

# Autonoom rijden

Woensdag 6 februari 2019

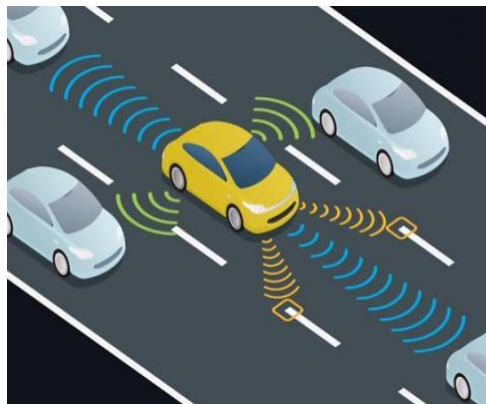


Een nieuwe bijzondere ervaring die na vele ontwikkelingen in het verleden nu lijkt werkelijkheid te gaan worden.

Weet u het nog: Het begon met het paardloosrijtuig, waardoor de koetsier werd vervangen door een chauffeur en nu ziet het ernaar uit dat ook deze geheel of gedeeltelijk overbodig gaat worden en we passagier in onze eigen auto worden?.

Wat zal het zijn een droom - een nachtmerrie of werkelijkheid?!

Steffen Elgersma heeft ons tijdens zijn lezing overladen met informatie rondom het autonoom autorijden. Na zijn introductie hoe hij er toe gekomen is om zich hierin te verdiepen. Hij was ook al vele jaren lang geïnteresseerd in de hybride en elektrische voertuigen en hield zich daar ook mee bezig.



De lezing bestond uit een aantal hoofdpunten t.w:

# De historie, - # Wat is het? - # De huidige stand van de techniek, - # De regelgeving - # de Techniek (data en sensoren) – # en de Werkplaats

In 1956 werd er al door G.M. gepoogd een droom tot werkelijkheid te ontwikkelen met een Pontac Firebird met straal motor waar men toen van dacht dat het de toekomst zou worden. Men liep al snel tegen grote problemen aan, maar men ging door met de ontwikkeling. Wat resulteerde in de eerste proeven met Autonoom rijden in 1986. Mede gesupport door het min. van defensie in Amerika t.b.v. het leger. Nadien zijn de ontwikkelingen ook verder gegaan met merken als, Naviab, Darpa, Google, Tesla, Mercedes, Audi, Lexus, en Wayomo kom je daarbij al snel tegen

Er is o.a. een klasse indeling gemaakt door het Amerikaanse SAE organisatie, t.w. van 0 tot 5 gemaakt voor het autonoom autorijden.. Beginnende bij de klassificatie 0 dit staat voor het volledig met de hand en voet autorijden. Level 1 komt er b.v. de snelheids regeling aan te pas. Klasse 2 gedeeltelijk geautomatiseerd (o.a. het geautomatiseerd inparkeren) En zo worden er stappen gezet naar volledig autonoom autorijden op level 5. In onze moderne auto zitten wij ergens in de middenmoot.

De systemen maken uitgebreid gebruik van een netwerk van sensoren zoals camera's en radar. Het is daardoor erg belangrijk dat deze zuiver zijn in en afgesteld en voorzien van de juiste input. Denk b.v. aan het feit dat er een nieuwe voorruit is geplaatst, of een grill gedemonteerd is geweest. Belangrijk is daarbij dat deze sensoren niet via de hartlijn van het voertuig opnieuw worden afgesteld maar volgens de rij-lijn.

De Amerikaanse en Europese overheden moeten vele zaken ook nog juridisch op een rij zien te krijgen. Het moet duidelijk en uitvoerbaar zijn om aan de wet en regelgeving te kunnen voldoen. Momenteel is het zo dat te alle tijde de "bestuurder" zelf verantwoordelijk is en blijft en moet kunnen ingrijpen

Ook een belangrijk onderwerp waar je rekening moet houden met de wetgeving en bescherming in het kader van de wet op de Privacy. De huidige plaatsbepalingssystemen waarmee is men in staat op een paar cm nauwkeurig te weten waar een voertuig zich bevindt en waarbij het mogelijk is deze connectiviteit te gebruiken om b.v. te vertellen dat er even verderop een auto met pech of gevaarlijk staat zonder dat je hem al kan zien.

Een andere mogelijkheid die Steffen aangaf is dat je de auto stopt waar je wilt zijn, (routeplanner). Vervolgens met je I of smart phone de opdracht geeft aan het voertuig een parkeerplaats te zoeken!

Steffen bracht zijn verhaal met erg veel enthousiasme op een plezierige onderhoudende manier.

Het werd daardoor wat later degene die er niet waren hebben zeker wat gemist en we reden na afloop richting huis echter niet autonoom maar op level 0 of 1 of 2.

Henk van de Koolwijk.