



Vlaams
Parlement

ingediend op **219** (2014-2015) – Nr. 1
23 januari 2015 (2014-2015)

Voorstel van resolutie

van Peter Van Rompuy, Annick De Ridder, Mathias De Clercq,
Bert Maertens, Dirk de Kort en Björn Anseeuw

betreffende de geautomatiseerde,
gemotoriseerde voertuigen (driverless vehicles)

TOELICHTING

Het multimodale aspect van mobiliteit dat meer dan ooit op het voorplan treedt, zorgt voor een mentaliteitswijziging bij de nieuwe generatie autogebruikers. Zij willen eerder een efficiënte mobiliteit dan autobezit.

De relatie tussen voertuig en bestuurder zal de komende twintig jaar sneller veranderen dan in de afgelopen honderd jaar. Dit heeft alles te maken met de huidige ontwikkelingen die de autosector doormaakt. De ontwikkeling van een zelfrijdende auto door Google, en de automobiellindustrie, kan een nieuw denken rond mobiliteit teweeg brengen.

Hierbij dient de nodige aandacht te gaan naar een breed scala van voertuigen en technologische evoluties.

Niet alleen de auto, maar ook het openbaar vervoer en de zogenaamde 'shuttles' zonder bestuurder zijn belangrijk. Het vervoer van (zware) vracht binnen industriële terreinen, haven terreinen, mijngebieden en het na- en voortransport van deze gebieden zijn belangrijk in de evolutie van 'zelfrijdende voertuigen'. Tot slot dient ook aandacht gegeven te worden aan zware werktuigen en voertuigen, op en rond mijn terreinen, landbouwgebieden en industriegebieden.

Voertuigen en wegen worden steeds slimmer. Ingenieurs werken aan snelwegen die met voertuigen communiceren. En er zijn al slimme auto's die ons adviseren en rijtaken overnemen. Ze zien wanneer we moe worden, waarschuwen als we dreigen onze rijbaan te verlaten en grijpen in om een botsing te voorkomen als we te laat remmen. Door deze ontwikkelingen lonkt de droom van een zelfsturende auto aan de horizon: een auto waarin we volledig onze handen vrij hebben, en die ons veilig, efficiënt en schoon van A naar B brengt.

Onder meer de Google-car toont aan dat met sensortechnologie en slimme algoritmen zelfrijdende voertuigen ontwikkeld kunnen worden, die niet afhankelijk zijn van communicatie tussen voertuigen en infrastructuur. Met camera's, gps, radar en ondersteunende programma's kunnen voertuigen zelfstandig hun omgeving 'lezen' en op basis daarvan rijtaken overnemen van automobilisten.

In de afgelopen jaren heeft de Google-car in de Verenigde Staten veel aandacht getrokken als toonbeeld van de innovatieve kracht van de Silicon Valley-regio. Door middel van speciale wetgeving is er in verschillende Staten ruimte geboden voor het testen van zelfsturende voertuigen op de openbare weg¹.

De automobiellindustrie heeft eveneens een sterke evolutie doorgemaakt en technologieën ontwikkeld die de bestuurder ontlasten van en ondersteunen met een aantal taken. Denk bijvoorbeeld aan Line Keeping Assistance en Adaptieve Cruise Controle, een systeem waarbij de snelheid en volgafstand van de voertuigen wordt geregeld.

Maar deze beweging kadert zeker niet alleen in een innovatieoefening voor hippe technologie liefhebbers. Zelfsturende voertuigen zullen ook revolutionaire gevolgen kunnen hebben voor verkeersveiligheid, voor een betere benutting van de wegcapaciteit enzovoort.

Het Vlaamse regeerakkoord geeft de ambitie aan om tegen 2050 geen verkeersdoden meer te hebben in Vlaanderen. De 'vision zero' of 'Go for zero'-doelstelling

¹ Bron:

http://www.rathenau.nl/uploads/tx_tferathenau/Rapport_-_Tem_de_robotauto_-_Rathenau_Instituut.pdf

zet in op verschillende aspecten. Gedragsverandering, veiliger infrastructuur enzovoort, maar ook veiliger voertuigen.

Daarenboven nemen zelfsturende auto's, zeker als ze nog eens met elkaar communiceren, veel minder ruimte in op de weg omdat de tussenafstanden veel korter kunnen gehouden worden.

Kortom, allemaal goede redenen om deze proefprojecten te ondersteunen. Tests met zelfrijdende voertuigen kunnen in Vlaanderen echter nog niet. In enkele Amerikaanse staten, in Spanje, Polen en Londen heeft men het testen van dit soort voertuigen wel reeds gereguleerd. Ook Nederland wenst dit voorbeeld te volgen in 2015.

Vlaanderen heeft op vlak van mobiliteit enkele uitdagingen die het niet uit de weg kan gaan:

- fileleed:

volgens een rapport van Verkeerscentrum Vlaanderen valt op dat de filelengte in 2013 doorgaans beduidend hoger ligt dan het jaar voordien. De filezwaarte neemt in 2013 op jaarbasis op nagenoeg alle wegen toe ten opzichte van 2012; niet alleen op de wegen waar wegenwerken plaatsvonden in 2013 maar ook op de wegen waar noch in 2012, noch in 2013 werken waren en waar dus een meer 'zuivere' evolutie kan worden waargenomen;²

- vergrijzing (minder mobiele senioren):

de vergrijzing zet zich voort. In 2030 zullen er in Vlaanderen 1,58 miljoen 65-plussers zijn. 480.000, of 44 procent, meer dan nu. Ook het aantal 80-plussers zal fors stijgen. Dat tonen de bevolkingsprojecties van de Studiedienst van de Vlaamse Regering;

- hoge bevolkingsdichtheid:

Vlaanderen heeft een erg hoge bevolkingsdichtheid en vormt daarnaast dankzij zijn centrale ligging een van de belangrijkste verkeersknooppunten in West-Europa. Deze verkeersaders doorkruisen de regio van noord naar zuid en van oost naar west. Hierdoor ontstaat er enerzijds een hoge druk op de open ruimte en het leefmilieu, maar anderzijds wordt er economische activiteit en bewoning aangetrokken. Vlaanderen behoort met bijna zeven en een half miljoen inwoners op 13.682 km² tot de meest verstedelijkte gebieden in de wereld;

- hoge verkeerstol:

Vlaanderen heeft nog steeds een veel te hoge tol aan verkeersslachtoffers. Met 384 verkeersdoden in 2013 en duizenden zwaargewonden behoort ons verkeer tot het dodelijkste van West-Europa.

Innovatie rond zelfrijdende voertuigen kan een deel van het antwoord zijn op deze grote maatschappelijke uitdagingen, echter ontbreekt in Vlaanderen het wetgevende kader. Met betrekking tot de ontwikkeling van een intelligenter wegverkeer kunnen we naast de ontwikkeling en praktijk van geavanceerd verkeersmanagement ook twee andere relevante ontwikkelingspaden onderscheiden: die van coöperatieve systemen en autonome voertuigen.

Volgens artikel 8.1 van de Belgische Wegcode³ dient elk voertuig in beweging een bestuurder te hebben. Deze innovatieve techniek kan zodoende in Vlaanderen momenteel nog niet uitgerold worden op de openbare weg, aangezien de wegcode dit niet toelaat.

² <http://www.verkeerscentrum.be/pdf/rapport-verkeersindicatoren-2013-v1.pdf>.

³ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gewijzigd door het koninklijk besluit van 21 juli 2014.

Volgens artikel 8.3 van de Belgische wegcode moet elke bestuurder in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten. Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben.

Deze laatste zinsnede dient eveneens aangepast. Omdat de innovatieve technieken juist de controle van het voertuig geheel of gedeeltelijk, en al dan niet tijdelijk overnemen.

Peter VAN ROMPUY
Annick DE RIDDER
Mathias DE CLERCQ
Bert MAERTENS
Dirk DE KORT
Björn ANSEEUW

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat:
 - 1° de technologie rond geautomatiseerde, gemotoriseerde voertuigen reeds vergevorderd is;
 - 2° deze technologie een antwoord kan bieden op een aantal grote maatschappelijke uitdagingen in Vlaanderen waaronder in het bijzonder de verkeersveiligheid en de doorstroming;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° werk te maken van de uitrol van het door haar reeds aangekondigde proefproject voor 'driverless vehicles' op privaat of semi-publiek terrein;
 - 2° om bij de federale overheid een aanpassing van het wetgevend kader te bepleiten zodat in de toekomst proefprojecten met 'zelfrijdende' voertuigen ook kunnen opgezet worden op openbaar domein.

Peter VAN ROMPUY
Annick DE RIDDER
Mathias DE CLERCQ
Bert MAERTENS
Dirk DE KORT
Björn ANSEEUW