



ADAS: van bezit tot gebruik

De voorwaarden voor een doorbraak van Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)

Tegenwoordig adverteren automerken volop met slimme systemen, zoals Lane Departure Warning, Emergency Brake of Distance Alert. Vanaf 2012 worden steeds meer auto's met deze systemen verkocht. Het suggereert dat deze rijtaakondersteunende systemen steeds meer gemeengoed worden. Deze systemen bieden niet alleen comfort, maar zijn voornamelijk ontwikkeld om bij te dragen aan de veiligheid van de bestuurder én van andere weggebruikers.

Zijn we dan steeds veiliger gaan rijden?

Uit onderzoek onder zakelijke rijders is gebleken dat rijtaakondersteunende systemen (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS) nog maar weinig worden gebruikt. Het gebrek aan kennis over het bezitten van ADAS lijkt de grootste bottleneck voor de doorbraak van het gebruik van ADAS. Veel zakelijke rijders zijn zich niet bewust van de ADAS die ze bezitten terwijl de bestuurders die wel weten welke systemen ze bezitten deze over het algemeen ook gebruiken. Hoewel dit niet automatisch betekent dat het verhogen van het bewustzijn van ADAS ook het gebruik verhoogd, wordt dit wel verwacht.

Een gebrek aan kennis over welk systeem de zakelijke rijder bezit, lijkt de grootste bottleneck voor een doorbraak in gebruik van ADAS

Vrijwel alle zakelijke rijders gaven aan dat hun auto was uitgerust met minstens één van de genoemde ADAS. De twee belangrijkste redenen om de systemen te bezitten was dat het al onderdeel van het standaard pakket was, of dat hier vanwege het comfort voor gekozen was. Slechts 24% van de bestuurders ontving bij de autodealer instructies over ADAS en de meeste genoemde manier om de functionaliteiten van ADAS te leren is door het tijdens het rijden uit te proberen. Bijna de helft (47%) van de bestuurders probeerde ADAS tijdens het rijden uit, al gaat het hierbij niet noodzakelijk om een volledig ongeïnformeerde vorm van uitproberen.

De belangrijkste reden om ADAS te bezitten is vanwege het comfort of vanwege het feit dat ADAS onderdeel van het standaard pakket was

Veelheid aan namen, symbolen en functionaliteiten

Naast het inzicht in de keten van bezit naar gebruik, maakt dit onderzoek ook duidelijk dat bestuurders de gebruikte namen, functionaliteiten en symbolen van ADAS vaak anders interpreteren dan wat de voertuigindustrie bedoelt. Er bestaan veel verschillende ADAS met gelijkwaardige functionaliteiten maar verschillende namen, en omgekeerd bestaan er ADAS met soortgelijke namen maar andere functionaliteiten. Met name het onderscheid tussen een systeem dat waarschuwt of informeert en een systeem dat ook daadwerkelijk ingrijpt blijkt lastig te zijn voor de bestuurder. Dit benadrukt dat het ontbreken van universele ADAS namen en functionaliteiten een tekortkoming is.

Een overeenstemming of richtlijn voor ADAS namen, symbolen, functionaliteiten en een laagdrempelige toegang tot deze informatie zou naar verwachting er voor zorgen dat bestuurders beter weten met welke systemen en functionaliteiten hun voertuigen zijn uitgerust.

Beschikbaarheid ADAS informatie

Dit onderzoek focust op zestien ADAS die kunnen bijdragen aan smart mobility. Specifiek gaat het om Navigatie (zonder actuele verkeersinformatie), Live-Navigatie (met actuele verkeersinformatie), Cruise Control, Adaptive Cruise Control (ACC), Speed Limiter, Intelligent Speed Adaptation (ISA), Lane Departure Warning, Lane Keeping Aid, Lane Change Merge Aid, Park Assist Pilot, Emergency Brake, Distance Alert, Verkeersbordenherkenning, Kruispuntassistent, Cross Traffic Alert en Traffic Jam Assistant. Opvallend was dat niet voor alle systemen de aanwezigheid uit de voertuigspecificaties kon worden gehaald. Bijvoorbeeld Intelligent Speed Adaptation (ISA) was niet herleidbaar uit de voertuigspecificaties, terwijl uitgerekend dit systeem de afgelopen jaren onderwerp is geweest van beleid.

More information

info@connectingmobility.nl / www.connectingmobility.nl

Samen met RAI, VZR, VMS|Insight en Autotelex onderzocht Connecting Mobility de voorwaarden voor een doorbraak van het gebruik van Advanced Driver Assistance Systems (ADAS).

Dit onderzoek combineert de resultaten van een online enquête onder **1.355 zakelijke rijders** met de specificaties van hun voertuig. Op deze manier wordt de volledige keten van ADAS bezit tot ADAS gebruik in beeld gebracht. De resultaten van het onderzoek zijn representatief voor zakelijk georiënteerde mobiliteit in Nederland.



79%

van de auto's in dit onderzoek heeft een nieuwwaarde tussen de € 20.000,- en € 50.000,-

GB-001-B



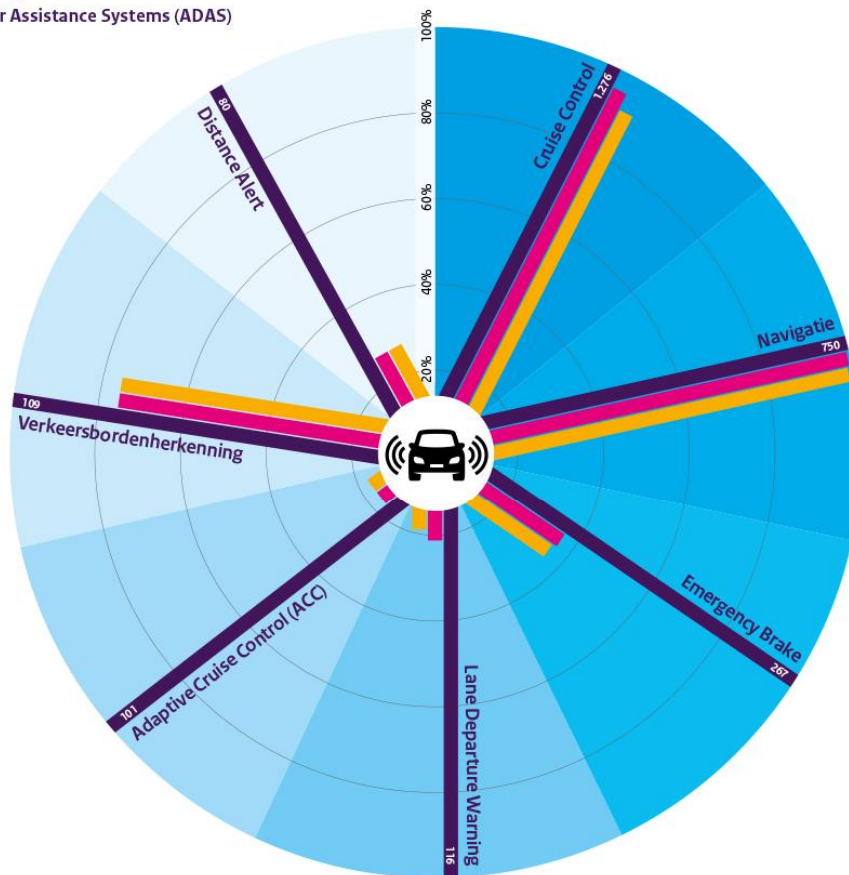
84%

van de auto's in dit onderzoek is van bouwjaar 2012-2016.

Vergeleken met het totale Nederlandse wagenpark hebben zakelijke rijders relatief nieuwe en dure auto's, die vaker zijn uitgerust met ADAS. Het is dan ook aannemelijk dat deze groep bestuurders meer ervaring met ADAS heeft.

**Figuur Bewustzijn en gebruik van ADAS ten opzichte van het bezit van ADAS.
De zeven meest voorkomende ADAS zijn opgenomen.**

Gebruik van de zogenoemde
Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)



- Autospecificaties wijzen uit dat het rijtaakondersteunende systeem daadwerkelijk in het voertuig zit (totaal aantal bezitters = 100%)
- Zakelijke rijders die zich bewust zijn dat het systeem in hun voertuig zit (%)
- Zakelijke rijders die het systeem daadwerkelijk zeggen te gebruiken of aan hebben staan (%)

Conclusie

Het gebrek aan kennis over het bezitten van ADAS lijkt de grootste bottleneck voor de doorbraak van het gebruik van ADAS. Veel zakelijke rijders zijn zich niet bewust van de ADAS die ze bezitten, terwijl de bestuurders die wel weten welke systemen ze bezitten deze over het algemeen ook gebruiken. Hoewel dit niet automatisch betekent dat het verhogen van het bewustzijn van ADAS ook het gebruik verhoogd, wordt dit wel verwacht.

More information

info@connectingmobility.nl / www.connectingmobility.nl