

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 november 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**voor het opstarten van proefprojecten met
geautomatiseerde, gemotoriseerde voertuigen
(*driverless cars*)**

(ingediend door de heren Jef Van den Bergh
en Veli Yüksel)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 novembre 2014

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative au lancement de projets pilotes
“véhicules motorisés automatisés”
(*driverless cars*)**

(déposée par MM. Jef Van den Bergh
et Veli Yüksel)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het multimodale aspect van mobiliteit dat meer dan ooit op het voorplan treedt, zorgt voor een mentaliteitswijziging bij de nieuwe generatie autogebruikers. Zij willen eerder een efficiënte mobiliteit dan autobezit.

De relatie tussen voertuig en bestuurder zal de komende twintig jaar sneller veranderen dan in de afgelopen honderd jaar. Dit heeft alles te maken met de huidige ontwikkelingen die de autosector doormaakt. De ontwikkeling van een zelfrijdende auto door Google, alsook door enkele automerken, kan een nieuw denken teweeg brengen rond mobiliteit.

Onze auto's en wegen worden steeds slimmer. Ingenieurs werken aan snelwegen die communiceren met auto's en er zijn al slimme auto's die ons adviseren en rijtaken overnemen. Ze zien wanneer we moe worden, waarschuwen als we dreigen onze rijbaan te verlaten en grijpen in om een botsing te voorkomen, als we te laat remmen. Door deze ontwikkelingen lonkt de droom van een zelfsturende auto aan de horizon: een auto waarin we volledig onze handen vrij hebben, en die ons veilig, efficiënt en schoon van A naar B brengt.

De Google-car toont aan dat met sensortechnologie en slimme algoritmen zelfrijdende voertuigen kunnen worden ontwikkeld, die niet afhankelijk zijn van communicatie tussen voertuigen en infrastructuur. Met camera's, gps, radar en ondersteunende programma's kunnen voertuigen zelfstandig hun omgeving "lezen" en op basis daarvan rijtaken overnemen van automobilisten.

In de afgelopen jaren heeft de Google-car in de Verenigde Staten veel aandacht getrokken als toonbeeld van de innovatieve kracht van de Silicon Valley-regio. Door middel van speciale wetgeving is er in verschillende staten ruimte geboden voor het testen van zelfsturende voertuigen op de openbare weg. Deze wetgeving heeft ertoe geleid dat er inmiddels enkele honderdduizenden kilometers zijn afgelegd met prototypes van zelfrijdende voertuigen zonder ingrijpen van een toeziende menselijke bestuurder. Daarmee is veel scepsis weggenomen

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'aspect multimodal de la mobilité qui occupe plus que jamais l'avant-plan, entraîne un changement de mentalité chez la nouvelle génération d'automobilistes. Ceux-ci préfèrent une mobilité efficiente à la possession d'un véhicule.

La relation entre le véhicule et le conducteur va évoluer plus rapidement au cours des vingt prochaines années qu'elle ne l'a fait au cours du siècle écoulé. Tout cela est dû aux évolutions observées actuellement dans le secteur automobile. Le développement d'un véhicule automatisé par Google et par plusieurs marques de voitures, peut susciter une nouvelle façon de penser la mobilité.

Nos voitures et routes sont de plus en plus intelligentes. Les ingénieurs travaillent à des autoroutes qui communiquent avec les voitures et il existe déjà des voitures intelligentes qui nous conseillent et prennent en charge des manœuvres de conduite. Elle voient lorsque nous devenons fatigués, avertissent lorsque nous risquons de quitter notre bande de roulage et interviennent pour éviter une collision si nous freinons trop tard. Ces évolutions permettent de rêver d'une voiture automatisée: une voiture dans laquelle nous avons les mains libres et qui nous mène efficacement du point A au point B.

La voiture Google démontre que grâce à la technologie sensorielle et à des algorithmes intelligents, il est possible de développer des véhicules automatisés qui ne sont pas dépendants des communications entre les véhicules et l'infrastructure. Grâce à des caméras, un gps, un radar et des programmes de support, les véhicules sont capables de "lire" leur environnement et, sur cette base, d'assumer les tâches de conduite à la place des automobilistes.

La voiture Google a recueilli beaucoup d'attention ces dernières années aux États-Unis en tant qu'exemple de la capacité innovatrice de la région de la Silicon Valley. Une législation spéciale crée, dans différents États, la possibilité de tester des véhicules automatisés sur la voie publique. Grâce à cette législation, quelques centaines de milliers de kilomètres ont entre-temps été parcourus par des prototypes de véhicules automatisés sans l'intervention ni le contrôle d'un conducteur humain. Le scepticisme existant à l'égard des véhicules

ten opzichte van zelfsturende voertuigen en heeft de marktintroductie van een zelfsturende auto de allure gekregen van een reëel toekomstbeeld¹.

Maar deze beweging kadert zeker niet alleen in een innovatieoefening voor hippe technologieliefhebbers. De zelfsturende auto zal ook revolutionaire gevolgen kunnen hebben voor de verkeersveiligheid, voor een betere benutting van de wegcapaciteit, etc.

De “Go for zero”-campagne van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid geeft de ambitie aan om tegen 2050 geen verkeersdoden meer te hebben. Deze doelstelling zet in op verschillende aspecten. Gedragsverandering, veiligere infrastructuur, meer controles, aangepaste bestraffing ... maar ook op veiligere voertuigen.

Daarenboven nemen zelfsturende auto's, zeker als ze nog eens met elkaar communiceren, veel minder ruimte in op de weg omdat de tussenafstanden veel korter kunnen worden gehouden. Kortom, allemaal goede redenen om deze proefprojecten te ondersteunen. Tests met zelfrijdende auto's kunnen in België vandaag nog niet. In enkele Amerikaanse staten, in Spanje, Polen en Londen werd het testen van dit soort voertuigen wel reeds gereguleerd. Ook Nederland wenst dit voorbeeld te volgen in 2015.

België heeft op vlak van mobiliteit enkele uitdagingen die het niet uit de weg kan gaan:

— fileleed: volgens de INRIX scorecard neemt België de weinig benijdenswaardige eerste plaats in van meest congestiegevoelige landen ter wereld. Ieder jaar verliezen we 51 uur in de file;²

— bevolkingsgroei en vergrijzing (minder mobiele senioren): de demografische vooruitzichten maken gewag van een aangroei van de Belgische bevolking tot 11,8 miljoen in 2020, 12,3 miljoen in 2030 en bijna 13,6 miljoen in 2060. Naast het grotere volume wijzen de demografische vooruitzichten vooral op een verschuiving van de concentratie van de bevolking naar de oudere leeftijdscategorieën. De bevolking van 65 jaar en ouder, die 17 % van de totale bevolking van het land vertegenwoordigt, zou blijven aangroeien tot een kwart van de

automatisés est ainsi largement dissipé et l'introduction sur le marché d'une voiture automatisée ne semble plus relever de la fiction¹.

La voiture automatisée ne constitue toutefois pas uniquement un exercice d'innovation pour amateurs branchés de technologies. Elle pourrait également avoir des conséquences révolutionnaires en termes de sécurité routière, de meilleure utilisation de la capacité de la voirie, etc.

L'ambition de la campagne “Go for zero” de l'Institut belge pour la sécurité routière est de ne plus avoir à dénombrer de tués sur les routes d'ici 2050. Cet objectif mise sur différents aspects: changement de comportement, infrastructure plus sûre, augmentation des contrôles, sanctions adaptées,... mais aussi véhicules plus sûrs.

En outre, les voitures automatisées, d'autant plus lorsqu'elles communiquent entre elles, occupent nettement moins d'espace sur la voirie, dès lors que les distances entre les véhicules peuvent être considérablement réduites. Les raisons de soutenir ces projets-pilotes ne manquent donc pas. Actuellement, il n'est pas encore possible d'effectuer des essais avec des voitures automatisées en Belgique. Quelques États américains, l'Espagne, la Pologne et Londres ont déjà réglementé les essais de ce genre de véhicules. Les Pays-Bas souhaitent suivre l'exemple en 2015.

Sur le plan de la mobilité, la Belgique doit faire face à certains défis:

— les embouteillages: selon le relevé statistique du trafic d'INRIX, la Belgique occupe la – peu enviable – première place dans la liste des pays les plus sensibles aux embouteillages au monde. Chaque année, nous perdons 51 heures dans les files;²

— la croissance démographique et le vieillissement (seniors moins mobiles): d'après les prévisions démographiques, la population belge atteindra 11,8 millions en 2020, 12,3 millions en 2030 et près de 13,6 millions en 2060. Au-delà de la croissance en volume, les prévisions démographiques font surtout état d'un glissement de la concentration de la population vers les catégories d'âge plus élevées. La population âgée de 65 ans et plus, qui représente actuellement 17 % de la population totale du pays, progresserait de manière continue pour

¹ Bron: http://www.rathenau.nl/uploads/tx_tferathenau/Rapport_-_Tem_de_robotauto_-_Rathenau_Instituut.pdf

² <http://www.inrix.com/scorecard/>

¹ Source: http://www.rathenau.nl/uploads/tx_tferathenau/Rapport_-_Tem_de_robotauto_-_Rathenau_Instituut.pdf

² <http://www.inrix.com/scorecard/>

bevolking in 2060. Die forse toename concentreert zich op de periode 2020-2040 en stabiliseert daarna;³

— hoge bevolkingsdichtheid: België heeft een erg hoge bevolkingsdichtheid en vormt daarnaast, dankzij zijn centrale ligging, een van de belangrijkste verkeersknooppunten in West-Europa. Hierdoor ontstaat er enerzijds een hoge druk op de open ruimte en het leefmilieu, maar anderzijds wordt er economische activiteit en bewoning aangetrokken;

— hoge verkeerstol: België heeft nog steeds veel te veel verkeersslachtoffers. Met 724 verkeersdoden in 2013 en duizenden zwaargewonden behoort ons verkeer tot het dodelijkste van West-Europa.

Innovatie rond de zelfrijdende auto kan een antwoord zijn op deze grote maatschappelijke uitdagingen, echter ontbreekt bij ons het wetgevende kader.

Volgens artikel 8.1 van de Belgische wegcode⁴ dient elk voertuig in beweging een bestuurder te hebben. Om de gewesten toe te laten om proefprojecten op te starten met deze innovatieve techniek, moet het wetgevend kader bijgevolg worden aangepast. Met deze resolutie vragen wij aan de federale regering om hier snel werk van te maken.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Veli YÜKSEL (CD&V)

atteindre le quart de la population en 2060. Cette forte progression se concentre sur la période 2020-2040 et se stabilise ensuite;³

— densité de population élevée: la Belgique a une densité de population très élevée et constitue en outre, en raison de sa situation centrale, l'un des principaux nœuds routiers d'Europe de l'Ouest. D'une part, cela engendre une pression importante sur l'espace ouvert et l'environnement, mais, d'autre part, cela représente aussi un attrait pour les activités économiques et l'habitat;

— lourd tribut payé au trafic routier: en Belgique, on déplore toujours beaucoup trop de victimes d'accidents de la circulation. Avec 724 tués en 2013 et des milliers de blessés graves, nos routes sont parmi les plus meurtrières d'Europe de l'Ouest.

Les innovations concernant les voitures autonomes peuvent permettre de répondre à ces grands défis sociétaux; cependant, nous ne disposons encore d'aucun cadre législatif en la matière.

En vertu de l'article 8.1 du code de la route belge⁴, tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur. Pour permettre aux régions de lancer des projets pilotes autour de cette technique innovante, il convient dès lors d'adapter le cadre législatif. Par la présente résolution, nous demandons au gouvernement fédéral de s'y atteler rapidement.

³ https://www.belfius.be/publicsocial/NL/Media/Fiche_205_20De_20vergrijzing_20van_20de_20bevolking_tcm_31-52421.pdf

⁴ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

³ https://www.belfius.be/publicsocial/FR/Media/Fiche_205_20Le_20vieillessement_20de_20la_20population_tcm_30-52421.pdf

⁴ Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS:

overwegende dat:

1° de technologie rond geautomatiseerde, gemotoriseerde voertuigen reeds vergevorderd is;

2° deze technologie een antwoord kan bieden op een aantal grote maatschappelijke uitdagingen in België waaronder in het bijzonder de verkeersveiligheid en de doorstroming;

3° België voldoet aan alle criteria van een geschikte testomgeving;

4° het federale regeerakkoord het belang van intelligente vervoerssystemen (ITS), waaronder de *driverless cars*, erkent;

5° een aanpassing van de wetgeving nodig is om de Gewesten toe te laten proefprojecten met *driverless cars* te starten;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

— het nodige wettelijke kader uit te werken om proefprojecten met *driverless cars* mogelijk te maken in de gewesten.

21 november 2014

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Veli YÜKSEL (CD&V)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

considérant que

1° la technologie relative aux véhicules motorisés automatisés a déjà beaucoup progressé;

2° cette technologie peut offrir une réponse à un certain nombre de grands défis sociaux en Belgique, tout particulièrement en ce qui concerne la sécurité routière et la fluidité du trafic;

3° la Belgique remplit tous les critères d'un environnement de test approprié;

4° l'accord de gouvernement fédéral reconnaît l'importance des systèmes de transport intelligents (ITS), dont les *driverless cars*;

5° qu'une adaptation de la législation est nécessaire en vue de permettre aux Régions de mettre en œuvre des projets de *driverless cars*;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

— de créer le cadre légal nécessaire pour permettre aux régions de mettre en œuvre des projets pilotes de *driverless cars*.

21 novembre 2014