

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 990

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 9 maart 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

(Semi-)geautomatiseerd varen - Overleg met buurlanden

Het verzameldecreet dat in juni 2019 werd ingevoerd maakt het mogelijk voor Vlaamse waterwegbeheerders om innovatieve concepten te stimuleren door tijdelijke vrijstellingen voor bepaalde regels te verlenen. Daaronder valt ook het aanbrengen van automatische systemen aan boord of aan wal. Een uniek decreet, waarmee de kans wordt geboden aan Vlaamse bedrijven om te pionieren, een kans waarvan nu gretig gebruik wordt gemaakt.

Een mooi voorbeeld is het Vlaamse bedrijf Seafar. Een bedrijf dat in alle nodige technologieën aan boord voorziet voor rederijen die (semi-)autonoom willen varen, en dat zijn er steeds meer. Niet verwonderlijk gezien de vele voordelen die het met zich meebrengt.

Het schip wordt vanuit een controlekamer bestuurd tijdens het manoeuvreren, anders vaart het volledig autonoom zodat een constante snelheid kan worden gegarandeerd. Hierdoor kan er gewerkt worden met vier bemanningsleden aan boord van het schip in plaats van de gebruikelijke tien en kan er in alle opzichten zo efficiënt mogelijk gevaren worden.

Een ander positief effect is de opwaardering van het kapiteinsberoep. Het beroep van kapitein is al jaren een knelpuntberoep en het blijft moeilijk om jong en oud aan te trekken, vanwege de vele dagen en nachten op zee. Via het (semi-)autonoom varen worden de technische aspecten van het kapiteinsberoep, verschillende schepen veilig in de haven manoeuvreren, gecombineerd met regelmatige uren. Ook daalt de kans op mogelijke incidenten. Aangezien de meeste ongelukken gebeuren door vermoeidheid, wordt deze factor zo goed als uitgesloten.

Dit innovatieve decreet heeft er dus toe geleid dat er nu en in de toekomst efficiënter gevaren kan worden in Vlaanderen. Helaas is er ook een nadeel aan pionieren: andere landen volgen nog niet met soortgelijke decreten. In Nederland zou men eind 2022 klaar zijn voor zulke projecten, maar het blijft gissen. Daardoor moeten sommige (semi)autonome schepen wachten aan de grens en gaat een groot deel van de winst in efficiëntie verloren.

Staat de minister in contact met onze buurlanden wat betreft (semi-)geautomatiseerd varen? Bracht ze in bilaterale contacten de voordelen ervan naar voren bij haar collega's (of is ze van plan dat te doen)? Heeft ze er zicht op wanneer die buurlanden klaar zullen zijn om (semi-)geautomatiseerde schepen toe te laten? Wordt dit ook met de Waalse collega's besproken?

ANTWOORD

op vraag nr. 990 van 9 maart 2022

van **ANNICK DE RIDDER**

Er zijn contacten met Rijkswaterstaat over de initiatieven die lopen rond autonome vaarten. In Nederland focust men echter, in tegenstelling tot Vlaanderen, in eerste plaats op wetgeving voor varende drones als onderdeel autonome vaartuigen.

Op Europees Niveau werkt België onder andere samen met Nederland en Duitsland in het DIWA project (Digital Waterways) als stap richting automatisatie. In de CCR (Rijnvaartcommissie) werken ook alle betrokken lidstaten samen aan initiatieven rond autonoom varen. Daar ligt de focus op hoe omgaan met bemannings-eisen en mogelijke risico's.

In Vlaanderen zijn we in staat met de huidige wetgeving proefvaarten te faciliteren. Wanneer deze op de Schelde plaats vinden wordt de toelating door de Gemeenschappelijke nautische Autoriteit samen met Nederland beoordeeld en indien mogelijk gegeven. Ook Wallonië is bezig met het opstellen van de nodige wetgeving om proefvaarten mogelijk te maken op het binnenwatersnetwerk.

In Vlaanderen hebben we bedrijven die pioniers zijn in hun vakgebied, en ook de wetgeving staat al behoorlijk ver. Mocht deze pionierspositie voor problemen zorgen met buurlanden of andere regio's zal ik waar nodig het gesprek aangaan.