

Vergaderjaar 2019–2020

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 770

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2019

Hierbij bied ik u het rapport aan dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) op 28 november 2019 heeft gepubliceerd: «Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer»¹. Ik ben de OVV erkentelijk voor zijn rapport en deel de conclusies. De aanbevelingen die het rapport doet aan het ministerie neem ik over. Binnen zes maanden krijgen de OVV en uw Kamer een uitgebreide beleidsreactie toegezonden. In deze brief treft u een eerste reactie op hoofdlijnen aan.

De OVV heeft onderzoek gedaan naar het gebruik van Advanced Driver Assistance Systems (ADAS). ADAS zijn geautomatiseerde rijhulpsystemen die de bestuurder ondersteunen bij het uitvoeren van de rijtaak. Dit kan door de bestuurder van informatie te voorzien en te waarschuwen bij gevaarlijke situaties. Ook kunnen sommige systemen de besturing van de snelheid en/of rijrichting overnemen op basis van waarnemingen van de omgeving.² Bij rijhulpsystemen gaat het om waarschuwingssystemen en comfortverhogende systemen in de auto. De bestuurder blijft eindverantwoordelijk voor het bedienen van het voertuig.

De OVV stelt in zijn rapport vast dat de introductie en het gebruik van rijhulpsystemen kan bijdragen aan vergroting van de verkeersveiligheid maar gepaard gaat met nieuwe veiligheidsrisico's. Deze risico's worden, zo stelt ook de OVV, nog niet voldoende onderkend en beheerst. Auto's zijn steeds meer rijdende computers geworden. De ontwikkeling en introductie van rijhulpsystemen moeten volgens de OVV gebaseerd worden op uitgangspunten die behoren bij maatschappelijk verantwoord innoveren. Daarbij moet nadrukkelijk naar de invloed op de bestuurder gekeken worden.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Voorbeelden hiervan zijn Adaptive Cruise Control (ACC), Advanced Emergency Braking System (AEBS), Lane Departure Warning (LDW) of Lane Departure Avoidance (LDA)

Opvolging van de aanbevelingen

De OVV doet zes aanbevelingen waarvan er vier gericht zijn aan het ministerie:

Aan de autofabrikanten en de koepelorganisaties OICA en ACEA:

1. Toon aan dat de ontwikkeling en introductie van ADAS plaatsvindt volgens de principes van maatschappelijk verantwoord innoveren.

Aan de BOVAG en RAI Vereniging:

2. Zorg ervoor dat BOVAG-leden klanten uitgebreid instrueren over de mogelijkheden en beperkingen van hun auto met ADAS. En zorg dat BOVAG-leden daartoe in staat worden gesteld.

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat:

3. Neem initiatief om binnen de UNECE human factors en maatschappelijk verantwoord innoveren op de agenda te krijgen.
4. Steun de initiatieven van Euro NCAP om human factors en consumenteninformatie over ADAS onderdeel te laten zijn van de veiligheidsbeoordeling van autos (Euro NCAP sterren).
5. Verbeter de mogelijkheden om te leren van verkeersongevallen in het algemeen en de rol van ADAS in het bijzonder en tref maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid op basis van de onderzoeksresultaten.
6. Kaart bij de Europese Commissie aan dat de voertuigregulering aan moet sluiten bij de huidige generatie ADAS (SAE level 2 en lager). Daarbij moet de verantwoordelijkheid om aan te tonen dat nieuwe ADAS de veiligheid verbeteren bij de fabrikanten komen te liggen. Verder moet aandacht besteed worden aan de eisen op het gebied van human factors, opleiding van gebruikers, toegankelijkheid van data uit ADAS na ongevallen en ongevalsonderzoek door fabrikanten.

Aanbeveling 1 en 2

De eerste twee aanbevelingen liggen op het terrein van autofabrikanten, koepelorganisaties, BOVAG en RAI. Ik zal mij via ons regulier overleg laten informeren hoe zij invulling geven aan deze aanbeveling.

Aanbeveling 3:

Zoals ook de OVV aangeeft is Nederland een actief pleitbezorger van innovatie in het algemeen en maatschappelijk verantwoord innoveren in het bijzonder. Nederland zal deze positie gebruiken om deze onderwerpen te agenderen bij internationale gremia waarvan in ieder geval de UNECE. Hierbij wordt de gekozen aanpak van de experimenteerwet gebruikt waarin veel aandacht is voor de driehoek mens, techniek en omgeving.

Deze aanbeveling vraagt samenwerking tussen landen, maar ook met fabrikanten en kennisinstellingen. Met dit rapport in de hand zal ik de urgentie hiervan agenderen in internationale gremia.

Aanbeveling 4:

Als deelnemer zal Nederland het initiatief van Euro NCAP ondersteunen om human factors en consumenteninformatie over rijhulpsystemen onderdeel te laten zijn van de veiligheidsbeoordeling van auto's.

Aanbeveling 5

Het leren van verkeersongevallen blijft essentieel om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. Goede ongevalsdata zijn daarvoor de basis. Zoals de OVV aangeeft, voert SWOV momenteel in opdracht van Rijkswaterstaat gericht onderzoek uit naar dodelijke ongevallen op rijkswegen.

Bij het in kaart brengen van de rol van rijkhulpsystemen zijn de verscheidenheid van systemen en het niet kunnen uitlezen van data uit auto's na een ongeval belemmeringen. Dit moet internationaal opgepakt worden en daarom zal dit onder de aandacht worden gebracht van onder andere de Europese Commissie en UNECE.

Aanbeveling 6

Deze aanbeveling bevat diverse thema's waarbij verschillende partijen zijn betrokken. Met de Europese Commissie zal worden besproken op welke wijze deze aanbeveling om de voertuigregelgeving aan te laten sluiten bij de huidige generatie rijkhulpsystemen in Europees verband het best op korte termijn kan worden opgepakt.

Tot slot

In de toegezegde beleidsreactie zal ik uitgebreider ingaan op hoe invulling wordt gegeven aan de aanbevelingen. Vorig jaar bent u in de kamerbrief Smart Mobility geïnformeerd³ over de actielijn «verantwoorde introductie van nieuwe generatie voertuigen». Deze aanpak wordt de komende periode verder verdiept op basis van de aanbevelingen van de OVV.

Veel van de aanbevelingen vergen internationale inspanning en overleg met onder andere fabrikanten en verkopers. Het is ook van belang hier voortvarend mee aan de slag te gaan omdat de ervaring leert dat dit een tijdrovend proces is.

Op nationaal niveau hebben we sinds afgelopen juni met tientallen partijen afspraken over het vergroten van bekendheid van rijkhulpsystemen die de verkeersveiligheid verbeteren. Het doel hiervan is dat bestuurders bewust worden hoe ze veilig kunnen handelen en ook de beperkingen kennen van rijkhulpsystemen. Samen met de SWOV wordt in kaart gebracht welke rijkhulpsystemen aantoonbaar bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Het rapport geeft goed inzicht in de kansen en risico's van rijkhulpsystemen en hoe deze rijkhulpsystemen een significante bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Hiermee kan een nieuwe stap gezet worden richting het streven van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid naar nul doden in 2050.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

³ Kamerstuk 31 305, nr. 264