



## DOMEIN 3: GEDRAG

De gedragsaspecten van een bestuurder enerzijds en het voertuig (L2+) anderzijds in de onderlinge interactie met de omgeving en andere weggebruikers zijn het aandachtsgebied van dit domein. In het beoordelingsproces geeft de SWOV een advies over deze interactie tussen mens, voertuig en omgeving.

### STATUS EN ONTWIKKELINGEN

<https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1264/automatisch-rijden/articles/gedrag/42188/status-en-ontwikkelingen-gedrag>

### KENNISVRAGEN

D3.1 Hoe beoordelen we complex gedrag van een voertuig in samenspel met zijn/haar omgeving? Wat definieert veilig gedrag in deze situaties?

D3.2 Welke rol en mogelijkheden spelen simulatie en virtualisatie bij het beoordelen van gedragsaspecten?

### OUTLOOK 2040

Het gedrag van connected, automated en coöperatieve voertuigen wordt continue gemonitord. De data omtrent hun eigen gedrag in relatie en interactie met hun omgeving vormt de basis voor doorontwikkeling van de voertuigen, infrastructuur en de ondersteunende, coöperatieve systemen. Hiermee borgen we verantwoord gedrag van de voertuigen en een optimale bijdrage aan de wensen van eindgebruikers en de maatschappij.

### STRATEGIE

#### *Adviseren en participeren*

De kennis rondom het gedrag van bestuurders in CAV, de CAV in relatie tot zijn omgeving en de interactie van een CAV met de omgeving is nog beperkt. De introductie van ADAS en hun doorontwikkeling vragen een continue herijking van de kennis en ervaringen die wij hebben. Enerzijds dragen we bij en participeren we in onderzoeken naar HMI aspecten en de interactie van voertuigen en hun omgeving. Anderzijds zetten we in op het ontwikkelen van een goed model voor continue data uitwisseling en monitoring van CAV. We adviseren nationale en Europese overheden om te waarborgen dat hier passende richtlijnen en regelgeving voor komt.

De discussie in het kader van verantwoorde toelating draait in 2022 om te bepalen hoe we het complexe gedrag van CAV in samenspel met zijn/haar omgeving kunnen beoordelen en wat we definiëren als veilig gedrag in verschillende situaties. We ondersteunen wetenschappelijk en praktisch onderzoek op deze thema's.

Parallel hieraan kijken we welke beoordelingsmethodieken beschikbaar en mogelijk zijn. Simulatie en virtualisatie hebben hierbij speciale aandacht.

Ten slotte adresseren we zowel bij nationale als Europese overheden dat continue data-uitwisseling en monitoring van essentieel belang zijn om intelligente en lerende (CAV-)systemen te beoordelen, lang nadat deze zijn goedgekeurd en worden toegelaten op de Europese wegen. In Europa zetten we in op richtlijnen en regelgeving die fabrikanten en ontwikkelaars van ADAS/CCAM/CAV-systemen verplicht stelt om gedragsdata te delen met nationale uitvoeringsinstanties voor toelating.