



DOMEIN 1: VOERTUIG

In het ontwikkeldomein Voertuig gaat het om de technische en functionele beoordeling van het voertuig. Deze beoordeling wordt uitgevoerd door de RDW.

STATUS EN ONTWIKKELINGEN

<https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1264/automatisch-rijden/articles/voertuig/41139/status-en-ontwikkelingen-voertuig>

KENNISVRAGEN

D1.1 Wat is de impact op de (verkeers)veiligheid van voertuigen wanneer we op basis van data uit de omgeving direct ingrijpen op het gedrag (gas-/rempedaal) van een voertuig?

OUTLOOK 2040

Op de meeste wegen rijden voertuigen zonder menselijk ingrijpen, controle dan wel backup. We hebben de transitie gemaakt van snelwegen met beperkte complexiteit en locaties met lage snelheid en volledige complexiteit naar provinciale en gemeentelijke doorgaande wegen. In centra rijden shuttles, pods en bezorgrobots voor de last mile verbindingen. Voertuigen zijn continu verbonden met de infrastructuur, elkaar en de omgeving. Verkeersmanagementcentrales kunnen ten behoeve van handhaving, veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid, onder bepaalde randvoorwaarden, direct ingrijpen in voertuigen.

STRATEGIE

Volgen en informeren

De grote Europese autofabrikanten hebben een grote invloed op het beleid rondom de introductie van CAV. Daar zal niet snel verandering in komen. Dit betekent dat we als Nederland slechts beperkt invloed hebben op de ontwikkeling van Europees beleid rondom de voertuigen zelf. We zetten in op Maatschappelijk Verantwoord Innoveren van fabrikanten waarbij zij moeten aantonen dat hun innovaties een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Nederland volgt de internationale (UNECE) en Europese (GSR) richtlijnen en standaarden voor typegoedkeuring van voertuigen. We volgen de ontwikkelingen nauwgezet en brengen onze praktijkervaring in om Europese en internationale wet- en regelgeving te beïnvloeden.

In 2022 richten we ons op de implementatie van de EU Implementing Act voor Advanced Driving Systems (ADS). We zorgen dat aanvragers en beleidsmakers een helder en duidelijk perspectief hebben op de mogelijkheden voor deze voertuigen.

In de loop van 2023 kijken we waar we praktijkervaring op kunnen doen binnen de use cases U1 (ISA) en U2 (Shuttles & Pods) met het direct ingrijpen op het gas- en rempedaal van voertuigen. Initieel in besloten omgevingen zonder interactie met overig verkeer. In 2024 schalen we dit op naar praktijkproeven in semi-open omgevingen.