

Is de autonome auto wel helemaal veilig? Wie de laatste tijd het nieuws heeft gevolgd, heeft waarschijnlijk de grimmige berichten rondom (semi-)autonome auto's meegekregen. De luchtvaartsector laat zien dat het introduceren van nieuwe geautomatiseerde systemen gepaard gaat met een tijdelijke toename van ongelukken (Airbus, 2016). Wacht de autosector eenzelfde lot?

[Het begon allemaal in 2016](#), toen Gao Yaning om het leven kwam in een Tesla Model S. Voor wie dit nog niet wist: Tesla auto's beschikken al over de functie [autopilot](#) sinds 2014. In zijn [reactie](#) op het incident laat Elon Musk weten dat het ongeluk voorkomen had kunnen worden met behulp van de geplande autopilot updates. Betekent dit dat de autopilot te vroeg is geïntroduceerd op onze openbare wegen? Hoe heeft Musk zo makkelijk groen licht gegeven voor deze functionaliteit, ook in Nederland? En wie draagt hier de verantwoordelijkheid? De vader van Gao is inmiddels al twee jaar bezig om [Tesla aansprakelijk te stellen](#), tot op heden zonder resultaat.

Later in 2016 sloeg [het noodlot](#) opnieuw toe, ditmaal in de achtertuin van Musk in Californië. Het slachtoffer was Tesla-fan Joshua Brown. Een lastige zaak want volgens de politie was Brown Harry Potter aan het kijken en had hij zijn handen niet aan het stuur, dit terwijl de semi-autonome auto hem waarschuwingen gaf om dit wel te doen. Is dit een voorbeeld van een menselijke fout en komt de autopilot functie hier goed weg? Nou, nee.

Maart 2018 was het weer raak: de wereld werd opgeschrikt door het [fatale ongeluk](#), veroorzaakt door de semi-autonome auto van Uber. Ditmaal was niet de bestuurder de dupe, maar een nietsvermoedende voorbijganger. In het [voorlopige rapport](#) van de *National Transportation Safety Board* staat dat de vele sensoren van de Uber auto dit ongeluk hadden moeten voorkomen. Tevergeefs, want de noodremmen van de auto werkten niet naar behoren ten tijde van het ongeluk. Zijn deze ongelukken het bewijs dat deze ontwikkeling te snel gaat?

Onderzoek toont aan dat bestuurders gemiddeld 5 tot 8 seconden nodig hebben om de rijtaken over te nemen van een autonome auto (Llaneras, Salinger & Green, 2013). Google erkent dit probleem en heeftom die reden zelfs volledig afgezien van het produceren van zogenoemde semi-autonome auto's. Voor het testen van hun semi-autonome auto werden verschillende Google werknemers aangesteld. Deze werden verteld dat ze te allen tijde alert moesten blijven. Het resultaat was vrij schokkend: terwijl de proefkonijnen wisten dat ze werden gefilmd vertoonden velen toch zeer gevaarlijk gedrag.

Kunnen we hier lering uit trekken? Op 4 mei 2018 berichtte het [FD](#) dat minister van Nieuwenhuizen (IenW) snel meer autonome auto's op de weg op wil, ondanks de incidenten in de VS en China. Maar waarom zoveel haast? De introductieperiode van autonoom vliegen werd gekenmerkt door een piek in het aantal incidenten en ongelukken. Let wel, in de cockpit zitten altijd twee goed opgeleide en langdurig getrainde piloten, die het stuur weer kunnen overnemen. Hoe ziet zo'n scenario eruit op de weg? In elke auto één bestuurder en – eerlijk is eerlijk – niet iedereen houdt zich even netjes aan de verkeersregels. Misschien moeten we de hele fase van semi-autonoom rijden overslaan en geduldig wachten tot de techniek in staat is om volledig zelfstandig te rijden. Pas dan is deze techniek echt van toegevoegde waarde.

