

Naam: 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 Fransisco, juli 2017

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

Maandag 10 juli – vertrek vanaf Düsseldorf

‘On my way to San Francisco for the Automated Vehicle Symposium! Ik mag daar vanuit het Europese CoEXist project spreken over belang en mogelijke problemen van Automated Vehicles voor steden. In een sessie over kansen van automation voor het OV kan ik onze rol binnen het CoEXist project toelichten en ook de plannen die we in Helmond hebben op dit gebied. In een andere sessie zal ik namens de Europese netwerkorganisatie POLIS de voorlopige versie presenteren van een Position Paper die we vanuit de POLIS leden opstellen over het onderwerp automatisch rijden en het belang voor steden. Mijn Air Berlin-vlucht vanuit Düsseldorf start met half uur vertraging, na een tamelijk chaotische boarding. Maar wat wil je, er is letterlijk nog maar één plaats vrij, verder volledig volgeboekt.’

Mobiliteitsinnovatie, maar dan op een heel ander vlak ...

‘Eenmaal aan boord, raak ik meteen in gesprek met mijn mede-passagier. Het gesprek gaat ook over innovatie in mobiliteit, maar op totaal ander vlak. Manuel uit Sevilla is founder en CEO van het bedrijf UNYQ. Het hoofdkantoor is gevestigd in Sevilla, maar hij is nu op weg naar zijn vestiging in San Francisco om nieuw geld voor uitbreiding van zijn bedrijf te vinden. UNYQ produceert via 3D printing been – en armprothesen en heeft in totaal 30 werknemers. Als ervaringsdeskundige met zelf een beenprothese, laat hij mij meteen zijn product zien. Door 3D printing kunnen klinieken veel sneller en flexibeler op maat prothesen produceren, UNYQ levert het software platform. Nederland kent hij goed. Voordat hij voor zichzelf is begonnen werkte hij voor een bedrijf in dezelfde sector met hoofdvestiging in Eindhoven. Volgens hem is die regio echt ‘the place to be voor health innovation!’

In San Francisco hoopt hij nieuwe investeerders te vinden om echt door te kunnen groeien. Amputaties, en dus vraag naar prothesen, zijn voor het grootste deel een gevolg van de verouderende bevolking: diabetes en hardklachten staan op nummer één als oorzaak van amputaties, en niet zoals ik had gedacht (verkeers)ongevallen. Dit heeft maar een aandeel van 10-15 procent. Maar zelfrijdende voertuigen, verkeersveiligheid en zijn werk zijn toch ineens in ons gesprek nauw aan elkaar gelinkt. Verrassend om gaandeweg ons gesprek te ontdekken hoe heel verschillende vakgebieden elkaar toch raken.

Vanaf 2018 hoopt Manuel break-even te draaien. Nu heeft hij vooral last van het luxeprobleem dat hij de vraag niet aankan. De levertijden lopen op en snelheid zou juist het USP van zijn bedrijf moeten zijn. Schaalvergroting moet het antwoord hierop zijn. Nog even gesproken over het belang van Europa voor zijn werk. Meer eenheid in de systemen van vergoedingen binnen Europa zou zijn bedrijf een enorme boost kunnen geven. Op dit moment is hij wel heel veel tijd kwijt met het per land uitvinden hoe de vergoedingen door particuliere verzekeraars of ziekenfondsen zijn geregeld.

En dat is nu niet echt waar hij als echte ondernemer en innovator het liefst mee bezig is ...'

Transfer van San Francisco Airport

'Dit is de Amerikaanse mobiliteit op zijn best: met een Lincoln – black SUV naar mijn hotel. Mijn chauffeur is geboren in Beirut, Libanon, maar woont al sinds zijn vijfde jaar in de VS. Hij is een enorme fan van voetbal en hoopt dat ik ook een fan van Bayern Munchen ben. Ik kom immers uit Nederland, daar spreken ze toch ook Duits ...? Hijzelf had naar zijn idee een enorm talent om professioneel voetballer te worden, maar ja, niet de juiste mensen tegengekomen en hij moest vooral voor zijn ouders zorgen die nog geen woord Engels spraken in hun eerste jaren in de VS. 'The American dream not always comes true ...' Iets minder enthousiast praat hij als we dieper ingaan op reden voor mijn komst naar zijn land: the conference selfdriving vehicles. 'You mean: driverless? So next time you will not need a driver anymore, my friend?' Niettemin is hij ook heel trots op de staat California en wat er allemaal gebeurt in Silicon Valley. Overigens zie ik er naar verhouding erg weinig Tesla's op de weg. Ik zie vooral grote benzineslurpers in de meest innovatieve staat van de USA. Als autofreak ben ik wel wat teleurgesteld. In verhouding tot Washington, waar elke 2^e auto ongeveer een Lexus RX, BMW 7-serie of MB S-klasse is, rijdt hier veel meer een mix van kleine en grote, vooral Aziatische merken.'

Law en order

'Het verkeer in San Francisco rondom het City Center, Union Square, is geen verrassing: volledig gedomineerd door personenauto's, af en toe een verdwaalde of verdwaasde fietsers en veel voetgangers. Wat mij opvalt: voetgangers blijven wachten bij de verkeerslichten tot het moment dat ze mogen oversteken; zonder uitzondering. Law en order heerst hier, wel heerlijk overzichtelijk. Vlakbij Union Square zowaar ook nog een mogelijkheid voor leenfietsen. Bijzonder: gesponsord door Ford. Misschien een veeg teken: van de ongeveer 30 beschikbare fietsen is er slechts één uitgeleend. Fietsen in San Francisco is dan ook een beetje levensmoe zijn. Dit zal voorlopig nog niet de moneymaker voor Ford worden'

En dan de Conference zelf

'De opzet in het Hilton Union Square hotel is wat je mag verwachten: huge. Plenaire sessies in de continental ballroom met een capaciteit meer dan 2000 plaatsen en de meeste sessies vol. Gelukkig zijn er overal plattegronden en wegwijzer hoe je bij de andere zalen voor de breakout-sessie kon komen. Congresdeelnemers komen vooral uit de VS, maar toch ook uit Europa en dan ontbreken de Nederlanders uiteraard niet. Vertegenwoordigers van onder meer de RDW, RWS en I&M, kom ik tegen. Wel zijn er opvallend weinig vertegenwoordigers vanuit de steden. Er wordt vooral over ons (steden) gesproken: hoe krijgen we automation in de steden, wat zijn de gevolgen enzovoort. Maar dus met heel weinig vertegenwoordigers van lokale overheden. Logisch misschien gezien de hoge kosten om naar VS te reizen, maar wel een teken aan de wand. Als we ervan uitgaan dat de automatische voertuigen er toch gaan komen, moeten wij als steden wel actiever worden. Of zoals mijn collega uit Boston het zo mooi verwoordde: *If you are not at the table, you are on the menu.*

Wat ik uit de verschillende sessies meeneem, is dat ondertussen iedereen wel behoefte heeft aan een meer realistisch beeld over de stand van zaken en gevolgen van automatisch rijden. Een grootschalige uitrol in onze steden is nog niet voor

morgen. En we moeten automatisch rijden ook vooral niet zien als de 'silver bullet' die alle problemen op het gebied van congestie, verkeersveiligheid en emissies wel even zal oplossen. Utopia or Dystopia? Heaven or hell? komt steeds weer terug. De titel van mijn eerste presentatie lijkt dan ook nog niet zo slecht gekozen: *Automation, blessing or curse for cities ?*

Wat me verder opviel tijdens de sessies die ik bezocht, is dat in de discussies in de USA vooral de impact voor de werknemers de boventoon voert. Wat gebeurt er straks met de buschauffeurs? Wat met truckers? Er wordt regelmatig verwezen naar een studie van het Internationaal Transport Forum van de OECD, die voorspelt dat in de komende 10 jaar 10 procent van de banen in de transportsector verdwijnt. In de sessie over truck automation lijkt dit in ieder geval een drogreden om niet met automation door te gaan. In de USA is er een enorm tekort aan truckers (tekort VS 200.000) en kunnen bedrijven sommige opdrachten niet aannemen omdat er gewoonweg te weinig chauffeurs zijn. In plaats van een barrière lijkt het dus juist een echte katalysator te zijn om snel over te schakelen naar driverless trucks, naast de brandstofbesparingen die van platooning worden verwacht.'

Verkeersveiligheid

'Uiteraard wordt ook road safety vaak genoemd. Dit is waarschijnlijk het meest aansprekende, mogelijke voordeel van automatisch rijden. Robots houden zich immers 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 heb ik dit als grootste uitdaging voor de ITS-community aangegeven. En dan hoeven we niet te wachten op 100 procent volledig geautomatiseerde voertuigen. Versnelde invoering van een technologie als Intelligent Speed Adaptation, ISA, zou al grote verbeteringen kunnen brengen.'

Polis

'En dan mag ik nog namens Europese netwerkorganisatie Polis het standpunt van de Europese steden presenteren; een vrij onmogelijke opgave. Zoals vaak gebeurt op een congres, zadel ik de toehoorders vooral op met veel vragen en weinig antwoorden... Er is nog 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 trouwens niet anders is.

Vanuit Polis kan ik alleen drie aanbevelingen doen:

Steden zullen actief moeten worden en gaan nadenken, op beleidsniveau en operationeel niveau, wat de introductie van deze voertuigen gaat betekenen op het gebied van verkeersmanagement, ruimtelijke inrichting, vervoersvraag en nieuwe mobiliteitsdiensten. Dat ze gaan komen, lijkt nu wel zeker. Nogmaals: *If you are not at the table, you are on the menu!*

Daarnaast is er behoefte aan een gestructureerde dialoog met de industrie over de impact voor onze steden. Niet alleen incidenteel op conferenties. Polis zal hier onder meer voor pleiten bij de Europese Commissie.

En er is behoefte aan research en pilots. De tijd van wishful thinking, alternatieve waarheden en regelrechte bulshit moet nu voorbij zijn. Steden hebben behoefte aan goed onderzoek, geen behoefte aan een agressieve 'technology push' en zeker niet aan 'alternative facts'!
