PERSBERICHT **24 september 2019**

Een nieuwe stap in de introductie van autonome shuttles

Voor de eerste keer rijden twee shuttles tegelijk op hetzelfde parcours

Vandaag rijden in het kader van het salon 'Smart City Wallonia' twee autonome shuttles van een verschillend merk rond op hetzelfde parcours. De coördinatie van hun verplaatsingen gebeurt door een software die dienst doet als 'controletoren'. Deze test wordt georganiseerd door Vias institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer en vindt plaats in aanwezigheid van minister van Mobiliteit François Bellot. Hiermee wordt de deur opengezet om dit soort voertuigen verder te integreren in toekomstige mobiliteitsplannen zowel op publiek- als privédomein.

Iets meer dan een jaar geleden reed voor het eerst in ons land een autonome shuttle met passagiers op de openbare weg. Hij interageerde met andere weggebruikers. Die dag was de start van een nieuw mobiliteitstijdperk in België.

1 parcours, twee autonome shuttles

Vandaag is er weer een grote nieuwe stap gezet in de ontwikkeling en implementatie van autonome voertuigen. Bezoekers van het salon 'Smart City Wallonia' in Marche-en-Famenne kunnen aan boord gaan van één van de twee shuttles die gelijktijdig op een parcours rondrijden. Deze twee autonome shuttles van twee verschillende merken verplaatsen zich zowel binnen als buiten het salon aan expohal Wex terwijl ze stoppen bij verschillende haltes.

Deze test is een wereldpremière en wordt uitgevoerd door Vias institute, in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer.
De coördinatie van de shuttles van Navya en deze van EasyMile (ingezet door Ush) gebeurt door de software van Bestmile. Die speelt een rol als 'controletoren' en past in functie van de behoefte vanop afstand de frequentie aan dat de shuttles passeren. De software houdt daarbij rekening met het aantal passagiers en de trajecttijd van de voertuigen. Zo wordt de wachttijd van de bezoekers gereduceerd.

Nieuwe technologie van de Koninklijke Militaire School

Het experiment van vandaag stelt ons ook in staat om een andere nieuwe technologie te testen, die dient om de positie binnen in een gebouw, 'indoor' dus, te bepalen. Die technologie is ontwikkeld door de Koninklijke Militaire School. Zo kan een nauwkeurig positiesignaal, vergelijkbaar aan een GPS-signaal, nagebootst worden in gebouwen of op plaatsen waar er quasi geen GPS-bereik is. Dat is natuurlijk interessant voor autonome toestellen, zoals drones of autonome shuttles als die zich moeten verplaatsen binnen in een gebouw. Maar daarnaast kunnen hulpdiensten er ook gebruik van maken, bijvoorbeeld als een interventieteam zijn weg moet vinden.

Deze technologie kan dus niet alleen dienen om problemen op te lossen die te maken hebben met mobiliteit of verkeersveiligheid, maar kan ook nuttig zijn voor het verbeteren van de algemene veiligheid.

Deze test opent de deur naar het gebruik van autonome voertuigen op bijvoorbeeld de parkings van ziekenhuizen, attractieparken of luchthavens. Daarnaast kunnen ze ook in steden gebruikt worden om toeristen te vervoeren.

De wegcode wordt aangepast

Om dit mogelijk te maken, moet de wegcode aangepast worden. In de nieuwe versie, die nog niet van kracht is, is het als volgt voorzien: '*Wanneer voertuigsystemen in gebruik zijn die geen rijtaak vereisen van de bestuurder maar niettemin vereisen dat de bestuurder de rijtaak overneemt wanneer het voertuigsysteem daarom verzoekt, is het gebruik van alle functionaliteiten van de ingebouwde boordapparatuur toegestaan.*' De bestuurder moet evenwel de rijtaak overnemen wanneer het systeem daarom vraagt of om bijvoorbeeld instructies van een agent op te volgen.

En nu?

De weg naar volledig autonome voertuigen is nog lang en verloopt in een eerste fase nog via een homologatie van deze voertuigen. Dit zijn op dit moment immers nog prototypes.
De technologie moet nog verbeterd worden en op termijn moet het mogelijk zijn dat ze obstakels kunnen ontwijken (bijvoorbeeld een slecht geparkeerd voertuig) zonder de hulp van een operator.
Het is maar dankzij tests zoals vandaag dat we alle mogelijkheden en beperkingen leren kennen en zo vooruitgang kunnen boeken. België wil dit soort initiatieven blijven ondersteunen, zeker als het gaat over het opstellen van heldere procedures voor alle geïnteresseerde partijen en door bij te dragen aan een regelgeving met andere Europese landen.

Vertrouwen van de burger

Volgens een enquête van Vias institute meent 4 op de 10 Belgen (42%) dat het grootste nadeel van autonome voertuigen het verlies van vrijheid achter het stuur is. Ze willen zelf de controle over hun voertuig houden en zich niet laten leiden door een computer.
Er dus nog veel overtuigingskracht nodig in de komende jaren om de bevolking vertrouwen te laten hebben in deze technologie. Studies van het NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) in de Verenigde Staten voorzien dat het aantal ongevallen met 80% zal dalen tegen 2035 dankzij geconnecteerde en autonome voertuigen.

Federaal minister van Mobiliteit François Bellot toont zich tevreden met de evolutie van de tests met autonome voertuigen in ons land: "*Het gebruik van de meest geavanceerde technologie is een piste die we verder moeten bewandelen, want het potentieel van autonome en geconnecteerde voertuigen is enorm. Het zal op termijn ervoor zorgen dat het aantal dodelijke slachtoffers op onze wegen kan dalen. De test van vandaag versterkt mijn boodschap voor een meer duurzame, verbonden en intermodale mobiliteit.*"

Karin Genoe, CEO Vias institute: "*Deze test, die mogelijk gemaakt werd door de technologieleveranciers en de organisator van Smart City Wallonia, toont aan dat de technologie snel evolueert. Wat we vandaag hier testen kan niet alleen gebruikt worden om een oplossing te bieden voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid, maar kan ook nuttig blijken om algemene veiligheidsproblemen op te lossen. Het is in deze verschillende domeinen dat Vias institute altijd op zoek is naar innovatie.*"

Contactpersonen
Stef Willems, woordvoerder Vias institute : 0473/85.59.44..
Jasper Pillen, woordvoerder F. Bellot: 0472/78.89.17.