



San Francisco,
VS



- Wessel van der Pol, getrouwd
- Woonplaats: San Francisco
- Functie: Sales Engineer 2getthere
- Project: Promoten autonome voertuigen. Naar San Francisco verhuisd voor het werk van zijn vrouw. Drie maanden na aankomst gaan werken voor 2getthere.



Pendelbussen van bedrijven zijn de stadsbewoners een doorn in het oog.



West Portal Station. De MUNI-light rail is een hoofdader voor de stad.



Het BART-metronet verbindt San Francisco met de voorsteden. Het BART-metronet verbindt San Francisco met de voorsteden.



De cable car, symbool van San Francisco.

San Francisco gaat ervoor

San Francisco is niet alleen by far de leukste stad van de VS, ook de plek waar de ontwikkelingen in de autonome voertuigtechnologie wereldwijd leidend zijn. De ideale plek voor mij als vooruitgeschoven post van 2getthere, het Nederlandse bedrijf dat al met autonome voertuigen bezig was toen in Silicon Valley nog vooral fruitbomen groeiden. Wij waren 'first' en Amerika is dit geval 'second'. Toch is het zeer uitdagend om juist hier onze systemen te introduceren.

In Amerika is alles groter, groter, groter. Met name in Californië bevindt zich een groot aantal uitgestrekte hightech bedrijventerreinen, campusachtige omgevingen met bedrijven die vaak in meerdere gebouwen zijn gevestigd. Medewerkers verplaatsen zich noodgedwongen tussen die gebouwen voor overleg en meetings – een verlies van (dure) werktijd. Wij denken dat dit de ideale omgeving is voor autonome vervoeroplossingen. Want die zijn relatief eenvoudig te realiseren op een (goeddeels) afgesloten campus, waar weinig tot geen ander

verkeer is en de aanleg van speciale rijstroken geen probleem is. De voordelen zijn evident: niet alleen bekort autonoom vervoer de reistijd aanzienlijk, werknemers kunnen de reistijd ook nog eens nuttig gebruiken. Kortom, die investering verdient zichzelf terug.

Aan mij de taak contacten te leggen. Deuren te openen. Hightechbedrijven te interesseren voor een product uit dat kleine, verre Nederland. Niet altijd eenvoudig in een omgeving waar je geen krant kunt openslaan of er staat een artikel in over de laatste lokale ontwikkelingen op het gebied van autonome voer-

tuigen. Gelukkig is er ook oog voor de obstakels en uitdagingen, zoals de noodzaak van inpassing in het openbaar vervoersysteem. Dat laatste is geen gemeengoed in Amerika, maar weer wel in San Francisco waar de BART-metro en de MUNI-light rail de aderen van de stad zijn. Niet voor niets staat de beroemde cable car symbool voor San Francisco.

Regelgeving verschilt

Juist in de aansluiting op openbaar vervoersystemen, maar ook op het terrein van veiligheid hebben we – klein als we misschien zijn – een paar sterke troeven in handen. Al in 2003 was 2getthere betrokken bij de Europese onderzoeksprojecten CyberCars en CyberMove, gericht op automatische vervoermiddelen. De huidige ParkShuttle bij bedrijventerrein Rivium was onderdeel van die projecten. We hebben al veel ervaring opgedaan in het samenwerken met lokale overheden

en partijen als de RDW, die steeds nauw betrokken is geweest om de veiligheid van onze autonome voertuigen te beoordelen. De kennis en kunde die we hebben opgedaan, kunnen we nu gaan exporteren. Waarbij ik wel merk dat de Amerikaanse regelgeving duidelijk verschilt van de onze. Zakendoen is hier wat dat betreft echt lastiger omdat er niet alleen federale wetten, maar ook wetten per staat van toepassing zijn. In Florida zijn de zaken anders geregeld dan in California, Texas of New York.

Transportation manager

2getthere is al jaren actief in Amerika en daarvan profiteer ik volop. De bestaande contacten zijn over het algemeen zeer warm en er is veel bereidheid om te helpen bij het vinden van nieuwe contacten. Ook het Nederlandse consulaat biedt steun, mede door zijn netwerk van innovatiemedewerkers. Mijn ingang bij de grote bedrijven is doorgaans de 'transportation manager' – een functie zonder Nederlands equivalent. Veel bedrijven hebben hier namelijk een eigen vloot aan bussen (!) die elke morgen medewerkers uit de stedelijke regio ophalen, om

ze 's avonds weer af te leveren. Iets dat we bij ons niet kennen. En misschien maar goed ook, want al die pendelbussen zijn de inwoners van de stad inmiddels een doorn in het oog.

In andere delen van Amerika werken we samen met lokale partners. Zo hebben we een samenwerkingsverband met het bedrijf Oceaneering voor vervoersystemen in pretparken. Omdat Oceaneering erg goed is ingevoerd in die markt, is het leggen van contacten 'via de band' heel gemakkelijk. De samenwerking met een Amerikaanse partij heeft nog een tweede voordeel: we kunnen zo vrij gemakkelijk voldoen aan de 'Buy American Act', omdat de productie van de voertuigen dan lokaal plaatsvindt.

Gericht op de auto

Campus-achtige bedrijventerreinen zie je in Europa eigenlijk niet. Maar ook de Amerikaanse steden verschillen enorm van de Europese; ze zijn veel meer gericht op de auto. De ontwikkelingen in autonoom vervoer richten zich hier dan ook met name op de privéauto en veel minder op het openbaar

vervoer. Dat is jammer, want bij 2getthere zien we autonome vervoersystemen juist als een geweldige mogelijkheid om het openbaar vervoer net te complementeren.

Hier ligt op de langere termijn mijn grootste uitdaging. Want voorlopig is er in Amerikaanse steden op z'n best sprake van vrijblijvende 'demonstraties'. Met een doorgaans zeer bescheiden budget wordt geprobeerd beslissers te overtuigen dat de technologie klaar is voor implementatie op grotere schaal. Zelfs als dat gebeurt op een aansprekende locatie, zijn deze demonstraties zelden indrukwekkend. Er is zoveel koudwatervrees, dat de snelheid van het voertuig laag moet blijven. En er moet altijd een safety steward aan boord zijn. Dit spreekt niet erg tot de verbeelding, waardoor in veel gevallen de beslissers ook geen vervolgstappen maken. Kortom, ook voor de komende jaren blijft er voor ons in Amerika volop werk aan de winkel!

Op www.verkeerskunde.nl/rddw vindt u deze en eerdere bijdragen.