

PERSBERICHT

Berchem, 16 december 2016

Vlaams Instituut voor de Logistiek – Koninklijkelaan 76 – B-2600 Berchem

03/229.05.00 - info@vil.be – www.vil.be



Pakjeslevering met drones nog een fabel

De sprong naar drones in de logistiek is nog groot. Dat blijkt uit het onderzoek dat het Vlaams instituut voor de logistiek (VIL) uitvoerde in samenwerking met de KU Leuven. Het VIL onderzocht in welke logistieke toepassingen drones inzetbaar zijn en wat economisch, technisch en praktisch haalbaar is. De technologie staat al ver maar de huidige Belgische wetgeving strooit roet in het eten bij de professionele inzet van drones. Elf bedrijven namen deel aan dit project.

Drones in last-mile deliveries is wel degelijk een marketing gebeuren vandaag. Vele bedrijven zetten in het buitenland al stappen om met drones pakjes te leveren naar de consument, meestal in afgelegen gebieden. Of dit ooit in Vlaanderen zal gebeuren is onzeker.

Deze toepassing van drones in de logistiek wordt pas echt interessant wanneer drones autonoom kunnen vliegen, zonder piloot of met een piloot op afstand die verschillende drones tegelijk onder controle houdt. Zowel de technologie (voornamelijk 'Detect & Avoid) als het wettelijk kader zijn hier nog niet klaar voor.

Het VIL nam in drie cases de haalbaarheid, terugverdientijd en wetgeving onder de loep.

Elia: Drones inspecteren op hoogte

Elia is de beheerder van het hoogspanningsnet in Vlaanderen. Jaarlijks worden er 300 van de 22.000 elektriciteitspylonen aan een grondige auditinspectie onderworpen. Deze controle is erg arbeids- en tijdsintensief. Met de inzet van een drone kan de inspectietijd van vier uur met twee personen gereduceerd worden naar ongeveer één uur met één persoon. Het is bovendien niet meer nodig om de pyloon spanningsloos te zetten voor de inspectie wat aanzienlijke tijdswinst in voorbereiding betekent. Op één jaar tijd kan Elia de investering reeds terugverdienen. Elia is tijdens het project reeds begonnen met de concrete opstart.

NHS: Drones inventariseren voorraden

Bij NHS is een terminal operator en stuwadoor in de haven van Antwerpen en wil drones inzetten bij het stockeren en beheren van goederen. Een drone zou op geregelde tijdstippen een vooraf bepaalde route kunnen vliegen, de inventaris nemen waarop de voorraden automatisch worden aangepast in het WMS systeem. De te vliegen route vertrekt vanuit een volautomatisch laadstation zonder tussenkomst van een piloot of operator. Helaas zijn volautomatische vluchten, of vluchten waar de piloot de drone enkel volgt via de camera voorlopig niet toegelaten door de huidige wetgeving.

ICO: Drones bewaken wagenparking

ICO heeft vier terminals in België (Zeebrugge en Antwerpen), met een totale oppervlakte van meer dan 300 ha. Voor de bewaking van deze terreinen is de centrale camerakamer steeds dubbel bemand. Eén bewaker moet ter plaatse gaan als er een incident plaatsvindt. Deze laatste taak zou

ook door een drone uitgevoerd kunnen worden. Eén drone per terrein kan op geregelde tijdstippen ook routine vluchten uitvoeren als aanvulling op de vaste camera's. Indien er over de verschillende sites één bewaker minder ingezet kan worden en dit in twee shiften, 365 dagen per jaar, zou de investering van de drone reeds in circa 6 maanden terugverdiend zijn. De huidige wetgeving staat ook deze toepassing in de weg. Enkel vluchten binnen het gezichtsveld van de piloot zijn momenteel toegelaten. Maar dat is niet het enige obstakel bij ICO: de site in de haven van Antwerpen is gelegen naast de Antwerp Gas Terminal, de site in Zeebrugge is gelegen naast de Fluxys Gas Terminal. Rond dergelijke terminals is er een No-Fly-Zone. Deze no-fly-zones gelden ook voor drones en zullen niet snel aangepast worden.

Prijskaartje van drones

Tot slot moeten bedrijven ook rekening houden met het kostenplaatje van drones. In de eerste plaats moet uiteraard de drone zelf aangekocht worden. De prijs voor een professionele drone schommelt tussen de 5.000 en 15.000 euro. Bovendien moet een dronepiloot in de meeste gevallen een diploma voorleggen om reglementair te mogen vliegen. Een opleiding hiervoor kost ca 5.000 euro. Daarnaast is er een afzonderlijke aansprakelijkheidsverzekering van toepassing en hangt er aan de integratie met softwaresystemen (bijvoorbeeld voor inventarisopnames) ook een sterk variërend, prijskaartje.

Deelnemende bedrijven

Elf bedrijven namen deel: Colruyt, DP World, Elia, G4S, H.Essers, ICO terminals, MSC-PSA European Terminal, NHS, Sarens Group, Vervoer Verbesseren en Willemen Groep.

EINDE VAN HET PERSBERICHT

Het Vlaams Instituut voor de Logistiek

De vzw Vlaams Instituut voor de Logistiek – of kortweg VIL - is het innovatieplatform voor de logistieke sector. Het VIL helpt Vlaamse bedrijven om innovatieve logistieke projecten te realiseren en zo hun competitiviteit te verhogen en ontvangt hiervoor subsidies van de Vlaamse overheid.

Als ledenorganisatie brengt het VIL bedrijven en organisaties uit diverse sectoren bij elkaar – zowel verladers als logistieke dienstverleners maar ook kennisinstellingen, overheidsinstanties en bedrijven vanuit de IT-, engineering-, interim-, bouw en real estate wereld.

Meer informatie over het VIL: www.vil.be

CONTACTINFORMATIE

Stephanie Florizoone

Communicatieverantwoordelijke

Tel: 03/229.05.07

GSM: 0494/34.01.63

E-mail: stephanie.florizoone@vil.be

Jan Merckx

Projectleider

Tel: 03/229.05.19

GSM: 0475/560774

E-mail: jan.merckx@vil.be