

Verlag workshop ITS en verkeersveiligheid. Hessel de Jong, Ilse Harms en Chris Janssen.

Het thema van de workshop was ITS (Intelligente Transportsystemen) en de verkeersveiligheid. Dit zijn alle technologische hulpmiddelen die het reizen met de auto makkelijker of veiliger maken. De workshop had als doel om visies en meningen uit te wisselen over verkeersveiligheidsrisico's en verkeersveiligheidskansen. Volledig zelfrijdende voertuigen worden voor deze workshop buiten de scope gelaten.

Sessieleider Hessel de Jong heeft voor de gelegenheid twee sprekers uitgenodigd om te pitchen. Ilse Harms werkt bij Connecting Mobility en is lid van de Ronde tafel Human Behaviour. Hier houdt ze zich bezig met de bijdrage van ITS aan verkeersveiligheid. De tweede spreker is Chris Janssen, universitair docent aan de Universiteit Utrecht. Hier houdt hij zich bezig met kunstmatige intelligentie en psychologie.

Tijdens de eerste stelling, *mensen gaan compenseren door meer risico te nemen*, komt snel naar voren dat mensen onwetend zijn. Ze hebben een gebrek aan kennis waardoor ze verschillende aspecten gaan overschatten, zichzelf of de techniek. Mensen moeten duidelijk weten waar de ITS voor gebruikt kan worden. Aan de andere kant is er ook de neiging van mensen om de grenzen op te zoeken. Het voorbeeld dat mensen met winterbanden denken goed bezig te zijn, en vervolgens harder gaan rijden ging hier op; verstandige mensen maken er wel goed gebruik van. De ABS is iets roekelozer, de compensatie is nooit 100%. Dat mensen goed geïnformeerd moeten worden, wordt breed gedragen binnen de discussie. Relevant gevaar wordt genoemd wanneer mensen nieuwe auto's kopen. Ze worden lekker gemaakt met flitsende reclames vol met ITS, terwijl deze opties allemaal optioneel zijn en dus niet altijd op hun auto aanwezig.

Tijdens de tweede stelling: *Stop met ITS zolang er geen zicht is op de effecten*, is er weinig discussie over de stelling zelf. Wel is er discussie welk doel ITS moet dienen. Iemand benoemt dat ITS teveel wordt gebruikt door de overheid met betrekking tot doorstroom, terwijl verkeersveiligheid ondergeschikt is; Tesla gebruikt het vooral als verkoopargument. Onjuiste opmerking over Tesla volgens een software engineer. Zij werken aan ITS en er is een duidelijke bijdrage aan de verkeersveiligheid. Te zien is dat er minder schadeclaims zijn bij auto's met noodremsystemen.

*Of ITS een hoop rommel langs de weg scheelt* is nog niet breed gedragen. Mensen rijden nog steeds achter hun TomTom de sloot in. Ook volgen en luisteren we niet altijd, en hebben we buiten de TomTom nog hulp nodig. Tevens vraagt iemand zich hardop af of informatie binnen de auto belangrijker is dan buiten de auto (of andersom); verschillen in kosten zijn onduidelijk. Opgemerkt wordt dat borden langs de weg voor iedereen gelijk zijn terwijl de technieken die binnen de auto gebruikt worden van elkaar kunnen verschillen. Het is ook meteen duidelijk dat die borden het niet meer doen en dat is bij sensoren niet meteen het geval. Het grote probleem met de informatie buiten de auto is wanneer het kan worden verwijderd; niet alle auto's hebben de informatie ook in de auto beschikbaar. De conclusie die naar voren komt aan het einde van de discussie is dat er op de lange termijn meer rommel langs de weg komt. Er moeten meer sensoren en andere apparaten bij. Op de lange termijn kunnen we gaan denken over afbouw.

Voor iedereen is het vervolgens duidelijk dat de technieken ons overkomen, en dat stopzetten niet nuttig is. Het is zeer wenselijk dat er goed onderzoek gedaan wordt en dat beleidsmakers goed met elkaar afstemmen over de regels. Wat is het gevoel van de aanwezigen aan het einde van de sessie? Iedereen ziet kansen, op één iemand na.