



San Francisco, US



- Gert Blom, samenwonend, 2 (volwassen, uithuizige) kinderen
- Woonplaats: Genk (België)
- Functie: Strategisch adviseur mobiliteit, gemeente Helmond
- Project: Namens Polis en CoEXist spreker op het Automated Vehicle Symposium in San Francisco, juli 2017



Voetgangers hier blijven wachten bij de verkeerslichten tot het moment dat ze mogen oversteken, zonder uitzondering



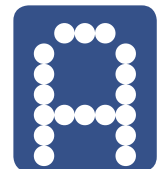
Vlakbij Union Square zie ik zowaar ook nog een mogelijkheid voor leenfietsen, gesponsord door Ford



De conference is wat je mag verwachten: huge! Plenaire sessies met een capaciteit voor meer dan 2000 plaatsen en de meeste sessies zitten vol

## If you are not at the table, you are on the menu!

Op 10 juli vlieg ik naar San Francisco. Hier spreek ik namens het Europese project CoEXist over het belang en de mogelijke problemen van automated vehicles voor steden en kan ik de Helmondse rol binnen CoEXist en de plannen die we in Helmond hebben, toelichten. Ook presenteer ik namens de Europese netwerkorganisatie Polis de concept-Position Paper die we vanuit de leden hebben opgesteld over automatisch rijden en het belang voor steden.



I tijdens mijn vlucht heb ik een bijzonder gesprek met Manuel, CEO van UNYQ in Sevilla. Ook hij innoveert in mobiliteit, maar op een heel andere manier: UNYQ produceert via 3Dprinten been- en armprothesen. Als ervaringsdeskundige laat hij meteen zijn eigen geprinte beenprothese zien. Door 3Dprinten kunnen klinieken veel sneller en flexibeler op maat prothesen produceren. Hij roemt overigens ook de regio Eindhoven als 'the place to be voor health innovation'.

### Transfer van San Francisco Airport

Ik land en tref direct de Amerikaanse mobiliteit op zijn best: een hoteltransfer met een Lincoln Black SUV. Na een geanimeerd gesprek over voetbal reageert mijn chauffeur minder enthousiast als we spreken over mijn reisdoel: het symposium Selfdriving Vehicles. 'You mean: driverless? So next time you won't need a driver anymore, my friend?' Niettemin is hij trots op de staat California en op wat er gebeurt in Silicon Valley. Overigens zie ik hier naar verhouding erg weinig Tesla's op de weg en vooral veel benzineslurpers.

Het verkeer in San Francisco rondom Union Square is geen verrassing: volledig gedomineerd door personenauto's, af en toe een verdwaalde of verdwaasde fietser en veel voetgangers. Wat mij opvalt is dat voetgangers hier blijven wachten bij de verkeerslichten tot het moment dat ze mogen oversteken, zonder uitzondering! En vlakbij Union Square zie ik zowaar ook nog een mogelijkheid voor leenfietsen, gesponsord door Ford. Misschien een veeg teken: van de ongeveer 30 beschikbare fietsen is er slechts één uitgeleend. Fietzen in SF is dan ook een beetje levensmoe zijn.

### Huge

En dan de conference zelf. De opzet is wat je mag verwachten: huge! Plenaire sessies in de continental ballroom van het Hilton Union Square Hotel met een capaciteit voor meer dan 2000 plaatsen en de meeste sessies

zitten vol. Deelnemers komen vooral vanuit de VS, maar ook uit Europa en dan ontbreken de Nederlanders uiteraard niet. Ik ontmoet onder meer vertegenwoordigers van RDW, RWS en I&M, maar opvallend weinig vertegenwoordigers vanuit de steden. Er wordt vooral 'over' steden gesproken. Als we ervan uitgaan dat de automatische voertuigen er toch gaan komen, moeten wij als steden zelf wel actiever worden! Of, zoals mijn collega uit Boston het verwoordde: 'If you are not at the table, you are on the menu!'

Wat ik uit de verschillende sessies meeneem, is de behoefte aan een realistischer beeld over de stand van zaken en gevolgen van automatisch rijden. Grootschalige uitrol in onze steden is nog niet voor morgen. En we moeten automatisch rijden vooral ook niet zien als de 'silver bullet' die alle problemen op het gebied van congestie, verkeersveiligheid en emissies wel even oplost.

### 35.000 verkeersdoden in de VS

Uiteraard wordt ook 'road safety' vaak genoemd. Dit is waarschijnlijk het meest

aansprekende (potentiële) voordeel van automatisch rijden. Robots houden zich aan de verkeersvoorschriften, worden niet afgeleid en zitten niet oververmoeid of dronken achter het stuur. Met jaarlijks 25.000 dodelijke verkeersslachtoffers in Europa, 35.000 in de VS en 1.2 miljoen verkeersdoden wereldwijd is het hoog tijd voor revolutionaire veranderingen. Automatisch rijden zou die 'gamechanger' kunnen zijn. In mijn presentatie noem ik dit als grootste uitdaging voor de ITS-community. En dan hoeven we niet te wachten op de volledig geautomatiseerde voertuigen. Versnelde invoering van een technologie als 'Intelligent Speed Adaptation', ISA, zou al grote verbeteringen kunnen brengen.

### Standpunt

Vervolgens presenteer ik namens de Europese netwerkorganisatie Polis het standpunt van de Europese steden. Zoals vaak gebeurt op een congres, zadel ik de toehoorders vooral op met veel vragen en weinig antwoorden. Er is nog te veel onduidelijk over wat 'automation' precies is en wat de gevolgen zijn

voor onze steden. Laat staan dat we al kunnen spreken van een uniform standpunt van alle Europese steden. Van mijn 'VS-counterpart' begrijp ik dat het in de VS niet anders is.

### Aanbevelingen

Vanuit Polis geef ik drie aanbevelingen: steden moeten actief worden en gaan nadenken, op beleids- en operationeel niveau, wat de introductie van deze voertuigen betekent op het gebied van verkeersmanagement, ruimtelijke inrichting, vervoersvraag en nieuwe mobiliteitsdiensten. Daarnaast is er behoefte aan een gestructureerde dialoog met de industrie over de impact voor onze steden. En er is behoefte aan research en pilots. De tijd van 'wishful thinking' en regelrechte 'bullshit' moet nu voorbij zijn. Steden hebben behoefte aan goed onderzoek, geen behoefte aan een agressieve 'technology push' en zeker niet aan 'alternative facts'!

**i** Op [www.verkeerskunde.nl/rddw](http://www.verkeerskunde.nl/rddw) vindt u het integrale verslag van Gert Blom en eerdere bijdragen.