



Advies

Conceptnota ‘Geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in Vlaanderen’

Brussel, 27 april 2018

Adviesvraag: Advies conceptnota 'Geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in Vlaanderen'

Adviesvrager: advies uit eigen beweging

Ontvangst adviesvraag: n.v.t.

Adviestermijn: n.v.t.

Goedkeuring raad: 27 april 2018

Contactpersoon: Hans Bonnarens - hbonnarens@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Krachtlijnen	4
Advies	5
1 Situering	5
2 Maatschappelijke uitdagingen	5
2.1 Link naar beleidsdoelstellingen	6
2.2 Nood aan duidelijke maatschappelijke aanknopingspunten	7
3 Conclusie	8

Krachtlijnen

De Mobiliteitsraad vindt het belangrijk om aandacht te vestigen op verschillende maatschappelijke en beleidsmatige uitdagingen die verbonden zijn met geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Hoewel hij geen formele adviesvraag ontving, kiest de MORA ervoor om een advies te verlenen over de conceptnota, om zo zijn opmerkingen kenbaar te maken in een vroeg stadium van het Vlaams beleid rond dit onderwerp.

De conceptnota schetst een stand van zaken rond de beleidsaanpak op vlak van zelfsturende en geconnecteerde voertuigen in Vlaanderen, België en Europa. De nota, die eerder van beschrijvende aard is, valt uiteen in drie grote delen: situering, context en de oprichting van een interdepartementale stuurgroep die zich focust op acties en beleidskaders.

Een conceptnota is een instrument om het parlement en de maatschappelijke actoren actiever, transparanter en vroeger bij het beleid te betrekken, en om de kwaliteit van de besluitvorming en het draagvlak van de beslissingen te versterken. Rekening houdend met deze doelstelling, vindt de MORA dat de conceptnota te weinig aandacht besteedt aan de consequenties en maatschappelijke uitdagingen die deze technologieën met zich meebrengen.

De sterk technologische focus van de conceptnota en de stuurgroep, met aandacht voor data en data-infrastructuur, technologische opties, het stapsgewijs realiseren van infrastructuur, en het aanpassen regelgevend kader is niet voldoende voor de Mobiliteitsraad.

Voor de MORA ontbreken, zowel in de conceptnota als in de voorgestelde werking van de interdepartementale stuurgroep, heel wat aspecten van en linken met andere beleidsdomeinen. Voorbeelden zijn het ethische aspect, garanties op verkeersveiligheid, de noodzakelijke invulling van het algemene kader rond experimentenregelgeving, de koppeling met het mobiliteitssysteem, het ruimtelijke aspect, etc.

Naast vertegenwoordigers van MOW, AWV en EWI is het volgens de MORA nuttig om in de stuurgroep ook mensen uit het departement Omgeving en het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op te nemen. Zo kan de stuurgroep optimaal aandacht besteden aan de linken tussen verschillende domeinen en plannen. De stuurgroep moet daarnaast ook volledig transparant werken en maximaal rapporteren aan beleidsactoren en stakeholders.

Het is belangrijk voor de MORA dat deze materie in de bredere evolutie van Vlaanderen naar een digitale samenleving behandeld wordt. Hierbij moet ook aandacht gaan naar alles dat bij deze materie komt kijken op vlak van sociaal-economische effecten: werkgelegenheid, competenties, opleiding, etc.

Ten slotte wil de MORA de Vlaamse regering en de stuurgroep wijzen op de nood aan verder onderzoek en het overeenkomstig aanpassen van de Vlaamse onderzoeksagenda. Anderzijds wil de Mobiliteitsraad de regering en de stuurgroep aanmanen tot actie. Sommige acties kunnen nu al opgestart worden, zoals bijvoorbeeld onderzoeken hoe we bij het (her)aanleggen van weg- en knooppuntinfrastructuur deze nu al kunnen aanpassen aan toekomstige technologieën.

Advies

1 Situering

Op 2 maart 2018 nam de Vlaamse regering akte van de conceptnota 'Geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in Vlaanderen', op voorstel van minister Ben Weyts en minister Philippe Muyters. De Mobiliteitsraad ontving geen formele vraag om advies te verlenen over deze conceptnota.

In zijn evaluatienota 'De rol en de impact van de MORA-adviezen in het beleidsproces', die eind 2017 werd opgemaakt op vraag van de voorzitter van het Vlaams parlement, besteedt de Mobiliteitsraad specifieke aandacht aan de omgang met het toenemende aantal conceptnota's van de Vlaamse regering. In navolging van deze evaluatienota heeft de Mobiliteitsraad besloten om deze conceptnota te bespreken tijdens de raadszitting van 23 maart 2018. De bevindingen in dit advies zijn een weergave van deze bespreking.

De conceptnota

De conceptnota heeft als doelstelling "een stand van zaken [te schetsen] rond de beleidsaanpak op vlak van zelfsturende en geconnecteerde voertuigen in Vlaanderen, België en Europa." Overeenkomstig deze doelstelling, valt de nota uiteen in drie grote delen: situering, context en een voorstel naar de toekomst toe.

- In het luik **situering** geeft de nota op algemene wijze aan waar er linken zijn naar andere domeinen, met een nadruk op elementen uit de Vlaamse Visie 2050. Meer specifiek wordt de koppeling gemaakt met doelstellingen rond een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteits- en logistiek systeem, verkeersveiligheid (vision zero) en industrie 4.0. De terugwineffecten worden in de conceptnota voornamelijk positief benaderd.
- Het luik **context** schetst enerzijds de stand van zaken op het vlak van de technologie en bevat een weergave van het verwachte (technologische) pad richting volledig autonome en geconnecteerde voertuigen. Anderzijds geeft dit luik een overzicht van het actueel regelgevend kader op internationaal, Europees, federaal en Vlaams niveau. Wat betreft het Vlaams niveau wordt extra aandacht geschonken aan het kader voor experimentenregelgeving en regelluwe zones en reeds bestaande initiatieven en proefprojecten.
- Ten slotte bevat de conceptnota een **voorstel** om een interdepartementale stuurgroep op te richten. Gezien de complexe bevoegdheidsverdeling en domeinoverschrijdende dimensie van deze materie moet deze stuurgroep zorgen voor aansturing en begeleiding van de introductie van geconnecteerde en zelfsturende voertuigen.

2 Maatschappelijke uitdagingen

Een conceptnota is een instrument om het parlement en de maatschappelijke actoren actiever, transparanter en vroeger bij het beleid te betrekken, en om de kwaliteit van de besluitvorming en het draagvlak van de beslissingen te versterken. Rekening houdend met deze doelstelling, vindt de MORA dat de conceptnota een duidelijke koppeling met Vlaamse beleids- en actieplannen

mist. Ook gaat de conceptnota volgens de Raad voorbij aan belangrijke maatschappelijke aanknopingspunten en uitdagingen inzake geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.

2.1 Link naar beleidsdoelstellingen

De MORA meent dat de conceptnota nalaat om een duidelijke link te leggen met beleidsdoelstellingen en opportuniteiten inzake geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. De uitdagingen, kansen en doelstellingen uit het beleidsdomein MOW en de andere beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid staan immers niet los van elkaar.

Volgens de Raad heeft de interdepartementale stuurgroep de verantwoordelijkheid om niet op zichzelf te staan, maar te waken over de linken tussen domeinen en deze verder uit te werken. Onderstaand geeft de MORA een niet-exhaustief overzicht van belangrijke thematische en beleidsmatige linken met betrekking tot geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit die nu reeds bestaan of verdere uitwerking behoeven.

Belangrijke thematische en beleidsmatige linken

Momenteel zijn er een aantal grote, omvattende beleidsplannen in voorbereiding of uitwerking op Vlaams niveau. In vele gevallen kunnen linken gelegd worden tussen deze plannen en thema's, en een Vlaams beleid rond geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.

- Zelfrijdende en geconnecteerde wagens kunnen, naargelang de penetratiegraad, zorgen voor betere doorstroming. Bij onaangepast beleid kan dit echter ook leiden tot een toename in verkeersvolume. Het is voor de MORA belangrijk om erover te waken dat deze technologie geen nefaste effecten creëert, en bijdraagt aan een verduurzaming van mobiliteit. Een stevige link met het **Mobiliteitsplan Vlaanderen**, dat momenteel in voorbereiding is en doelstellingen zal bevatten inzake doorstroming en duurzaamheid, is dus essentieel.
- Hoewel de conceptnota de verwachte winsten op vlak van verkeersveiligheid vermeldt, legt de nota nergens een rechtstreekse link naar het **Vlaamse Verkeersveiligheidsplan** en de fiche over geautomatiseerd vervoer. Geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit kunnen echter een significante impact hebben op verkeersveiligheid, zowel in de testfase van nieuwe technologieën als bij verschillende niveaus van marktpenetratie. Volgens de MORA is dit aspect van geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit echter te belangrijk om los te zien van het overige Vlaamse beleid hierover.
- Het **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen** (BRV) is eveneens in opmaak en bevat veel linken met verwante beleidsdomeinen zoals mobiliteit, milieu, klimaat, etc. In de conceptnota komt de ruimtelijke component echter niet aan bod, noch een link met het BRV. Er zijn echter belangrijke vragen te stellen over ruimtelijke aspecten van geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit: hoe kunnen zelfrijdende wagens gekoppeld worden aan het idee van mobiliteitsknooppunten? Wat is het effect op het concept 'nabijheid' indien we evolueren naar een technologie die steeds beschikbaar is, onafhankelijk van het af te leggen traject?
- De MORA wil tevens de aandacht vestigen op de vraag hoe **lokale besturen** moeten inspelen op deze toekomstige technologieën en de bijhorende nood aan aangepaste infrastructuur. De Mobiliteitsraad meent dat er nood is aan duidelijke regelgeving over en financiering van aangepaste lokale weg- en stallingsinfrastructuur. Het is belangrijk dat de Vlaamse overheid in deze een faciliterende, ondersteunende rol speelt naar de gemeenten toe.

- De conceptnota besteedt amper aandacht aan de mogelijkheden met betrekking tot geautomatiseerd openbaar vervoer, noch aan de mogelijkheden van geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit bij Mobility as a Service en andere toekomstige vormen van collectief en openbaar vervoer. Ook op dit vlak zijn (maatschappelijke) winsten te boeken door automatisering, niet in het minst op stedelijke trajecten met goede data- en communicatieverbindingen.

Domeinen vertegenwoordigd in stuurgroep

Naast vertegenwoordigers van MOW, AWV en EWI is het volgens de MORA nuttig om in de stuurgroep ook mensen uit het departement Omgeving en het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op te nemen. Zo kan de stuurgroep optimaal aandacht besteden aan de linkers tussen verschillende domeinen en plannen die hierboven zijn vermeld. De stuurgroep moet daarnaast ook volledig transparant werken en maximaal rapporteren aan beleidsactoren en stakeholders.

2.2 Nood aan duidelijke maatschappelijke aanknopingspunten

De MORA meent dat geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, en digitalisering in het algemeen, een aanzienlijke maatschappelijke impact zullen hebben. De gevolgen van deze technologieën voor het mobiliteitssysteem maar ook het sociaal-economische systeem mogen niet onderschat worden. De maatschappelijke discussie over deze technologieën heeft daarom nood aan duidelijke aanknopingspunten.

Ethische dimensie

De leden van de Mobiliteitsraad menen dat de veiligheid van gebruikers en hun omgeving in alle situaties prioritair moet zijn. Daarom moet volgens de MORA een grondige discussie gevoerd worden over de ethische elementen inzake geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit. Eén van de belangrijkste vragen is waar we de ethische grenzen leggen op vlak van veiligheid en beslissingen door artificiële intelligentie in voertuigen van de toekomst. Dit is belangrijk, zowel in de testfase op de openbare weg, als bij de definitieve uitrol van deze technologie.

Sociaal-economische dimensie

Ook de sociaal-economische impact van deze technologieën mag niet over het hoofd gezien worden. In de visienota 'De transitie naar een digitale samenleving: aanzet voor een integrale beleidsagenda' wijst de Sociaal-economische Raad van Vlaanderen (SERV) op de noodzaak om "kaders te creëren voor een duurzame transitie die mensen en bedrijven weer perspectief biedt in een disruptieve omgeving."

Zowel de SERV als de Mobiliteitsraad zien hierbij een actieve rol weggelegd voor de overheid en het sociaal overleg. Belangrijke werkterreinen binnen de sociaal-economische dimensie zijn sociale bescherming en het garanderen van inclusie, de koppeling maken met een goed functionerende arbeidsmarkt, en het ontwikkelen van toekomstgerichte competenties.

De MORA-leden zien ook veel opportuniteiten: de mogelijkheden van de technologie, gecombineerd met het starten met een 'blanco blad' en het vermoedelijke tijdspad, maken het

mogelijk om gericht in te zetten op (Vlaamse) kennisopbouw en het tijdig nemen van passende maatregelen.

Meer specifiek met betrekking tot geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, identificeert de MORA de volgende vragen voor een maatschappelijke discussie:

- Wat zijn mogelijke gevolgen op vlak van inclusie en toegankelijkheid? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat zelfrijdende voertuigtechnologie iedereen bevoordeelt en gelijk toegankelijk is?
- Veel zal worden overgelaten aan geautomatiseerde en AI-processen, maar er zullen steeds competente mensen nodig zijn die deze systemen bouwen, onderhouden, etc. Hoe kunnen we zorgen dat in de toekomst de juiste competenties aanwezig zijn op de arbeidsmarkt, wanneer arbeid een andere vorm aanneemt? Wat zijn de gevolgen voor de tewerkstelling en hoe kunnen we ervoor zorgen dat deze gegarandeerd blijft?
- Hoe kan de Vlaamse overheid zorgen voor een optimale, lokale kennisopbouw inzake geconnecteerde netwerken, geautomatiseerde voertuigen, etc. ?
- Waar ligt de rol van privéspelers in dit verhaal? Hoe kunnen lokale economische spelers maximaal de vruchten plukken van deze omwentelingen?

Vragen rond privacy en data

De Vlaamse overheid moet zo snel mogelijk een solide kader met betrekking tot datahuishouding en privacyvraagstukken uitwerken. De eerder aangehaalde SERV-visienota over digitalisering, legt de nadruk op de nood aan een digitale infrastructuur van wereldniveau en een gelijk speelveld inzake toegang, concurrentie, regelgeving etc. Ook het zorgen voor vertrouwen en regulerende kaders wordt cruciaal aangezien onzekerheid ondernemingen en burgers tegenhoudt om in digitale toepassingen te investeren en ze te gebruiken. Uiteraard kan dit niet zonder in te zetten diverse maatregelen op het vlak van veiligheid, privacy en consumentenbescherming.

De MORA sluit zich aan bij dit standpunt en stelt gelijkaardige vragen: wie zorgt voor de veilige datahuishouding van geconnecteerde voertuigen en de bijhorende infrastructuur? Hoe sterk moet de regulerende rol van de overheid zijn? Hoe kan de Vlaamse overheid bijdragen aan afspraken inzake data en communicatie op (supra)nationaal niveau? En hoe kunnen we te allen tijde de privacy van gebruikers garanderen?

3 Conclusie

De conceptnota schetst een uitgebreide stand van zaken van de bestaande technologieën en regelgeving, maar gaat echter voorbij aan enkele belangrijke maatschappelijke aanknopingspunten. De nota focust sterk op het technologische aspect van het verhaal en heeft een fatalistische toon: de nota gaat uit van wat op ons afkomt en hoe we dit moeten opvolgen in plaats van hoe we zelf vorm kunnen geven aan de mobiliteit van de toekomst.

Het is voor de MORA belangrijk om de technologische evolutie richting geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in het bredere mobiliteits- en maatschappelijk kader te zien. Volgens de Raad is het belangrijk dat de maatschappij grote nieuwe technologieën niet zomaar ondergaat, maar alle aspecten die ermee samenhangen in een vooraf overeengekomen richting tracht te sturen. De evolutie richting geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit creëert immers, naast linken doorheen verschillende Vlaamse beleidsdomeinen, nieuwe vraagstukken met betrekking tot ethische, sociaal-economische en privacykwesties.

Ten slotte wil de MORA de Vlaamse regering en de stuurgroep wijzen op de nood aan verder onderzoek en het overeenkomstig aanpassen van de Vlaamse onderzoeksagenda. Anderzijds wil de Mobiliteitsraad de regering en de stuurgroep aanmanen tot actie. Sommige acties kunnen nu al opgestart worden, zoals bijvoorbeeld onderzoeken hoe we bij het (her)aanleggen van weg- en knooppuntinfrastructuur deze nu al kunnen aanpassen aan toekomstige technologieën.