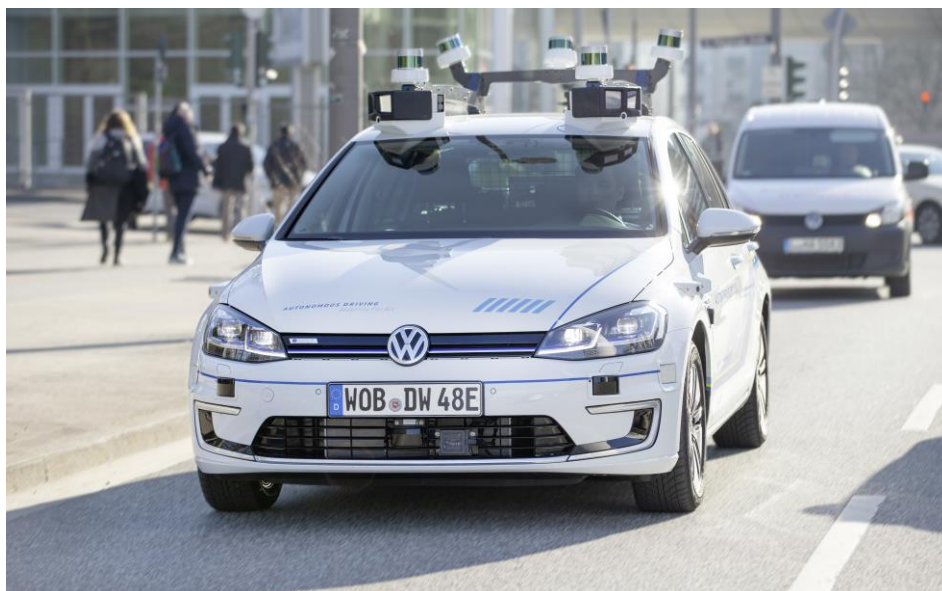




5 april 2019

Volkswagen rijdt volledig autonoom in Hamburg



- **Eerste testritten onder reële omstandigheden in een Duitse grootstad**
- **Een vloot van e-Golfs is speciaal aangepast voor volledig autonoom rijden op niveau 4**
- **Het initiatief past binnen een strategische mobiliteitssamenwerking met de Hanzestad**
- **Axel Heinrich, hoofd van de onderzoeksafdeling van de Volkswagen-groep: "Testritten in een stadsomgeving bieden ons uitstekende kansen om autonoom rijden verder te bevorderen."**

De Volkswagen-groep voert met autonome voertuigen tests uit in het publieke stadsverkeer van Hamburg. Dit zijn Volkswagens eerste tests onder reële omstandigheden met autonoom rijden tot niveau 4 in een Duitse grootstad. Een vloot van vijf e-Golfs vol laserscanners, camera's, ultrasoonsensoren en radars rijdt op een drie kilometer lang stuk van het testparcours voor autonoom en geconnecteerd rijden (TAVF) in de Hanzestad. De data van deze ritten, die de onderzoeksafdeling van de groep continu bestudeert met naleving van alle privacyregels, zullen worden gebruikt bij de talrijke onderzoeksprojecten van de groep naar

Press contact Volkswagen
Jean-Marc Ponteville
PR Manager
Tel. : +32 (0)2 536.50.36
Jean-marc.ponteville@dieteren.be

S.A. D'Ieteren N.V
Maliestraat 50, rue du Mail
1050 Brussel/Bruxelles
BTW/TVA BE0403.448.140
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Meer informatie
<http://www.dieteren.be/dieteren-auto-nl.html>



autonoom rijden, naar tests met klantgerichte dienstenpakketten en naar de optimalisering van individueel vervoer.

Axel Heinrich, hoofd van de onderzoeksafdeling van de Volkswagen-groep: "Bij deze tests kijken we zowel naar de technische mogelijkheden als naar de vereisten voor de stedelijke infrastructuur. Om autorijden in de toekomst nog veiliger en comfortabeler te maken, moeten namelijk niet alleen voertuigen autonoom en intelligenter worden, maar moeten de steden ook een digitaal ecosysteem bieden waarbinnen de auto's met de verkeerslichten en de verkeersgeleidingssystemen maar ook met elkaar kunnen communiceren."

In de stad Hamburg wordt ondertussen een negen kilometer lang testparcours aangelegd voor autonoom en geconnecteerd rijden (TAVF), dat tegen 2020 volledig klaar zal zijn. Daartoe rust de vrije Hanzestad Hamburg opeenvolgende verkeerslichten uit voor communicatie van infrastructuur naar voertuig (I2V) en van voertuig naar infrastructuur (V2I). Op die manier zetten Volkswagen en Hamburg een duidelijke stap naar een verdere optimalisering van de verkeersdoorstroming met behulp van digitalisering en naar een omvangrijke toepassing van autonoom rijden in de stad.

Michael Westhagemann, Hamburgs senator voor Economie, Verkeer en Innovatie: "Over 2,5 jaar vindt in Hamburg het Wereldcongres voor Intelligente Vervoersystemen (ITS) plaats. Autonoom rijden zal een grote rol spelen. Ik ben tevreden dat we met onze strategische partner Volkswagen al een eerste gebruiker voor ons testparcours hebben gevonden. We zullen Hamburg in de kijker zetten als een modelstad voor intelligente mobiliteit en tegen 2021 vele innovatieve mobiliteitsprojecten aan de wereld voorstellen."

De door de onderzoeksafdeling van de Volkswagen-groep aangepaste e-Golfs zijn uitgerust met 11 laserscanners, 7 radars en 14 camera's. Bij de regelmatige testritten, die telkens meerdere uren zullen duren, zal per minuut tot 5 gigabyte aan data worden uitgewisseld. Daarom zit in de koffer van de e-Golf een rekeneenheid met de kracht van 15 laptops. Deze enorme rekenkracht en de precieze sensortechnologie maken dat voetgangers, fietsers, andere auto's, kruispunten, voorrangregels, parkerende voertuigen en rijstrookwissels in het rijdende verkeer op een zo kort mogelijke afstand en binnen milliseconden worden herkend. Ondanks de grote verscheidenheid en complexiteit van de informatie moet de kunstmatige intelligentie van de voertuigsoftware alle relevante objecten waarnemen en zo nodig reageren, maar hij mag geen vals alarm slaan.



Daarom wordt met verschillende vormen van kunstmatige intelligentie gewerkt, met onder meer deep learning, neuronale netwerken en staalherkenningsprocedures.

Om veiligheidsredenen zit tijdens deze testritten in Hamburg altijd een speciaal opgeleide testrijder aan het stuur, die permanent alle rijfuncties in de gaten houdt en die indien nodig kan ingrijpen. Bovendien worden alle privacyregels volledig gerespecteerd.

Om autonoom rijden op de openbare weg – helemaal tot autonoom rijden op niveau 5 – functioneel te maken, werkt de onderzoeksafdeling van de Volkswagen-groep met alle merken en relevante departementen van de groep samen. Zo stromen de resultaten van dit project door naar andere onderzoeks- en ontwikkelingsinitiatieven. Het doel is om klanten over een paar jaar autonoom vervoer van goederen en personen in de publieke ruimte te kunnen aanbieden. Dat zal bijdragen tot de verbetering van de doorstroming en van de veiligheid van het verkeer. Maar autonoom rijden zonder veiligheidsrijder op de openbare weg vereist echter ook een aanpassing van het wettelijke kader en de inrichting van de nodige infrastructuur.

De verschillende niveaus van geautomatiseerd rijden:

Niveau 1: Rijden met rijassistenten

Voorbeeld: ACC (automatische afstandsregeling)

Niveau 2: Deels automatisch rijden

Voorbeeld: Travel Assist (combinatie van automatische afstandsregeling en rijstrookassistent)

Niveau 3: Voorwaardelijk automatisch rijden

Voorbeeld: fileassistent

Niveau 4: Doorgedreven automatisch rijden

Voorbeeld: autonoom rijden in parkeergarages

Niveau 5: Autonoom rijden

Voorbeeld: volwaardig vervoer zonder bestuurder

De Volkswagen-groep

www.volkswagenag.com

D'leteren

<http://www.dieteren.com/nl>
