



Position Paper NVC 2023
30 mei 2023

Rijhulpsystemen, vertrouwt U ze?

Rijhulpsystemen in auto's zijn ontworpen om de bestuurder te helpen bij het rijden en kunnen verschillende functies hebben, zoals automatisch remmen, rijstrookassistentie en adaptieve cruise control. Als internationale aanduiding hiervoor wordt vaak de afkorting ADAS gebruikt, die staat voor Advanced Driver Assistance Systems. De ANWB is in beginsel voorstander van deze techniek. Wij nemen deel aan het kernteam van de ADAS alliantie om de verdere adoptie en ontwikkeling in goede banen te leiden. Eerder hebben we in dit kader aandacht gevraagd voor duidelijker benaming van de verschillende systemen, hetgeen in het [ADAS Woordenboek](#) heeft geresulteerd.

Hoewel deze systemen de veiligheid kunnen verbeteren, brengen ze (tot op heden) ook bepaalde risico's met zich mee. Wij vinden dat hierover nog te weinig bekend is en dat zowel weggebruikers als organisaties in het mobiliteitsveld zich hier meer bewust van moeten zijn. Het is misschien aantrekkelijk om te geloven in het beeld van de zelfrijdende auto die alles 100% veilig kan, maar daar zijn we nog lang niet. In dit paper vragen we de aandacht voor algemene risico's van deze systemen (o.a. in samenhang met menselijke interactie) en tekortkomingen in twee systemen die ingrijpen op de fundamentele onderdelen van de rijtaak; rijstrookondersteuning en noodremsystemen.

Algemene risico's van ADAS

- *Betrouwbaarheid*
Een risico is dat de technologie in de auto's niet altijd goed werkt, bijvoorbeeld door fouten in de software of sensoren die niet goed werken. Dit kan leiden tot onverwachte of ongewenste reacties van het systeem, zoals onnodig remmen of het niet detecteren van obstakels. Dit kan een gevaarlijke situatie creëren en leiden tot een ongeval.
- *Afleiding*
Rijhulpsystemen kunnen ook een negatief effect hebben op de aandacht van de bestuurder. Als de bestuurder te veel vertrouwt op de technologie, kan dit leiden tot minder aandacht voor de weg en meer afleiding door andere activiteiten, zoals het gebruik van mobiele telefoons. Dit kan de kans op ongevallen vergroten.
- *Verlies van rijvaardigheid*
Op de langere termijn kan het gebruik van rijhulpsystemen ervoor zorgen dat bestuurders minder vertrouwd raken met het rijden zonder deze systemen. Dit kan ervoor zorgen dat

bestuurders minder goed in staat zijn om op te treden wanneer de systemen uitvallen of niet goed werken. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden, vooral als de bestuurder niet gewend is om zonder deze systemen te rijden.

In de praktijk; rijstrookondersteuning (Lane Assist)

In figuur 1 zien we de invoegstrook op de A10, richting Almere, bij Amsterdam Oud Zuid. Het hangt van de auto af hoe sterk deze reageert, maar in een aantal auto's krijg je hier een ongewenste ingreep. De auto 'snapt' de spitsstrook niet en geeft een ruk naar links. Als je niet met beide handen het stuur heel goed vasthoudt, wijkt de auto uit of schuift zelfs een baan op. De potentiële risico's voor jezelf en anderen op een drukke weg zijn evident, zeker als er op dat moment een motorfiets naast je rijdt.



Figuur 1: invoegstrook op de A10, richting Almere, bij Amsterdam Oud Zuid

Bij de uitvoegstrook op de A10 bij Amsterdam Oud Zuid (figuur 2) kan je als je rechtdoor rijdt, wat mag als de spitsstrook is geopend, door de ADAS een ruk aan je stuur naar rechts krijgen. Alleen als je de richtingaanwijzer naar links uitzet, komt de ingreep er waarschijnlijk niet. Dat is echter ongewenst, want je wisselt niet van baan. Naast het duidelijke risico voor weggebruikers op de strook rechts van je, kan achteropkomend verkeer dat afslaat ook schrikken of zich klem rijden als je onverwachts naar rechts gaat. En jij zit ongewenst op de uitvoegstrook, misschien wel met een te hoge snelheid als er een scherpe bocht volgt. Reageer je dan op tijd na de schrik (en irritatie)?



Figuur 2: de uitvoegstrook op de A10 bij Amsterdam Oud

In de praktijk; noodremstelsysteem

Een ander soort risico is een onterechte remingreep. Dit komt o.a. voor als een fietser op het laatste moment stopt voor haaiantanden. Beide bestuurders maken oogcontact en voor de mens is het

duidelijk dat er geen bots-risico is. Het remsysteem in veel auto's oordeelt echter puur op basis van richting, snelheid en afstand en ziet aanleiding tot een noodstop. Ook hierbij zijn de risico's voor weggebruikers evident. Vooral voor achterliggers die een noodstop niet verwachten, maar denk ook aan de vervelende (en misschien zelfs pijnlijke) ervaring van een noodstop voor de inzittenden van het ADAS voertuig zelf.

Hogere eisen aan ADAS op openbare weg

De manier van ingrijpen verschilt per auto. De ene auto reageert subtieler dan de andere. Bij veel auto's gaan er piepjes af enz., die als storend worden ervaren. Dit leidt er toe dat mensen de systemen uitzetten, geïrriteerd raken of meldingen niet meer serieus nemen. Of geen nieuwe auto meer willen kopen, omdat deze systemen verplicht zijn. Deze lat voor deze systemen zou hoog moeten liggen; ze moeten sowieso het andere verkeer nooit hinderen. Daarom moet je de gehele levensduur (kan oplopen tot meer dan 20 jaar) op deze systemen kunnen vertrouwen en moeten ze uniform werken, zodat je niet verrast kunt worden als je een auto leent, deelt of huurt.

Kortom

De ANWB is voorstander van ADAS en draagt actief bij aan het veilig in gebruik nemen van en verder ontwikkelen van deze systemen. Echter; hoewel rijhulpsystemen kunnen bijdragen aan de veiligheid op de weg, zijn er ook risico's aan verbonden. Het is belangrijk dat bestuurders zich bewust zijn van deze risico's en altijd alert blijven tijdens het rijden. Ook vinden wij dat er door bevoegd gezag erg veel vrijheid aan deze systemen wordt gegeven als je dit in perspectief ziet met de strenge wettelijke eisen waaraan de langer bestaande techniek in motorvoertuigen moet voldoen. En dat terwijl deze ADAS ingrijpen op de meest fundamentele onderdelen van de rijtaak; remmen en sturen. Hoe ziet u dat? Gaan we niet te snel met het (deels) uit handen geven van de rijtaak? De ANWB gaat hierover graag met u in gesprek

Meer informatie:

Naam: Stefan Westerman

Harm Zeven

E-mail: swesterman@anwb.nl

hzeven@anwb.nl

Internet: anwb.nl/belangenbehartiging