

AUTONOME AUTO'S: 25 BELEIDSMAATREGELEN VOOR 2025

Verslag Workshop 25 great minds towards '25 – 11/03/'15 in Gent

25 great minds driving towards '25

Autopia en Taxistop brengen 25 creatievelingen samen om na te denken over mobiliteit in 2025.

Doel: Beleidsaanbevelingen creëren om gewenste scenario's te bereiken. We bekijken mobiliteit in een ruimere context van verandering.

Programma

- 09u Ontbijt en kennismaking
- 09u30 Over **gedeelde mobiliteit** in de toekomst en zelfrijdende auto's.
- 10u De toekomst door de visionaire ogen van **Michel Bauwens**, Stichter van de Peer-to-Peer Foundation, en auteur van "De Wereld Redden – Met peer-to-peer naar een postkapitalistische samenleving"
- 11u De toekomst door 25 paar visionaire ogen. Op een interactieve manier worden we in groep uitgedaagd en geprikkeld om scenario's te voorspellen en vorm te geven.
- 12u30 Broodjeslunch – Voor zij die willen, een shot van creativiteit uit het verleden doorheen het Museum voor Schone Kunsten
- 13u30 Voorstelling toekomstscenario's door groepen, open discussie
- 15u Beleidsaanbevelingen en prioriteiten korte en lange termijn.
- 16u Cake en conclusies

Inschrijven:
Laat je weten of je wel of niet komt, graag zo snel mogelijk via info@autopedia.net of www.autopedia.be

11MART2015
MSK GENT

Logo's:

In januari 2015 werkten Taxistop en Autopia mee aan een workshop in het Duitse Wremen met als onderwerp de zelfrijdende auto en de infrastructuur van de toekomst ([verslag](#)). Op 11 maart 2015 werd hierop verder gebouwd in Vlaanderen. Taxistop en Autopia brachten 25 *great minds* (vertegenwoordigers uit onder andere politiek, academische wereld, mobiliteitsveld, ...) samen die een ganse dag nadachten en debatteerden over de zelfrijdende auto en de toekomst.

De dag startte met een korte inleiding over de stand van zaken betreffende zelfrijdende auto's en shared mobility. Om de creatieve geesten van de nodige input te voorzien en te prikkelen, gaf toonaangevend denker en oprichter van de *P2P-foundation* Michel Bauwens zijn visie op de transitie van het huidige economisch klimaat naar een peer-to-peer economie.

UITGANGSPUNT VAN DE DAG: DE ZELFRIJDENDE AUTO: BUSINESS AS USUAL OF EEN GAME CHANGER?

De zelfrijdende auto dook voor het eerst op in films en tv-series uit de jaren '80. Toen leek dit ware science fiction. Vandaag anno 2015 werden reeds miljoenen kilometers gereden met geautomatiseerde voertuigen en er wordt voorspeld dat de eerste zelfrijdende auto's het volgende decennium hun intrede zullen doen in het dagdagelijks verkeer.

“De zelfrijdende auto's kunnen tot 90% van de auto's in steden doen verdwijnen”

De vraag is dus niet meer of het mogelijk is een zelfrijdende auto ter beschikking te stellen van de consument maar hoe de maatschappij ermee zal omgaan. Op de workshop in Wremen concludeerden de aanwezigen dat er enorme opportuniteiten in het verschiep liggen met deze nieuwe vorm van mobiliteit. Een recente studie van het *International Transport Forum* stelt dat

de zelfrijdende auto's tot 90% van de auto's in steden kunnen doen verdwijnen¹ zonder in te boeten op mobiliteit en mits openbaar vervoer als centraal vervoerssysteem.

Toch is enige voorzichtigheid geboden: de autonome voertuigen kunnen ook autogebruik en -bezit aantrekkelijker maken. De file kan aantrekkelijk worden, aangezien de auto ook een werk- of leefplek kan zijn. Dan liggen nog grotere problemen in het verschiet op vlak van congestie en ruimtegebruik. Dit is het *business-as-usual*-scenario.

De zelfrijdende auto kan dus ofwel een zegen zijn voor de leefbaarheid van steden ofwel nog meer congestie veroorzaken en stedelijke ruimte innemen.

Het ideale toekomstscenario: de gedeelde zelfrijdende auto

In de voormiddag zochten de 25 *great minds* naar het ideale toekomstscenario voor de zelfrijdende auto. De deelnemers kwamen unaniem tot het besluit dat de zelfrijdende auto als *game changer* moet benaderd worden. De impact kan zelfs ruimer zijn: Er zijn opportuniteiten om te evolueren naar meer gelijke kansen, basisbereikbaarheid en een meer evenwichtige maatschappij met de buurt als kloppend hart.



Volgens de 25 *great minds* zijn onderstaande fasen een realistisch en wenselijk scenario in het proces van de opkomst van de autonome auto:

- Fase 1: autonoom parkeren
- Fase 2: chauffeur bepaalt bestemming en route om er te geraken, auto rijdt autonoom
- Fase 3: chauffeur bepaalt bestemming, auto bepaalt route en rijdt autonoom
- Fase 4: chauffeur bepaalt bestemming, lokaal bestuur/overheid bepaalt route en auto rijdt autonoom.

Om uiteindelijk het gewenste scenario 4 te bereiken is echter een zekere schaalgrootte noodzakelijk. Minimaal 50% van de rondrijdende wagens moet een zelfrijdende wagen zijn voor een goede werking, 100% voor een perfecte werking. Bovendien wordt de link gelegd tussen **de autonome wagen en de deeleconomie**. Er wordt verwacht/gewenst dat deze twee zullen samengaan.

¹ <http://rt.com/news/253621-selfdriving-cars-uber-taxibots/>

COMBI-MOBILITEIT

De autonome auto schept mogelijkheden om gebruik los te koppelen van bezit. Het probleem van het teveel aan wagens kan ingedijkt worden en auto- en rittendelen zullen exponentieel toenemen, want mobiliteit à la carte wordt mogelijk. De autonome wagen moet gebruikt worden in combinatie (combi-mobiliteit) met een kwaliteitsvol collectief vervoer en een slim en sturend mobiliteitsbeleid. Kwaliteit, zekerheid, gebruiksgemak, flexibiliteit en veiligheid zijn belangrijke succesfactoren.

DE IDEALE BUURT

Delen kan ook een trigger zijn voor het ideale buurtmodel: De buurt is dan een ontmoetingsplaats en een aangename omgeving waarbij iedereen zich veilig kan voelen, waarbij iedereen rekening houdt met elkaar. De straat is dan geen transportas meer maar een publieke ruimte waar mensen elkaar ontmoeten zonder de hinder die samen gaat met particulier autobezit.

Veiligheid is het belangrijkste argument om in te zetten op de zelfrijdende auto.

De kost van verkeersongevallen, verkeersdoden en gewonden is enorm. 96% van alle ongevallen zijn te wijten aan een menselijke fout. De zelfrijdende auto kan dit reduceren tot bijna 0%. Overheden kunnen dit als voornaamste factor zien voor de versnelde invoering van de autonome wagen.

De overheid als regisseur

De (lokale) overheden hebben de sleutel in handen om tot het gewenste scenario te komen. Zij kunnen verkeersstromen *real time* sturen, en autonome auto's naar bestemmingen begeleiden via een opgelegde weg in functie van de actuele situatie. Bovendien kunnen (lokale) overheden een slim, sturend prijsbeleid uitwerken.

Er is echter een grote "maar" aan dit verhaal. Wanneer je de integratie aan de (lokale) overheid overlaat, duurt het lang om dit te organiseren omwille van teveel hervormingen en tegenstellingen. Daarom is de denktank de idee van een partnerstaat zeer genegen. De overheid die een kader schept als partner in bottom-up-projecten van burgers. *Partnerships* tussen overheid en burgerinitiatieven zullen noodzakelijk blijken. De (lokale) overheid zal ook duidelijk een andere rol moeten invullen en meer een faciliterende i.p.v. sturende overheid worden.

Er is dus nood aan een overheid die infrastructuur aanpast en die een wettelijk kader schept ten voordele van de consument rond het bezit van de data, aansprakelijkheid, enz...

Een gediversifieerd aanbod door diverse operatoren

We merken dat de auto-industrie zich omvormt van autobouwer tot aanbieder van mobiliteit. Elk zichzelf respecterend merk experimenteert vandaag met vormen van gedeelde mobiliteit (bv. Mercedes: *Car2go*, BMW: *Drivenow*, Audi: *Audiunite*,...). De winsten van de gedeelde zelfrijdende auto gaan dan voornamelijk naar globale multinationals. Bovendien heeft de consument en de lokale overheid weinig zeggenschap over de organisatie en het product. Net zoals bijvoorbeeld bij energiereuzen, of grote IT-concerns. De denktank is van mening dat de winsten van gedeelde mobiliteit terug moeten vloeien naar de consument en de buurt.

De conclusie van de 25 *great minds* is dat er nood is aan diverse aanbieders en operatoren van de zelfrijdende auto (bv. auto-industrie, nutsbedrijven, intercommunales, ...). Er wordt een bijzondere vermelding gemaakt over gebruikerscoöperaties en hun potentiële maatschappelijke rol in het beschikbaar maken van mobiliteit voor iedereen door het participatief karakter van een dergelijke organisatie.

Gemeenschappelijk bezit van data

Anno 2015 lijkt toegang en bezit van data één van de grote uitdagingen te zijn. Momenteel zit de data geconcentreerd bij grote marktspelers (Google, Facebook, Uber, ...). Data zijn essentieel voor de regisseur van het ideale toekomstscenario. Op basis van die data kan het aanbod gediversifieerd worden in functie van de gebruiker, tijd en locatie. De overheid moet er over waken dat er geen monopolie rond data gecreëerd wordt. Zo lopen we het gevaar om in het scenario van de nutsbedrijven te komen waarbij één speler te veel macht heeft en de vrije markt niet optimaal kan functioneren.

Het is dus essentieel dat data en informatie beschikbaar zijn voor iedereen, over de landsgrenzen heen. *Transport for London* heeft bv. data vrijgegeven met de idee dat iedereen die een *app* wil maken, deze data kan gebruiken op voorwaarde dat ze de resultaten delen. Dit bleek heel succesvol. Ondertussen werken ongeveer 5.000 mensen met een *app* die zo gecreëerd is. Het beschikbaar stellen van data wordt verwacht van overheden, maar kan ook verwacht worden van autonome bedrijven, die een voorname publieke dienst aanbieden, zoals mobiliteit.

Indien een operator bepaalde standaard data collectief maakt op een centraal platform, dan zullen veel meer organisaties in staat zijn om bijvoorbeeld slimme auto's of *app*'s te bouwen. Hierdoor krijg je een gezond maatschappelijk en concurrentieel model en kan de gebruiker zelf nodige keuzes maken. De data zijn dan onderdeel van de zogenaamde *commons* (dixit Michel Bauwens) waardoor je veel meer gedecentraliseerde initiatieven genereert.

25 BELEIDSMAATREGELLEN VOOR 2025

De boeiende denkdag werd afgesloten met het formuleren van 25 concrete beleidsmaatregelen om van de zelfrijdende auto een echte *game changer* te maken naar een duurzame mobiliteit met leefbare en gezellige buurten in 2025.

Zet in op een variabel, sturend prijsbeleid. Maak fiscaliteit sturend richting gebruik in plaats van bezit:

Het uitgangspunt is: autobezit afraden en duurzame alternatieven stimuleren. De maatschappij moet af van het individueel bezit van personenwagens. Een sturend prijsbeleid kan dit mee vorm geven. Het moet er op gericht zijn om de meest duurzame vorm van transport financieel het meest voordelig te maken.

1. Vervang de bedrijfswagencultuur door het mobiliteitsbudget: maak het fiscaal minder voordelig om bedrijfswagens aan te kopen;
2. Maak het fiscaal voordelig om een wagen samen aan te kopen: bv. indien een wagen gedeeld wordt, betaalt de consument 6% BTW, indien niet een hoge BTW (>21%);
3. Geef een subsidie voor de aankoop van elektrische (en CNG) wagens indien het voertuig gedeeld wordt;
4. Maak autobezit duurder;
5. Voer de slimme kilometerheffing in (bv. op basis van aantal passagiers, tijdstip en locatie van verplaatsing, enz...).
6. Maak het fiscaal voordeliger om in de stad te wonen;
7. Geef fiscale stimuli aan mensen die verhuizen in functie van de werkplaats.

Bepaal een transparant en duidelijk kader waarin gedeelde mobiliteit zich afspeelt:

8. Stel duidelijke voorwaarden en definities op betreffende gedeelde autonome voertuigen (bv. wanneer spreken we over een deelwagen, hoeveel km moet je dan delen,..);
9. Organiseer één mobiliteitsdatabank waarin collectieve data beheerd worden (cfr. Kruispuntbank voor Sociale Zekerheid of *black list* voor verzekeringen). Als overheid kan je een standaard (randvoorwaarden om data te verzamelen in eenzelfde format) opleggen. Als je deze standaard hanteert, krijg je toegang tot data;
10. Verduidelijk de regelgeving rond privacy en data en pas het juridisch kader aan i.f.v. zelfrijdende wagens en gedeelde mobiliteit (cfr. aansprakelijkheid);
11. Zet in op standaardisatie (bv. uniforme stekker voor alle elektrische wagens);
12. Beperk het aantal auto's in steden "Low Ownership Zones", of "Zero Ownership Zones";
13. Laat de ontvangende stad bepalen op welke manier een auto de stad binnenkomt;



14. Zet in op een totaal gedeelde economie: Het groei­model van de huidige economie heeft grenzen. Er is nood aan een andere manier van waardecreatie: een maatschappij die niet enkel door winst gedreven is, maar ook op andere waarden zoals geluk, participatie, duurzaamheid, ...

Maak een sturend beleid betreffende ruimtelijke ordening:

Voor een financieel haalbare, duurzame en gedeelde mobiliteit is het essentieel dat mensen zich vestigen op plaatsen met voldoende capaciteit op vlak van aanbod van collectief en zelfrijdend vervoer, goede fiets- en wandelin­frastructuur en voorzieningen.

15. Organiseer autostrades met grote zelfrijdende bussen. Aan afritten kunnen passagiers overstappen in kleinere zelfrijdende wagens voor de laatste kilometers;
16. Maak alle voetpaden 2 meter breed en voorzie veilige fietspaden;
17. Organiseer buurtparkings (in plaats van straatparkeren), waar de gedeelde voertuigen op de meest interessante plaatsen gestationeerd zijn;
18. Laat gedeelde voertuigen op busstroken rijden, zonder de doorstroming van bussen echter te hinderen;
19. Maak gebruik van bestaande parkeerterreinen van bv. grootwarenhuizen en bedrijven.

Zorg voor gebruiksgemak en sensibilisering:

20. Zet in de eerste plaats in op een *modal shift* naar stappen, fietsen en openbaar vervoer;
21. Maak één “MOBIB-kaart”, of MOBIB-betal­app voor alle vervoersmodi (trein, tram, bus, autodelen, fietsdelen, taxi, ...);
22. Stimuleer proefprojecten met zelfrijdende auto’s;
23. Zorg voor collectieve promotie van duurzame, gedeelde mobiliteit (cfr. Promotie diversiteit in VRT-programma’s);
24. Overweeg gratis openbaar vervoer voor mensen zonder rijbewijs;
25. Organiseer verschillende business modellen en abonnementsformules om de gedeelde zelfrijdende auto beschikbaar en aantrekkelijk te maken voor een zo groot mogelijke doelgroep (bv. autonome bussen, autonome luxe-wagens, enz...).