

Van: Netwerk Duurzame Mobiliteit <info@duurzame-mobiliteit.be>
Verzonden: maandag 3 februari 2014 10:30
Aan: Veerle Solia
Onderwerp: De zelfrijdende auto (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 33)

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 33



nieuwsbrief

3 februari 2014

De zelfrijdende auto



Tijdens het autosalon krijgt iedereen die min of meer bezig is met mobiliteit de vraag voorgeschied wat de toekomst zal brengen. Meestal gaan de vragen over alternatieve brandstoffen (elektrische voertuigen of auto's op waterstof). Dit jaar maakt de slimme auto zijn opmars. Techno-optimisten zien auto's al zelfstandig rondrijden.

De steile opmars van de zelfrijdende auto

Technologische snufjes zijn ondertussen de normaalste zaak in auto's. ABS, GPS, cruise control, **eCall** en **parkeerhulp** om er een beperkt aantal op te noemen.

In Californië (**Google Driverless Car**) en in Spanje (**Volvo's driverless road train**) wordt ondertussen al volop geëxperimenteerd met geautomatiseerde systemen op de openbare weg.

Google verwacht tegen 2018 dat zijn autonome auto marktrijs zal zijn, de grote constructeurs (onder meer BMW, GM, Audi en Nissan) mikken op 2020 om een 'betaalbare' versie op de markt te brengen. Sterker nog, Sheryl Connelly, futurologe bij Ford, verwacht tegen 2040 dat driekwart van de auto's autonoom rijdt.

Noodzaak voor verkeersveilige automobility

De oorzaak van een ongeval ligt meestal bij de mens aan het stuur, volgens sommige bronnen zelfs in **meer dan 90 % van de gevallen**.

Om de doelstellingen uit het **Mobiliteitsplan Vlaanderen (nul verkeersdoden tegen 2050)** te halen is een totaal ander mobiliteitssysteem dan het huidige noodzakelijk. Ook minister Crevits ziet de invulling van die doelstelling enkel realiseerbaar als we van veiligheid niet langer een optie maken, maar **verkeersveilige technologie verplichten**. Ook voor **andere weggebruikers** zal automatisch rijden veel gevolgen hebben, waar nu al aandacht aan moet besteed worden.

De capaciteit van de bestaande weginfrastructuur neemt toe door zelfrijdende auto's. Ze nemen veel minder ruimte in wanneer ze rijden en doordat ze onderling communiceren gebeurt het in- en uitvoegen veel vlotter.

Toch is de zelfrijdende auto niet het panacee voor al onze mobiliteitsproblemen. Zo zal de auto in de stad niet plotsklaps minder ruimte innemen. Ook de milieueffecten van een inefficiënt mobiliteitssysteem gebaseerd op fossiele brandstoffen worden niet kleiner. Daarnaast bestaat het risico dat deze technologie het autobezit nog een stuk duurder gaat maken en dus ontoegankelijk voor heel wat mensen.

Start van een mental shift, van auto-auto naar auto-bus

Net zoals in de muziekindustrie, waar we evolueren van bezit van fysieke producten (platen, Cd's) naar streamingdiensten. In plaats van dragers kopen we toegang, in feite een nieuwe definitie voor bezit. Ook voor autoconstructeurs geldt dit. In plaats van auto's zal de markt evolueren naar een **vraag naar mobiliteit**. Om dit te bereiken zijn er nog heel wat psychologische omslagen nodig. Een van die omslagen is dat de auto niet langer een statussymbool is, maar een gebruiksvoorwerp. Die omslag is nu al gaande, we zien meer en meer mensen kiezen voor een gedeelde vorm van automobility. Dat hebben **sommige autoconstructeurs** zelfs al begrepen en ze passen hun strategie daarop aan. Een volgende stap is het loslaten van de controle van het voertuig en dit over te laten aan technologie.

Eenmaal die psychologische omslagen voorbij is de weg vrij voor een mobiliteitssysteem waar techno-optimisten natte dromen van krijgen. Niemand heeft nog een eigen wagen, de straten zijn groene speelomgevingen zonder blikken dozen. Je stapt of fietst tot aan een **ophaalpunt** waar je meteen een zelfrijdend voertuig instapt dat je op je bestemming brengt. Heb je een langere trip voor de boeg, sluit je module zich aan bij een **trein** van andere modules die je aan hoge snelheid ter plaatse brengt. Ondertussen hou je je met belangrijker zaken bezig.

Nieuwe technologie zoals de zelfrijdende wagen kan dus wel leiden tot een duurzamer mobiliteitssysteem, maar dan moeten we het beeld van een auto loslaten en kiezen voor mobiliteit.

actueel - januari 2014

- | | |
|-----------------|--|
| 30/01/14 | Trajectcontrole flitst 305.157 Belgen (hln.be). Er is wel een duidelijke afname van het aantal snelheidsovertredingen hoe langer de trajectcontrole in werking is. Het aantal ongevallen daalt ook sterk. |
| 29/01/14 | De oorlog tussen gezondheid en mobiliteit (gva.be). Vooral in de omgeving van onze steden blijven meetresultaten qua stikstofdioxide (NO2) en fijn stof onrustwekkend. |
| 27/01/14 | Vlaams project moet meer thuiswerk mogelijk maken (hln.be). VIM en Flanders Synergy gaan bedrijven begeleiden om flex- en thuiswerk beter in te brengen. |
| 24/01/14 | Verkeerscamera's massaal defect rond Brussel (nieuwsblad.be). Vlaanderen is bezig met een inhaalbeweging rond telematica. |
| 21/01/14 | Crevits wil promillegrens naar 0,2 (De Standaard). Zelfs matig alcoholgebruik verhoogt het risico op verkeersongevallen. |
| 21/01/14 | Crevits wil busdiensten naar moeilijk bereikbare werkplekken (De Standaard). Door het shuttledecreet wil Crevits moeilijk bereikbare werkplekken, zoals havengebieden, bedienen. |
| 20/01/14 | Topman De Lijn: niet langer bussen tot in elke uithoek (nieuwsblad.be). De principes van basismobiliteit zijn niet meer houdbaar en moeten volgens De Lijn herdacht worden, met focus op de steden. |
| 19/01/14 | Auto blijft verspillend energieverbruiker, trein meest efficiënte (dewereldmorgen.be). Naar energiegebruik blijkt de auto het minst efficiënt, zelfs minder efficiënt dan het vliegtuig. |
| 17/01/14 | Nul verkeersdoden mogelijk met verplichte technologie in wagens (De Morgen). Enkel door nieuwe voertuigtechnologie kunnen de verkeersveiligheidsdoelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen gehaald worden. |
| 17/01/14 | Klachten over wegen verdubbeld (hln.be). Weggebruikers vinden sneller hun weg naar het meldpunt. |
| 16/01/14 | Oeso: 'Waarom subsidieert België elke vorm van vervoer?' (De Standaard). Volgens de OESO kan het Belgische mobiliteitssysteem niet goed functioneren. |
| 14/01/14 | Strengere straffen voor dronken rijden (De Standaard). Naast een hogere boete wordt ook recidive strenger bestraft. Beroepschauffeurs mogen nog 0,2 promille alcohol in hun bloed hebben. |

14/01/14	"Over 5 jaar gaan we alle auto's in ons land volgen" (De Morgen). Over 5 jaar zal elke politiezone over camera's beschikken die nummerplaten herkennen.
09/01/14	Politieke ruzie over vermiste fietspaden (nieuwsblad.be). In plaats van 1.800 kilometer nieuwe fietspaden zouden het er slechts 560 kilometer zijn.
08/01/14	Nog maar twee alcoholsloten geïnstalleerd (De Morgen). In België rijden 2 auto's met alcoholsloten rond, in Nederland 6.000.
07/01/14	Febiac wil rijbewijs voor bromfiets vanaf 14 jaar (hln.be). En dat terwijl de bromfiets het voertuig is met de grootste kans op ongevallen.
06/01/14	Belg voelt zich veiliger in het verkeer dan jaar geleden (hln.be). En toch was 1 op 9 Belgen betrokken bij een ongeval met stoffelijke schade.
06/01/14	Febiac vraagt structurele maatregelen voor concurrentiepositie wegvervoersector (trends.be). Sterke stijging van verkoop EURO V vrachtwagens in december ten gevolge invoering EURO VI.
05/01/14	Vlaamse overheden terughoudend met elektrisch vervoer (express.be). Ondanks subsidies kochten ze nog maar 68 elektrische voertuigen, hoofdzakelijk lichte vrachtwagens.
03/01/14	Dertig procent meer gebruikers Cambio [in Antwerpen] (gva.be). Ook in de rest van Vlaanderen steeg het aantal gebruikers, met zo'n 25%.
03/01/14	'Accidentologen' gaan ongevallen analyseren (nieuwsblad.be). Het BIVV wil starten met een multidisciplinair ongevallenteam om diepteanalyses uit te voeren.
02/01/14	Autoverkoop stabiel in 2013 (De Standaard). 486.065 nieuwe voertuigen.
01/01/14	Spartacus wordt de ruggengraat van Limburg (hbvl.be). Het openbaar vervoer in Limburg wordt een stuk versterkt.

[aankondiging - februari 2014](#)

05&06/02/14	Dag van Verkeer & Mobiliteit - de grootste vakbeurs voor mobiliteitsprofessionals
05&06/02/14	Dag van de Openbare Ruimte - 10e editie van de vakbeurs
05/02/14	Congres Publieke Ruimte - themedag "Ruimte voor gezondheid"
25/02/14	Inspiratiemeeting Mobiliteitsmanagement - juiste prijs voor onze mobiliteit

Heb je zelf iets aan te kondigen, stuur het naar de [redactie](#)!

'Bij 1.000 likes graven we de Reep zelf uit'



"We hebben al lang genoeg gewacht," dachten de initiatiefnemers en ze richtten een [Facebookgroep](#) op die op 1 dag meer dan 3.000 'likes' haalde. Er zat dus niets anders op om de spades ter hand te nemen en te beginnen met het graafwerk. Het idee was gegroeid op een [forum voor bouwprojecten](#). De Reep is de historische verbinding tussen Leie en Neterschede die in de jaren zestig gedempt werd om parkeerplaatsen aan te leggen. Er waren al langer plannen om het water opnieuw vrij spel te geven, maar daar was het te lang op wachten. Ondertussen hebben Waterwegen en Zeekanaal NV, Stad Gent en TMVW al [bevestigd](#) dat de werken nog dit jaar beginnen.

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

Komimo
België

Kasteellaan 349a - 9000 Gent 09 331 59 10 - [Uitschrijven](#) - [Redactie](#)

