

AB InBev en Uber rijden met truck zonder chauffeur

26 oktober 2016 00:00

Tobe Steel

De Belgische bierreus AB InBev heeft in de VS een lading Budweiser-bier geleverd met een zelfrijdende truck. De chauffeur zat tijdens de 190 kilometer lange rit te lezen op de achterbank.

AB InBev pakte gisteren uit met 'de eerste commerciële levering met een zelfrijdende truck'. Samen met Uber stuurde het een vrachtwagen vol bier de baan op zonder dat de chauffeur iets moest doen. Op de snelweg in de Amerikaanse staat Colorado verliet hij de stuurcabine en liet hij de truck zelf sturen.

1>Kan de zelfrijdende truck al overal rijden?

De vrachtwagen van AB InBev en Uber legde op automatische piloot een traject van 190 kilometer af. Toch ging het nog vooral om een symbolische demonstratie van wat er al kan. De route werd op voorhand minutieus in kaart gebracht om zeker te zijn dat ze geschikt was.

Voorlopig kan de zelfrijdende vrachtwagen alleen op overzichtelijke snelwegen autonoom rijden. Voor de eerste en laatste kilometers van het transport is sowieso nog een menselijke chauffeur nodig die het stuur overneemt. Voor het proefproject werd uitzonderlijke goedkeuring gevraagd aan de staat Colorado, die ook een politiewagen meestuurde om te controleren of alles goed verliep. Bovendien wachtte AB InBev tot de weersomstandigheden meezaten en er weinig verkeer was.

Op automatische piloot eender welk traject afleggen is niet voor morgen. 'Met de demonstratierit tonen we wat we op de snelweg al kunnen, maar we zitten nog in de ontwikkelingsfase waarbij de hardware en de software nog moeten worden afgesteld', zei Lior Ron, medeoprichter van de Uber-dochter Otto.

2>Wat is het verdien- model voor AB InBev?

Omdat de menselijke bestuurder bij momenten nog nodig is om de zelfrijdende technologie in de gaten te houden, is AB InBev niet meteen van plan zijn vrachtwagens zonder chauffeur de baan op te sturen.

Toch denkt de biergigant serieus te kunnen besparen dankzij zelfrijdend transport. De brouwer wil dat zelfrijdende vrachtwagens standaard deel uitmaken van zijn Amerikaans distributienet en verwacht daardoor jaarlijks 50 miljoen dollar te kunnen besparen. De grootste besparing komt van de zuinigere rijstijl.

De zelfrijdende truck moet ook voor stipectere leveringen zorgen. Bovendien kunnen chauffeurs op lange stukken snelweg een dutje doen. Als de Amerikaanse regelgeving rond rij- en rusttijden voor vrachtwagenchauffeurs wordt aangepast, kan een powernap achter het stuur meetellen voor de rusttijden. Op die manier zouden vrachtwagens hun lange afstanden sneller kunnen afleggen, zonder dat de veiligheid in het gedrang komt door een oververmoeide bestuurder.

3>Welke rol speelt Uber?

De vrachtwagen waarmee AB InBev zijn uitzonderlijke levering uitvoerde, was uitgerust met apparatuur van Otto, het dochterbedrijf van Uber dat gespecialiseerd is in zelfrijdende technologie. Otto werd nog geen jaar geleden opgericht en in juli overgenomen door Uber.

Het onderstreept de ambitie van Uber om te evolueren van een taxiplatform naar een aanbieder van mobiliteitsoplossingen. Uber is niet van plan zelf vrachtwagens te bouwen en werkt liever samen met vrachtwagenconstructeurs. Voor het testproject werd een vrachtwagen gebruikt van Volvo Trucks, net zoals Uber voor zijn zelfrijdende taxidienst in Pittsburgh samenwerkt met de autobouwer Volvo.

4>Moeten truckers voor hun job vrezen?

'Vrachtwagenbestuurders rijden meer dan 95 procent van de tijd op de snelweg. Onze focus ligt dan ook op snelwegen', zegt Ron, de topman van Otto. Aangezien de eerste en de laatste kilometers nog door de mens moet worden gestuurd, is een echt chauffeurloze truck nog niet mogelijk. 'Zelfs als we in de toekomst onze actieradius uitbreiden, denken we dat er nog steeds een menselijke chauffeur nodig zal zijn om toezicht te houden over het zelfrijdende voertuig.'

Een menselijke chauffeur dreigt saai werk te krijgen als hij niet langer moet sturen. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) onderzoekt daarom welke extra taken een chauffeur zou kunnen uitvoeren als de vrachtwagen op automatische piloot rijdt. Samen met verschillende partners, waaronder het transportbedrijf Essers en de vrachtwagenbouwers Scania en Volvo, wordt bekeken of chauffeurs tijdens het rijden taalopleidingen kunnen volgen of de centrale administratie kunnen ontlasten door onderweg administratieve taken uit te voeren.

5>Kan het ook in Europa?

Het is niet bekend of AB InBev ook in Europa plannen heeft om zelfrijdende trucks in te zetten. Het fenomeen is hier sowieso niet nieuw. In Vlaanderen werd in april een wetenschappelijk proefproject uitgevoerd waarbij zelfrijdende trucks in colonne over de snelwegen reden. De vrachtwagens in het peloton communiceerden met elkaar via een draadloze verbinding, waardoor ze hun snelheid aan elkaar aanpasten.

Het voordeel van 'truck platooning' is dat als de eerste vrachtwagen in de rij remt, de andere daarvan meteen een signaal krijgen en automatisch vertragen. Zo kunnen ze dichter achter elkaar rijden, met een betere aerodynamica en een verbruik dat tot 10 procent lager ligt. In april ging het om een proefproject waarvoor slechts uitzonderlijk toestemming was gegeven.

In verschillende landen werden al zulke tests uitgevoerd. Behalve voor sporadische testtrajecten is het in Europa, net als in de VS, nog niet toegelaten om dagelijks zelfrijdende trucks de baan op te sturen.

Copyright De Tijd