

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 671
van **BERT MAERTENS**
datum: 15 maart 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Autonome/onbemande binnenvaart - Stand van zaken

Via diverse media vernamen we dat de minister in de schoot van de Vlaamse Regering groen licht kreeg om het kader toe te passen waarbinnen onbemande (gedeeltelijk geautomatiseerde) of autonome (volledig geautomatiseerde) binnenvaart in Vlaanderen mogelijk wordt. Op de IJzer loopt in samenwerking met de Provinciale OntwikkelingsMaatschappij (POM) West-Vlaanderen en de KU Leuven reeds enige tijd een proefproject met Europese steun, in Antwerpen hebben we de inzet van de 'Tuimelaar' opgemerkt en ook in Limburg zouden projecten van start gaan - in principe kunnen al onze waterlopen en kanalen worden ingezet als testgebied. Het doel van deze oefeningen is om de kosten voor scheepsbemanning te drukken, maar ook om de waterwegen beter te ontsluiten en zo het aantal vrachtwagens op de wegen te reduceren.

Binnen de doelstelling om een modal shift binnen het vrachtvervoer te realiseren, is deze ontwikkeling een belangrijke stap. De minister nam reeds eerder initiatieven om de aantrekkelijkheid van onze waterwegen te verbeteren met de bouw van nieuwe kades, de opvolging van het Seine-Scheldeproject en het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal. De bedrijven (VOKA) en de transportsector hebben sinds enige tijd dezelfde spreekwoordelijke 'klik' gemaakt en beschouwen de binnenvaart en de spoorwegen als een beloftevol perspectief om onze industriële gebieden te ontsluiten. Ook fijnmazige waternetwerken - we denken daarbij aan kanalen waar een beperkter tonnage kan vervoerd worden - kunnen worden ingeschakeld. De minister had het over "spitstechnologie" waarin Vlaanderen een voortrekkers- of pioniersrol wil opnemen.

In Nederland merken we toch enige scepsis bij een snelle toepassing van autonoom varen. Hans van den Broek - lector verbonden aan het Kenniscentrum Duurzame Havenstad van de Hogeschool Rotterdam - wijst daarbij op de menselijke factoren van automatisering: hij meent dat de interactie met de omgeving en allerlei onbekende en moeilijk te voorziene factoren de oefening bijzonder complex maakt - de (volledige) automatisering zou volgens hem slechts in de kinderschoenen staan en we zouden nog twintig jaar te gaan hebben vooraleer ook de infrastructuur voor uitgerust is. (Interview NautilusInt.org 2019.01.15).

1. Hoe ziet de minister de toekomst van onbemand of autonoom varen en de toepassing ervan in Vlaanderen? Welke nieuwe kansen doen zich volgens hem in dit verlengde voor?
2. Hoe reageert de minister op de stelling dat deze ontwikkelingen in een heel vroeg stadium staan?

3. Welke rol ziet de minister voor de Vlaamse overheid om daar op in te zetten, en hoe is de afstemming hierin met onze Vlaamse havens, met de logistieke sector, of met andere regio's?
4. Welke mogelijkheden ziet de minister om de (fijnmazige) waterwegen in het kader van autonoom of onbemand varen op te waarderen?

ANTWOORD

op vraag nr. 671 van 15 maart 2019

van **BERT MAERTENS**

1. Sinds de openstelling van het Vlaamse waterwegennetwerk als testgebied voor onbemand of autonoom varen wordt een toenemende interesse van de industrie in onbemand varen gemerkt. Voor het verder competitief uitbouwen van de binnenvaart t.o.v. de andere transportmodi is het noodzakelijk om als Vlaamse overheid hierin te investeren. Vlaanderen stimuleert ook standaardisatie door nauwe samenwerking met de industrie, met aangrenzende beheerders, zoals Rijkswaterstaat, en verricht het nodige voorbereidend werk in internationale organisaties zoals Centrale Rijnvaart Commissie (CCR) en de United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE) om internationale gedragenheid voor deze innovatie te verkrijgen, incl. een aangepaste (internationale) regelgeving
2. Geautomatiseerd of autonoom transport is aan een opmars bezig. Gelet op de complexiteit en het dynamisch karakter van de waterweg kunnen bestaande principes of concepten niet zomaar één op één overgezet worden van de ene transportmodus naar de waterweg. De ontwikkelingen staan inderdaad in een beginstadium, maar er wordt verwacht dat met de nieuwe technologieën én betere en krachtigere hardware - sensoren, LiDAR, GPU's, elektromotoren, ... - een snellere vooruitgang in de binnenvaart wordt geboekt
3. De havens vertonen eveneens interesse in deze technologie. De Vlaamse Waterweg nv (DVW) heeft als eerste autoriteit in België de stap gezet voor het openen van een testgebied en nu wordt er met de havens en de andere gewesten ook overleg opgestart om gelijkaardige maatregelen te nemen teneinde ruimere geografische testen toe te laten.

De logistieke sector werkt samen met start-ups of andere gespecialiseerde bedrijven in het uitwerken van bepaalde scenario's of business cases. DVW heeft hiervoor eveneens een online formulier opgesteld waar bedrijven hun testen kunnen aanvragen. Na goedkeuring van de aanvraag door de experts van de DVW, volgt laatstgenoemde het verdere verloop van deze testen ook nauwkeurig op

4. Autonoom varen zal de huidige, voor beroepsvaart minder aantrekkelijke kleinere waterlopen nieuw leven inblazen.

Wat betreft de infrastructuur moet worden gestreefd naar minimale aanpassingen en standaardisatie. Een grote uitdaging zit in het uitbouwen van een degelijke datacommunicatie tussen (autonoom of onbemand varende) schip en de wal of verkeerscentrales. Zeker in de overgangsfase waarbij we een heterogene groep schepen zullen hebben op ons netwerk. Er moet verder worden ingezet op binnenvaartinformatiediensten of kortweg RIS.