten blijven echter te allen tijde zelf verantwoordelijk voor het veilig besturen van een voertuig en voor veilig gedrag in het verkeer. Uiteraard staan technologische ontwikkelingen niet stil en werkt de auto-industrie hard aan de ontwikkeling van systemen die richting autonoom rijden gaan. Op dit moment is het nog niet mogelijk dat dit soort voertuigen, die daadwerkelijk (delen van de) rijtaak overnemen, op de Nederlandse wegen mogen rijden. Dit is niet alleen een technisch vraagstuk, maar houdt ook verband met adequate weginfrastructuur, heldere wet- en regelgeving en juridische aspecten (zoals aansprakelijkheid). Eén ding is duidelijk: voertuigen met rijhulpsystemen rijden op dit moment al wél op de weg, dus laten we vol inzetten op het benutten van de potentie om het verkeer veiliger te maken. ●

'Het gebruik van rijhulpsystemen moet de verkeersveiligheid verbeteren en mag nooit grotere onveiligheid creëren.'



