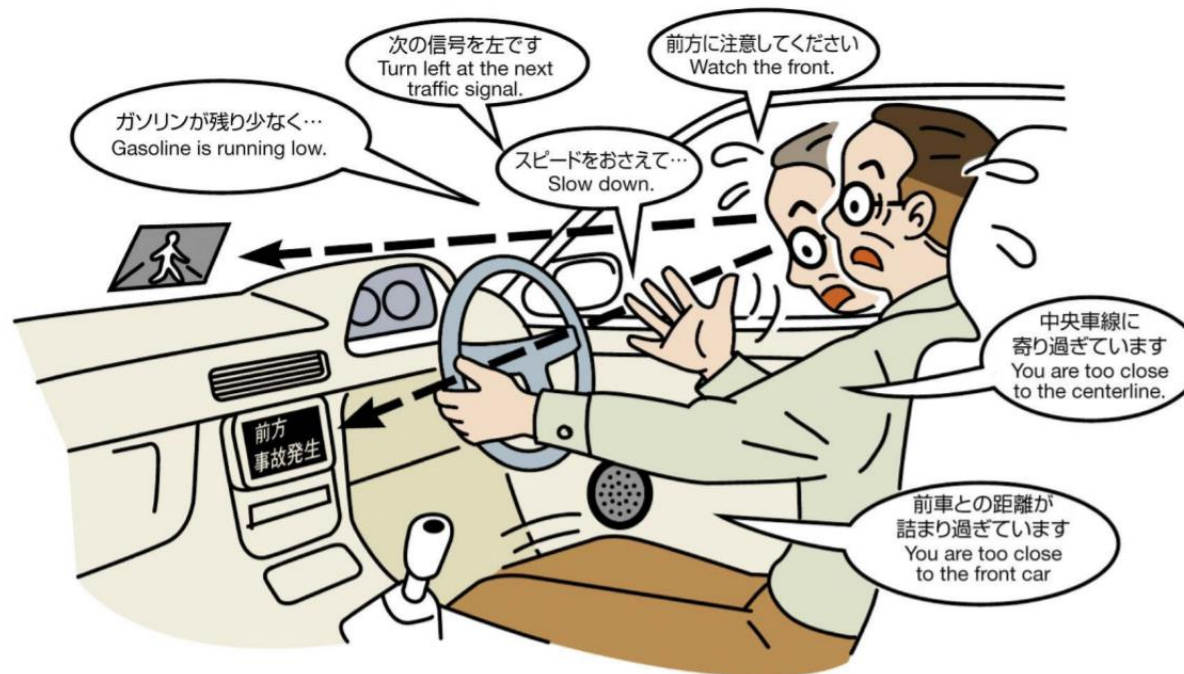
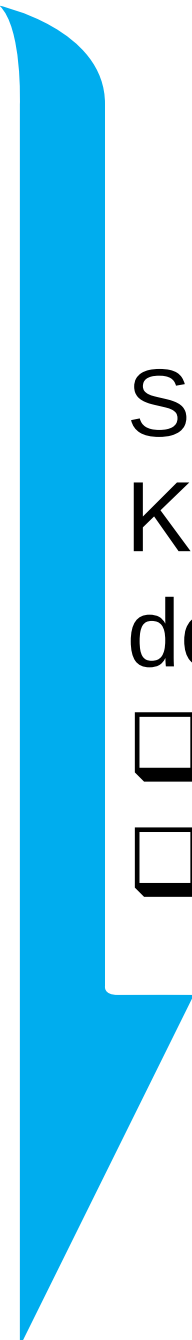


Slimme auto's en toekomstbestendige infrastructuur – verkeersveiligheidsperspectief

Appropriate HMI between the vehicle and the driver is important



Eric de Kievit
programma manager
eric.dekievit@crow.nl



Stelling 1:

Kunstmatige intelligentie in 'slimme' auto's kan de menselijke intelligentie nooit vervangen.

☐ Eens

☐ Oneens



Mercedes-Benz receives world's first internationally valid system approval for conditionally automated driving

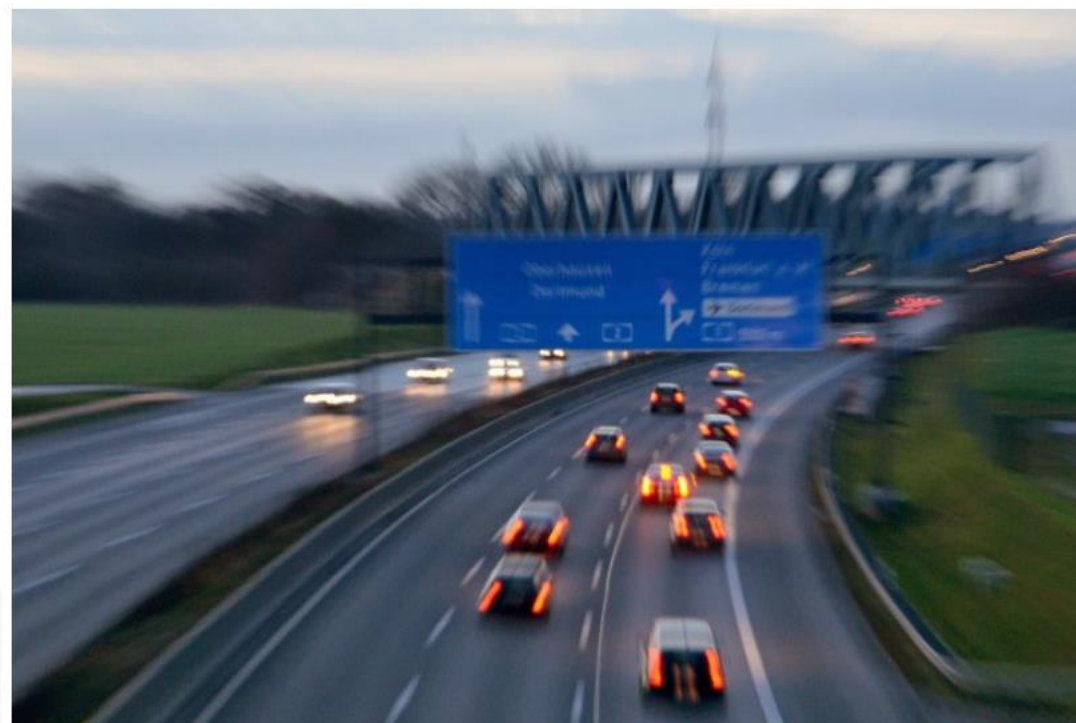
Dec 9, 2021 | Stuttgart

Stuttgart. Mercedes-Benz is the first automotive company in the world to meet the demanding legal requirements of UN-R157 for a Level 3 system^[1]. The German Federal Motor Transport Authority (KBA) has granted system approval for this on the basis of the technical approval regulation UN-R157, thus paving the way for offering such a system internationally^[2], provided that national legislation allows it. Germany has taken a pioneering role in this with the opening of the Road Traffic Act (StVG) for Level 3 systems in 2017. This is why the first customers will be able to buy an S-Class with DRIVE PILOT in the first half of 2022, enabling them to drive in conditionally automated mode at speeds of up to 60 km/h in heavy traffic or congested situations on suitable stretches of motorway in Germany. The special DRIVE PILOT equipment takes the strain off the driver and allows him or her to perform ancillary tasks^[3] on the central display such as online shopping or processing e-mails in the in-car office. The system approval also applies to the EQS.

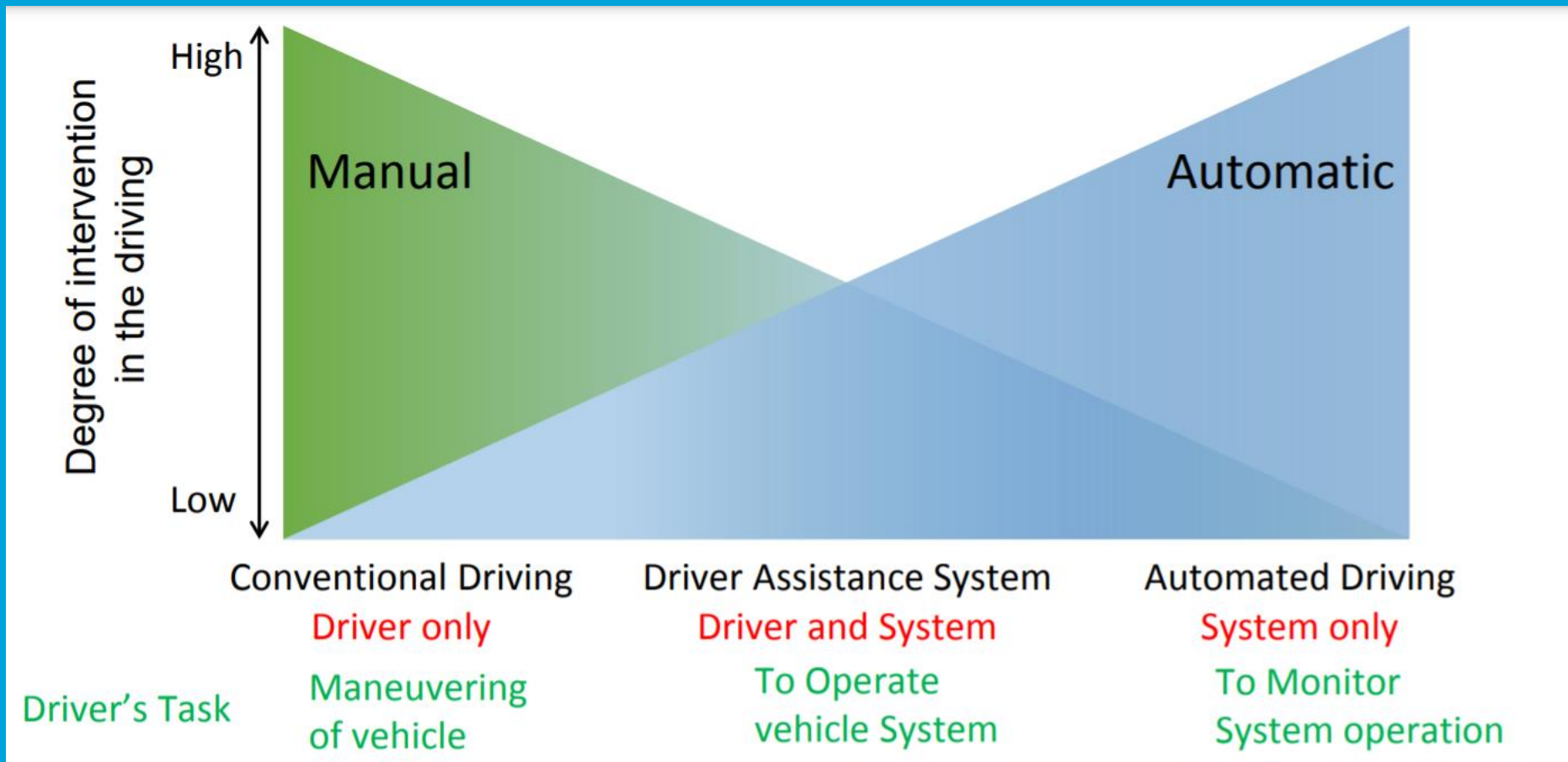
News

As Mercedes launches Europe's first Level-3 automated vehicle system, it's time for an EU crash investigation authority

December 10, 2021 News



Mens – Voertuig - Weg



Inhoud

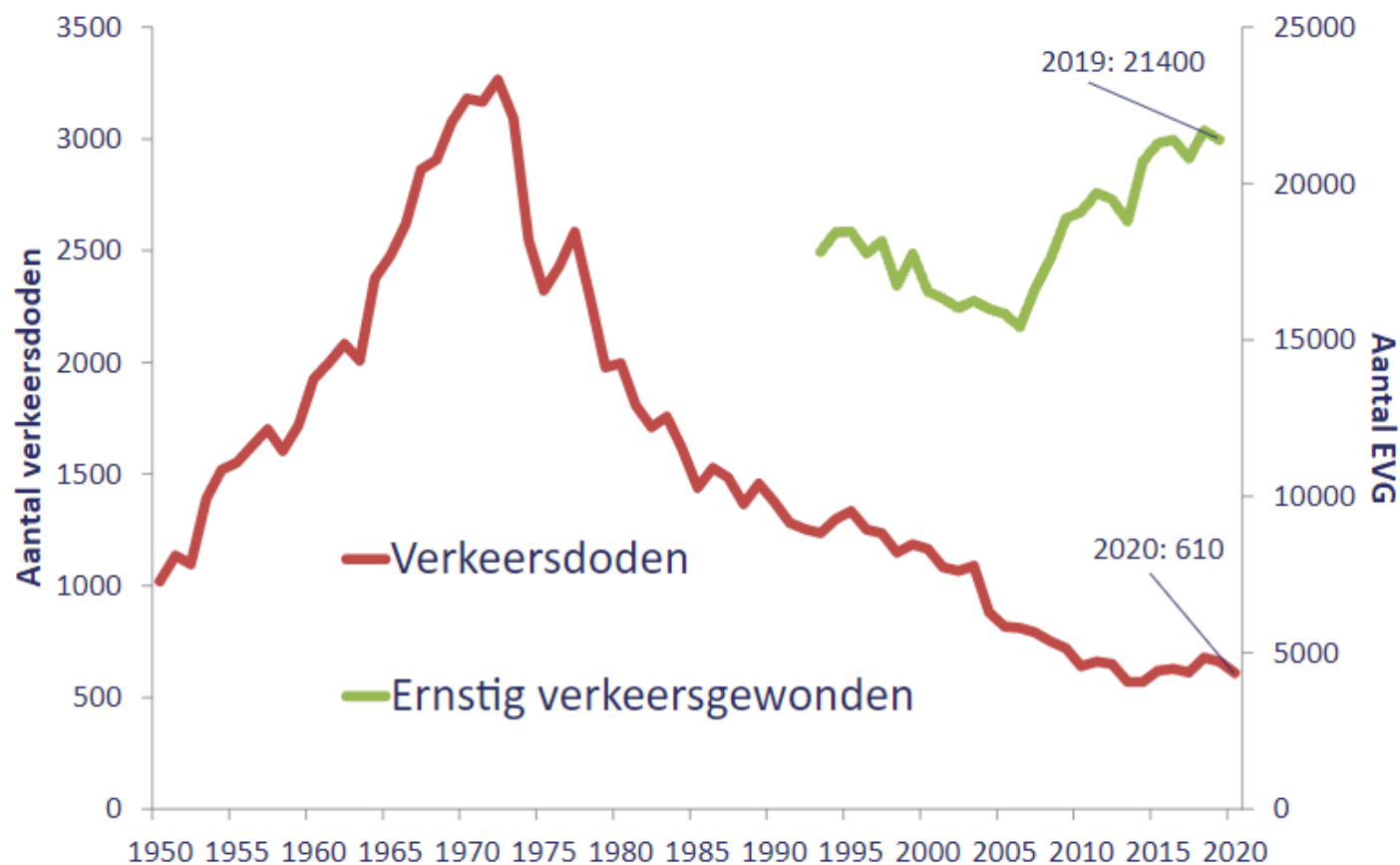
Thema's Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Hoe passen ADAS in risico gestuurde aanpak?

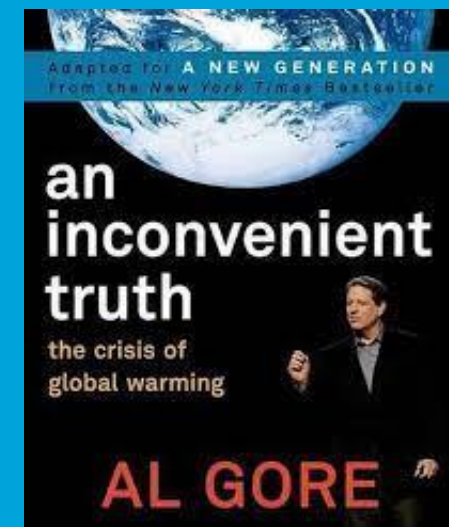
Kennisvragen

'An Inconvenient Truth'

Doelen voor 2020 niet gehaald!!



Afbeelding 1. Werkelijke aantallen verkeersslachtoffers Bron SWOV



Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Ambitie:
nul verkeersslachtoffers in 2050 (Vision Zero)



1. Creëer structurele aandacht

Elke stakeholder voelt urgentie en is structureel vanuit eigen verantwoordelijkheid met verkeersveiligheid bezig



4. Bevorder integraliteit

Verkeersveiligheid is onderdeel van breder beleid en oplossingen worden in relatie tot elkaar afgewogen



2. Stimuleer verbondenheid

Overheden op alle niveaus en maatschappelijke partners werken ontkokerd samen in nieuwe governancestructuur



3. Realiseer risicogestuurd beleid

Overheden werken strategisch toe naar het verminderen van risico's in het verkeer en het voorkomen van ongevallen



Risico gestuurd beleid

Wat zijn risico-indicatoren (spi's)?

Meetbare variabelen waarmee we veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem in kaart kunnen brengen

- hebben evidente relatie met ontstaan of ernst van ongevallen
- kunnen betrouwbaar en tegen aanvaardbare kosten gemeten worden
- kunnen maatregelen aan verbonden worden
- kunnen doelen mee worden gesteld
- die ook gemonitord kunnen worden.

Risico gestuurd beleid

Welke risico-indicatoren gebruiken we landelijk?

Snelheid (*ISA*)

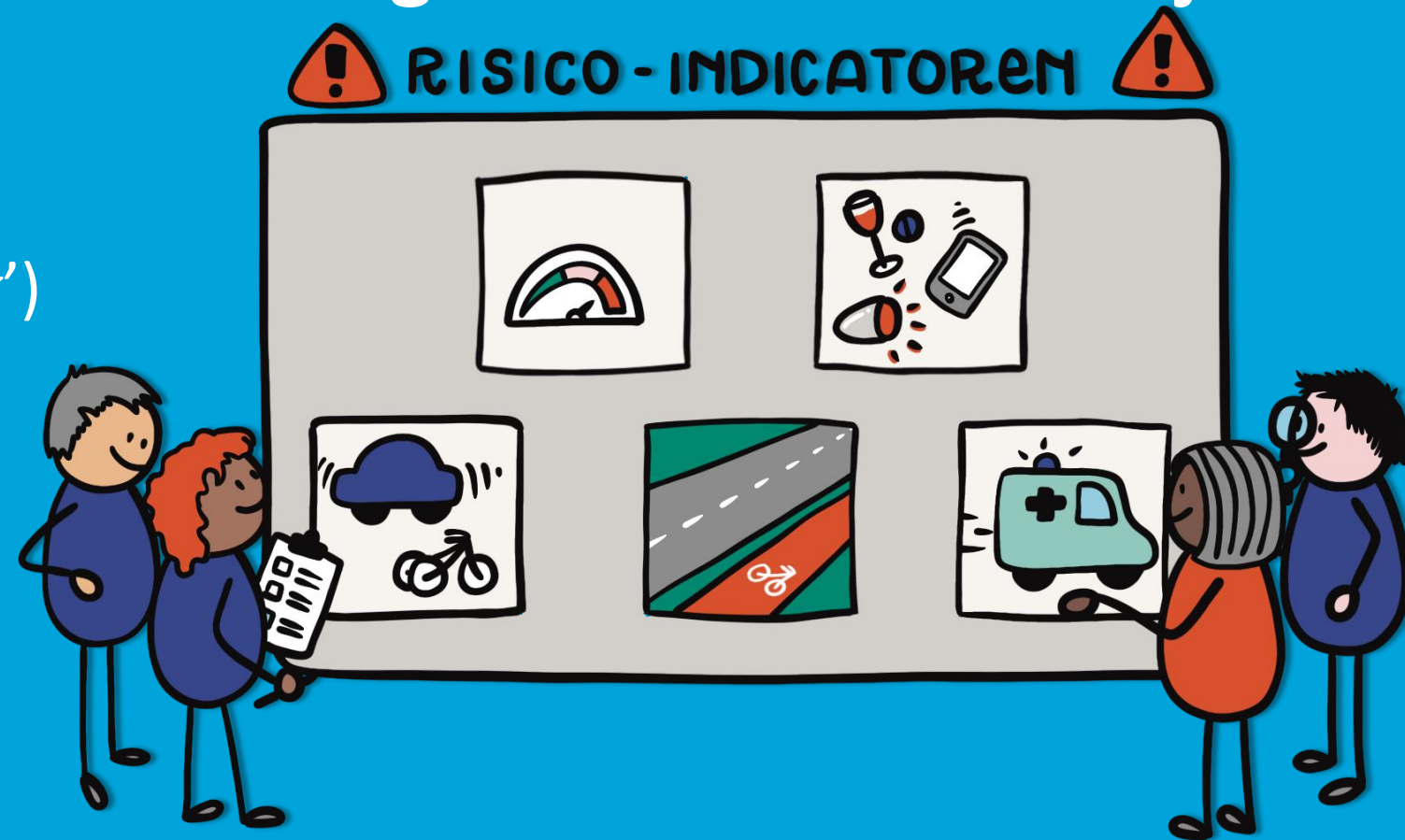
Veilige wegen (*markering*)

Veilige fietspaden ('*dode hoek*')

Veilige verkeersdeelnemers
(*ROI/gordel*)

Veilige voertuigen (*ADAS*)

Hoogwaardige traumazorg
(*e-call*)



Risico gestuurd beleid naar definitie van risico-indicatoren

Kennisnetwerk SPV

kennis
netwerk
spv



kennis
netwerk
spv

Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

9 thema's van het SPV 2030



Stelling 2:

Als we de werking van rijtaak ondersteunende systemen (ADAS) niet aan gebruiker uitleggen gaan ze niet werken.

☐ Eens

☐ Oneens

ADAS en SPV2030

Basis op orde



ISA



Toestand van bestuurder



.... maar met oog voor factor 'mens'



Kennisvragen: waar zit de intelligentie?

22

Het Financieel Dagblad
Zaterdag 11 december 2021

LOG UIT

Vooruit De toekomst van mobiliteit

Het begrijpen van andere weggebruikers

Het is van de belangrijkste veiligheidsproblemen op de weg dat een computerprogramma een verkeerssituatie moet begrijpen. De meeste verkeersproblemen zijn het gevolg van het niet begrijpen van de gedragingen van andere weggebruikers. Het is belangrijk dat een computerprogramma deze gedragingen kan voorspellen. Maar hoe kan een computerprogramma dit doen?

Mijn collega Kees de Vries heeft een artikel geschreven over het begrijpen van andere weggebruikers. Het artikel is te vinden op de website van de Nederlandse Vereniging van Ingenieurs en Architecten (NVA). Het artikel is een goed voorbeeld van hoe een computerprogramma kan worden gebruikt om de veiligheid op de weg te verbeteren.

Een probleem bij het begrijpen van andere weggebruikers is dat er veel verschillende factoren zijn die hun gedrag beïnvloeden. Dit maakt het moeilijk voor een computerprogramma om hun gedrag te voorspellen. Het is daarom belangrijk dat een computerprogramma deze factoren kan identificeren en in zijn berekening kan opnemen.

DE AUTO MOET
SNAPPEN DAT DE
LANTAARNPAAL
NIET GAAT
OVERSTEEKEN EN
DE STUDENT WEL



Voorstellen van verkeersproblemen op de weg zijn belangrijk voor de veiligheid.

Wat een belangrijke rol speelt het begrijpen van andere weggebruikers in de verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat een computerprogramma deze rol kan vervullen. Het is daarom belangrijk dat een computerprogramma deze rol kan vervullen. Het is daarom belangrijk dat een computerprogramma deze rol kan vervullen.

Maarten Steinhilber is universitair docent aan de TU Delft en heeft veel ervaring met het ontwikkelen van computerprogramma's voor de verkeersveiligheid. Hij is ook auteur van het boek 'Verkeersveiligheid'.

Maarten Steinhilber is universitair docent aan de TU Delft en heeft veel ervaring met het ontwikkelen van computerprogramma's voor de verkeersveiligheid. Hij is ook auteur van het boek 'Verkeersveiligheid'.

Het Financieel Dagblad

Zaterdag 11 december 2021

23

De auto moet snappen dat de lantaarnpaal niet gaat oversteken en de student wel

Wat een belangrijke rol speelt het begrijpen van andere weggebruikers in de verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat een computerprogramma deze rol kan vervullen. Het is daarom belangrijk dat een computerprogramma deze rol kan vervullen.

Maarten Steinhilber is universitair docent aan de TU Delft en heeft veel ervaring met het ontwikkelen van computerprogramma's voor de verkeersveiligheid. Hij is ook auteur van het boek 'Verkeersveiligheid'.

Maarten Steinhilber is universitair docent aan de TU Delft en heeft veel ervaring met het ontwikkelen van computerprogramma's voor de verkeersveiligheid. Hij is ook auteur van het boek 'Verkeersveiligheid'.

Maarten Steinhilber is universitair docent aan de TU Delft en heeft veel ervaring met het ontwikkelen van computerprogramma's voor de verkeersveiligheid. Hij is ook auteur van het boek 'Verkeersveiligheid'.

Wat een belangrijke rol speelt het begrijpen van andere weggebruikers in de verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat een computerprogramma deze rol kan vervullen. Het is daarom belangrijk dat een computerprogramma deze rol kan vervullen.

Maarten Steinhilber is universitair docent aan de TU Delft en heeft veel ervaring met het ontwikkelen van computerprogramma's voor de verkeersveiligheid. Hij is ook auteur van het boek 'Verkeersveiligheid'.

Maarten Steinhilber is universitair docent aan de TU Delft en heeft veel ervaring met het ontwikkelen van computerprogramma's voor de verkeersveiligheid. Hij is ook auteur van het boek 'Verkeersveiligheid'.

Maarten Steinhilber is universitair docent aan de TU Delft en heeft veel ervaring met het ontwikkelen van computerprogramma's voor de verkeersveiligheid. Hij is ook auteur van het boek 'Verkeersveiligheid'.

VOERTUIG

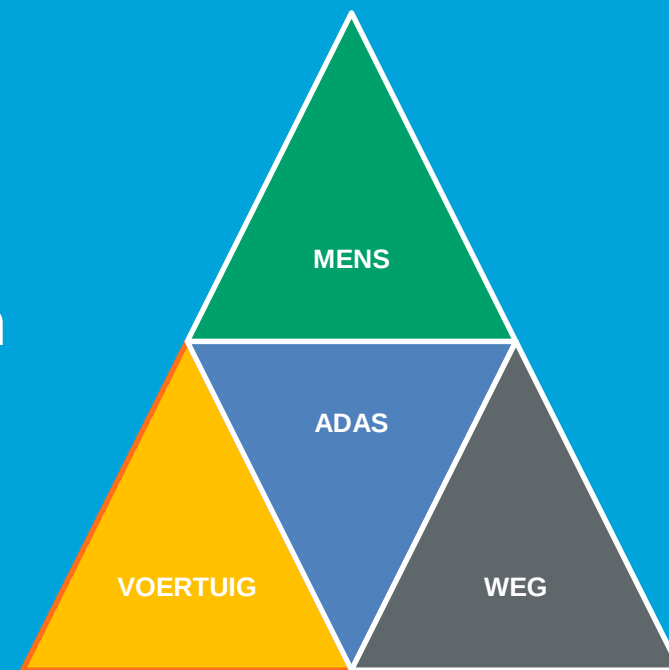
MENS

ADAS

WEG

Kennisvragen: wat is werkelijk effect op verkeersveiligheid?

- Informeren, waarschuwen, ingrijpen
- Afleiding (navigatie!)
- Gedragsadaptatie ('compenserend effect')
- Aanwezigheid ≠ bekendheid ≠ gebruik
- Nauwkeurigheid en vertrouwen in systeem (foutmarge/irritatie)
-



Stelling 3:

Positief verkeersveiligheidseffect van intelligente snelheid aanpassing (ISA) is al 30 jaar aangetoond. Als we moeten wachten op vervanging van het hele wagenpark zijn we weer 10 jaar verder. Reden om vol in te zetten op retro-fit (inbouw bestaande voertuigen).

- ☐ Eens
- ☐ Oneens

Dank voor uw aandacht. Vragen?



Bron: dagelijksauto.nl