SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1414
van **MAARTEN DE VEUSTER**
datum: 9 juni 2022

---

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Autonome binnenvaart - Toekomst

Volgens de Port of Antwerp-Bruges zal tegen 2025 ongeveer 10% van de Belgische binnenvaartvloot (een duizendtal schepen groot) autonoom varen; in 2050 zou dat richting 50% moeten gaan. Voorlopig zal het dan nog wel gaan om schepen die vanop afstand bestuurd en gemonitord worden, met toch nog een beperkte bemanning aan boord. Momenteel is dat onder meer al het geval voor een tiental binnenschepen die vanuit het controlecentrum van het Antwerpse bedrijf Seafar worden aangestuurd.

Volledig onbemand varen, is nu nog niet aan de orde, onder meer omdat daarvoor nog het wetgevend kader ontbreekt.

Het feit dat veel binnenschepen verouderd zijn in combinatie met de uitstootproblematiek kan een impuls zijn voor een drastische vlootvernieuwing, waarbij dan ineens de nieuwste technologie geïnstalleerd kan worden. Het personeelstekort in de sector is een extra stimulans naar autonoom varen.

1. Vindt de minister de prognoses van de sector (10% in 2025, 50% in 2050) haalbaar en realistisch?
2. Hoe zal de minister de transitie, bijvoorbeeld via investeringssteun of andere middelen, bevorderen?
3. Op welke vlakken dient de regelgeving rond de binnenvaart nog aangepast te worden zodat (volledig) autonoom varen mogelijk wordt?
4. Dienen nog technische aanpassingen te gebeuren aan de waterweginfrastructuur? Is die problematiek gelinkt aan de voorgenomen automatisering van de kunstwerken?
5. Ook autonoom varende schepen zullen behoefte hebben aan walpersoneel voor het aanmeren, vastmaken en losgooien.

   Is het de bedoeling dat deze mensen in dienst zullen zijn van de binnenvaartondernemer, van bedrijven zoals Seafar die de schepen besturen, van De Vlaamse Waterweg (DVW) of van de terminaluitbater?

Vlaams Parlement

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1414 van 9 juni 2022
van **MAARTEN DE VEUSTER**

---

1. Er zijn verschillende niveaus inzake geautomatiseerd varen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft in december 2018 de eerste internationale definitie van automatiseringsniveaus in de binnenvaart vastgelegd. Volgende – internationaal erkende – niveaus zijn vastgelegd:
   - niveau 0: niet geautomatiseerd
   - niveau 1: ondersteuning bij de besturing
   - niveau 2: gedeeltelijk geautomatiseerd
   - niveau 3: geautomatiseerd onder voorwaarden
   - niveau 4: hoog geautomatiseerd
   - niveau 5: autonoom = volledig geautomatiseerd

   Momenteel zijn de meeste projecten gefocust op geautomatiseerde vaartuigen waar het personeel (deels) aan de wal werkt (CCR niveau 3-4).

   Het is momenteel moeilijk een prognose te maken inzake het percentage van de Belgische binnenvaartvloot die tegen 2025 en 2050 autonoom zal varen, aangezien dit door de markt dient opgenomen te worden. De rol van de overheid bestaat er voornamelijk uit om een regelgevend kader te ontwikkelen, dewelke het commercieel gebruik van geautomatiseerd varen mogelijk maakt en de ontwikkeling van geautomatiseerd varen te ondersteunen.

2. Inzake de ontwikkeling en bevordering van geautomatiseerd varen op de Vlaamse binnenvaartwegen focust de Vlaamse overheid sedert enkele jaren op enerzijds het ontwikkelen van een regelgevend kader inzake geautomatiseerd varen, dewelke het commercieel gebruik van geautomatiseerde vaartuigen op de Vlaamse binnenvaartwegen mogelijk moet maken en anderzijds op het stimuleren van proefprojecten inzake geautomatiseerd varen. Sinds medio 2019 is het volledige waterwegennetwerk van De Vlaamse Waterweg opengesteld voor proefprojecten inzake geautomatiseerd varen, een unicum in Europa.

3. Om een wettelijk kaderen te creëren inzake geautomatiseerd varen dient alle relevante regelgeving betreffende binnenvaart en andere relevante domeinen, die gelinkt is aan geautomatiseerd varen onder de loep genomen te worden. Hierbij wordt o.a. gedacht aan de wetgeving inzake verkeersregels, personeelsvoorschriften, technische vereiste voor binnenvaartschepen, cybersecurity …

   Specifieke bepalingen van de geldende scheepvaartregelgeving vormen momenteel een obstakel voor het daadwerkelijk onbemand varen.

   Om hieraan tegemoet te komen dient er verder gewerkt te worden aan een nationaal en internationale regelgevend kader inzake geautomatiseerd varen.

4. Het principe dat gehanteerd wordt is dat de geautomatiseerde binnenschepen zodanig worden ontwikkeld dat er geen of slechts minimale aanpassingen dienen te gebeuren aan de bestaande binnenvaartinfrastructuur.

5. Dit is een business case waarop de sector/markt zal ingrijpen. Dit is geen (kern)taak van de Vlaamse overheid.