

Ethische vragen bij het negeren van veiligheidssystemen in auto's

Matthijs Dicke – Goudappel Coffeng – mdicke-ogenia@goudappel.nl

Nienke Pieters – TUDelft – N.M.Pieters@student.tudelft.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2018, Amersfoort

Samenvatting

We reizen met een hogere snelheid dan onze hersenen aankunnen en botsen harder dan ons lichaam aan kan. Dit leidt onherroepelijk tot doden, die we (vreemd genoeg) accepteren omdat we sneller en verder willen. De bestuurder en zijn auto zorgen iedere dag weer voor vele doden en nog meer gewonden.

In 90% van de ongevallen is de mens de oorzaak van het ongeval. Logisch dat we zoeken naar systemen om de auto te besturen waarbij de mens de controle niet meer heeft. In theorie zou dat 90% van de ongevallen voorkomen, en wellicht wel meer. Deze systemen worden meegeleverd met auto's, meestal in optiepakketten. Ze werken nog niet perfect, maar verbeteren snel. De systemen zijn nu zo goed dat we voorzichtig mogen aannemen dat door deze systemen de veiligheid verbetert. Maar de mens (weer die mens) blijft proberen de controle te houden: we kopen de systemen niet, of gebruiken ze niet of zetten ze uit. En dat is raar, want met deze systemen worden levens bespaard. Ook als je dat zelf niet wilt, wil je toch in ieder geval dat iemand anders jouw leven redt?

Hoe ethisch is het om systemen die levens kunnen redden niet aan te schaffen of niet te gebruiken als ze wel aanwezig zijn in het voertuig? Zijn automobilisten gevoelig voor het ethische argument? Zijn ze te sturen, bewust of onbewust via ethische argumenten. En geldt dit ook voor werkgevers? Wat kunnen we doen om verkoop en gebruik van veiligheidssystemen te stimuleren?

Deze vragen houden ons op dit moment erg bezig en we gaan graag met u in gesprek over de noodzaak van een moreel appél aan iedereen die betrokken is bij de aanschaf van een auto om veiligheidssystemen aan te schaffen en op de juiste manier te gebruiken.

1. Discussiepunten rondom ethische aspecten van veiligheidssystemen in de auto

De mens is kwetsbaar en feilbaar. In het verkeer leidt dat tot doden en gewonden. De evolutie heeft onze technologische ontwikkeling niet bij kunnen houden: we reizen met een hogere snelheid dan onze hersenen aankunnen en botsen harder dan ons lichaam aan kan.

In 10 jaar tijd is het aantal slachtoffers dat omkwam in een auto afgenomen van 317 doden in 2007 tot 201 doden in 2017. Een goede ontwikkeling, maar het aantal blijft te hoog. Naast slachtoffers in een auto zijn er ook doden en gewonden onder voetgangers en fietsers als gevolg van een aanrijding met een auto. Verbetering van verkeersveiligheid is noodzakelijk en gelukkig kunnen we de impact van een ongeval steeds meer verkleinen en verkeersveilig gedrag beter stimuleren.

Al heel lang wordt een schatting gedaan naar de oorzaken van ongevallen: 90% mens, 10% voertuig en 30% omgeving. Dat deze optelling boven de 100% uitkomt is een indicatie dat het vaak om een combinatie van factoren gaat. Duidelijk is dat de mens een belangrijke factor is.

De auto met sensoren of radar is veel beter dan de mens in het continu monitoren van de rijtaak en de omgeving. Zo'n systeem laat zich niet afleiden en kan beter dan de mens zich een beeld van de omgeving vormen. De mens is voorlopig beter in het interpreteren van de infrastructuur en reageren op onverwachte situaties.

Beleidsmakers die verantwoordelijk zijn voor verkeersveiligheid kijken vol verwachting naar de zelfrijdende auto. De zelfrijdende auto zou wel eens de wens om 'van de 0 een punt te maken' kunnen inlossen. Maar zover is het nog lang niet, hoewel experts voorspellen dat 'het snel gaat'.

Voorlopig hopen we op positieve effecten van Veiligheidssystemen en/of comfortsystemen in auto's. Veiligheidssystemen zijn systemen die ingrijpen als het echt nodig is, bijvoorbeeld Emergency braking. Comfortsystemen zijn ontworpen om het de chauffeur makkelijker te maken. Voorbeelden zijn Lane Departure Warning, dode hoek waarschuwing en adaptive cruise control.

Deze systemen werken nog niet perfect, maar verbeteren snel. Nieuwe modellen worden geleverd met optiepakketten met systemen die sterk verbeterd zijn ten opzichte van het voorgaande model. Enkele (luxe) merken leveren de veiligheidssystemen standaard. De systemen zijn nu zo goed dat we voorzichtig mogen aannemen dat door deze systemen de veiligheid verbetert.

Maar daarmee zijn we er nog niet. Het blijkt dat mensen de systemen niet bewust aanschaffen, vaak niet weten welke systemen hun auto heeft of als ze het wel weten de systemen nauwelijks gebruiken of uitzetten. Een instructie door de leverancier ontbreekt vaak (Harms en Dekker, 2017).

Sparrow en Howard (2017) namen stelling in over volledig zelfrijdende voertuigen: zolang de systemen minder goed werken dan de prestatie van een mens is het niet ethisch om deze systemen te verkopen. Maar zodra de systemen veiliger zijn dan de

menselijke prestatie is het juist onethisch om de systemen niet te verkopen. Dezelfde redenering gaat op voor veiligheidssystemen in auto's.

We zijn op het omslagpunt aangekomen dat veiligheidssystemen beter functioneren dan de mens. Systemen zoals Emergency Braking blijken de verkeersveiligheid echt te verbeteren. Fildes et al (2015) toonde aan dat het aantal aanrijdingen (kop-staart) met 38 procent afnam bij gebruik van Emergency Braking systems. De systemen redden levens en nadelige effecten door fouten of verkeerd gebruik neemt af. Daardoor ontstaat de wens om meer voertuigen op de weg te krijgen met veiligheidssystemen.

Automobilisten moeten overtuigd worden om veiligheidssystemen aan te schaffen. Dat is niet eenvoudig. Er zit een kostenplaatje aan dergelijke systemen. Niet alleen de aanschaf, maar ook de extra BPM doordat aangenomen wordt dat deze systemen het voertuig zwaarder maken en daardoor meer uitstoot veroorzaken. Een werknemer die een lease auto kiest zal met een gelimiteerd budget liever kiezen voor andere extra's dan veiligheidssystemen. Werkgevers stimuleren de aanschaf van veiligheidssystemen niet. Bij private-lease is het een uitzondering als bewust voor veiligheidssystemen wordt gekozen.

Hoe ethisch is het om systemen die levens kunnen redden niet aan te schaffen of niet te gebruiken als ze wel aanwezig zijn in het voertuig? Zijn automobilisten gevoelig voor het ethische argument? Zijn ze te sturen, bewust of onbewust via ethische argumenten. En geldt dit ook voor werkgevers? Wat kunnen we doen om verkoop en gebruik van veiligheidssystemen te stimuleren?

Deze vragen houden ons op dit moment erg bezig en we gaan graag met u in gesprek over de noodzaak van een moreel appél aan iedereen die betrokken is bij de aanschaf van een auto om veiligheidssystemen aan te schaffen en op de juiste manier te gebruiken.

Literatuur of Referenties

Fildes, B., Keall, M., Bos, N., Lie, A., Page, Y., Pastor, C., Tingvall, C. (2015). Effectiveness of low speed autonomous emergency braking in real-world rear-end crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 81, 24–29. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.03.029>

Harms, I.M., Dekker, G.M. (2017) Adas from owner to user. Report Connecting Mobility.

Sparrow, R., & Howard, M. (2017). When human beings are like drunk robots: Driverless vehicles, ethics, and the future of transport. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2017.04.014>