

Drones vervangen nu al camionettes in Antwerpse haven



Het bedrijf Helicus heeft gisteren in de Antwerpse haven chemische stalen met een onbemand vliegtuig (drone) vervoerd, waardoor dat niet met een camionette moest gebeuren. Het is een van de vele voorbeelden van vervoer zonder chauffeur die de jongste maanden in Antwerpen zijn voorgesteld. “Die drones zullen zich heel snel ontwikkelen. Bij autonoom rijdende auto's, vrachtwagens en containershuttles zal het veel langer duren”, zegt transporteconoom Thierry Vanellander (Universiteit Antwerpen).

Het is stilaan een trend aan het worden om in Antwerpen een vervoersmiddel voor te stellen waar geen chauffeur voor nodig is. In februari stelden Poppy Mobility en Ush een huurwagen voor waarin geen chauffeur zit, maar die op afstand wordt bestuurd door iemand in een controlecentrum. Amper drie maanden later demonstreerde het Nederlandse bedrijf VDL in de Antwerpse haven een autonome shuttle die op een terminal op Linkeroever lege containers verplaatst.

Deze week liet het Zweedse bedrijf Einride zijn autonoom rijdende vrachtwagen zien, die in de haven zo'n honderd meter zonder chauffeur heeft afgelegd. En gisteren demonstreerde het bedrijf Helicus hoe chemische stalen van het bedrijf ADPO op Linkeroever naar het laboratorium van Intertek werden gevlogen met een drone, zodat Intertek kon controleren of de stalen van goede kwaliteit zijn.

Helicus is daarmee een van de twee bedrijven die nu elke dag chemische stalen in de Antwerpse haven via een drone vervoeren, in plaats van met een camionette. Het bedrijf A Drone Logistics Company (ADLC) doet dat ook. Drones staan, in tegenstelling tot een camionette, niet in de file en leveren dus flinke tijdswinst op.

Maar Helicus gaat nog een stap verder. “Wij vervoeren ook elke week bloedstalen tussen het Medisch Centrum van Diksmuide en het Jan Yperman Ziekenhuis in Ieper; zegt Mikael Shamim, de CEO van Helicus. “Dat is een traject van 26 kilometer en levert ook veel tijdswinst op. In het oude systeem moet een verpleegkundige de bloedstalen afgeven aan een chauffeur, die dan naar het labo rijdt, daar de trappen oploopt en de stalen afgeeft aan het onthaalmedewerker, die de stalen dan uiteindelijk aan de laborant geeft. In het nieuwe proces steekt de verpleegkundige de bloedstalen zelf in een drone, en komt het toestel een kwartier later via een afhandelingsstation rechtstreeks bij de laborant terecht. We doen dit nu in West-Vlaanderen en voeren gesprekken om dit in de toekomst ook in Antwerpen te doen.”

Toekomst van autonoom rijden

Auto's, vrachtwagens, shuttles en vliegtuigjes zonder chauffeur of piloot zijn dus geen verre toekomst meer. Maar gaan ze ook écht doorbreken?

“Voor die drones is er zeker een markt die zich heel snel zal ontwikkelen”, zegt transporteconoom Thierry Vanelslander. “Dat betekent dat er minder camionettes zullen rondrijden, die vandaag mee aan de oorzaak van de files liggen.”

“Voor andere autonome voertuigen zal de evolutie een stuk trager gaan”, zegt Thierry Vanelslander. “Tien jaar geleden was ik op een congres over autonoom rijdende vrachtwagens. Die werden toen voorgesteld alsof ze overmorgen al op de weg zouden rijden. Maar zo'n vaart loopt het niet, omdat er grote aanpassingen aan de wetgeving nodig zijn, bijvoorbeeld over wie aansprakelijk is bij een ongeval. En ook omdat de hoge kosten voor autonoom rijdende vrachtwagens niet snel opwegen tegen de baten. De waarde van de lading van een vrachtwagen is vaak niet hoog genoeg om die extra kosten terug te verdienen.”

Auto's die stilvallen

“In bijvoorbeeld de Verenigde Staten rijden er wel al autonome wagens op de weg”, zegt de professor. “Maar die auto's vallen regelmatig stil, bijvoorbeeld omdat er zich in het verkeer iets voordoet wat nog niet eerder is voorgevallen, waardoor een bepaald algoritme niet functioneert. Het bedrijf moet dan iemand ter plaatse sturen om de auto weer in gang te krijgen.”

En die zelfrijdende containers? “Ook daar zie ik geen hele snelle doorbraak”, zegt Thierry Vanelslander. “In Nederland is bijvoorbeeld een volledig autonome containerterminal, maar die is minder efficiënt dan een klassieke terminal waar mensen de containers zelf verplaatsen. Dat komt omdat de volgorde van taken snel kan veranderen. Bijvoorbeeld: de ene container komt later binnen dan gepland, waardoor een andere container eerst moet worden verplaatst. Een mens kan flexibel werken, maar bij een automatisch rijdende shuttle is het vandaag nog veel moeilijker om die zich daar meteen aan te laten aanpassen.”

Binnenvaart

Tot slot nog één vraagje: er zijn tegenwoordig ook binnenschepen die vanop een afstand kunnen worden bestuurd. “Op dat vlak is er zeker een evolutie aan de gang, met ministers van Mobiliteit die daar zowel op Vlaams als federaal niveau voor openstaan (*Annick De Ridder (N-VA) en Jean-Luc Crucke (Les Engagés), red.*)”, zegt Thierry Vanellander. “De filosofie is nu van: eerst proberen. En als het lukt, kunnen we de wetgeving aanpassen. In plaats eerst de wetgeving aanpassen, en dan pas proberen. Met de nieuwe mentaliteit die er nu blijkt te zijn, is een snellere vooruitgang mogelijk.”

Christof Willocx