

Seminar NNVO & MARIN: samenvatting brainstormsessies

1 november 2023 te Wageningen

Tijdens het middagprogramma zijn alle aanwezigen met elkaar in discussie gegaan in vijf groepen, roulerend langs vijf discussietafels met elk een eigen onderwerp. De deelnemers kregen de opdracht te brainstormen onder leiding van moderators Hans Huisman, Colin Guiking, Nicole van Spronsen, Andreas Keller en Renée Rijkhoek. Alle aantekeningen van deze discussietafels zijn verzameld en hieronder samengevat weergegeven. De onderverdeling in onderwerpen is op basis van de discussies die hebben plaatsgevonden.

Informatie uitwisselen

- Koppeling van bestaande systemen zou al een groot voordeel zijn (met name intra-organisatie), bijvoorbeeld HAMIS-IVS koppeling.
- Betrouwbare en accurate info vereist, er is al heel veel informatie beschikbaar op allerlei websites, maar lang niet alle data is actueel en betrouwbaar.
- Voorkeur voor één centrale plek voor info waarbij ook een kwaliteitscontrole uitgevoerd wordt op de data.
- Betrokken partijen hebben allen stukjes van de infopuzzel. De combinatie maakt het voordeel dus we moeten zoveel mogelijk zien uit te lokken dat partijen hun informatie delen.
- Route-intenties delen zal veel voordeel opleveren.
- Sensoren (slimme camera's) bij objecten om operator beter te ondersteunen en de actuele situatie sneller in kaart te brengen.
- AIS-infoelden correct invullen zou nuttig zijn voor zowel operators als schippers. De functionaliteit is er, nu nog goed gebruiken.

Succesvol innovaties doorvoeren

- De rolverdeling tussen overheid en marktpartijen levert onduidelijkheden op. Soms neemt de overheid te weinig initiatief en op ander vlak neemt het juist weer actie die bij een marktpartij thuishoort.
- Als de overheid zorgdraagt voor het back-end systeem met alle verzamelde data en met API's kan de markt front-end applicaties maken. Dit zou een werkbare verdeling kunnen zijn.
- Bij innovaties zal standaardiseren meer aandacht vereisen. Zonder standaard is de kans groot dat een innovatie het pilot stadium niet zal overstijgen.
- Regelgeving? We hebben elkaar nodig dus we moeten de samenwerking zoeken.
- Er zijn wel veel pilots, maar de echte implementatie stukt. Het waarom is niet direct duidelijk. Leren van niet succesvolle initiatieven is nuttig om herhaling te voorkomen.

- Kom aan boord en vraag de schippers wat er goed is en wat beter kan. Dat zou een vereiste stap moeten zijn in nieuwe innovaties.
- Neem het schip centraal in het uitdenken van nieuwe oplossingen.
- Samenwerken vereist elkaar opzoeken, betrek brancheorganisaties en initiatieven (BNL, PZI, Smart Shipping, etc).
- Meer informatie is ook meer verantwoordelijkheid (voor zowel de informatiegever als ontvanger).
- Veel informatie is er al, maar nu is het de kunst om de vereiste info te laten zien en geen overload aan informatie te creëren die niet bruikbaar is. Denk daarbij aan de schipper die deze informatie tot zich wil nemen tijdens het uitvoeren van zijn vaartaak.
- Een pilot is een goed middel om draagvlak te creëren en kinderziektes eruit te halen, daarna volgt de brede uitrol. Dat is wat anders dan een pilot doen.
- EURIS als basis ziet er veelbelovend uit voor zowel vaarwegbeheerders als vaarweggebruikers.
- EURIS zou een pull moeten uitlokken (iedereen moet dit willen hebben) en geen push vereisen. Dus verplichting moeten opleggen om het uit te rollen (vergelijk Covadem, dat heeft zichzelf verkocht zonder verplichting in te stellen).
- Om innovaties succesvol uit te rollen is het belangrijk om drijfveren bij de markt zoeken (what's in it for me? Verdient aandacht).
- Verandermanagement is vereist, een innovatie of een pilot rolt zichzelf niet automatisch succesvol uit. Dat vereist een strategie.
- Met meer technologie voor de operator zal een operator ook de juiste kennis van die technologie (en de beperkingen ervan) moeten hebben om het goed toe te passen.
- Er zal niet alleen focus op de nieuwste schepen nodig zijn. De huidige vloot zal nog ruim dertig jaar varen en maakt ook deel uit van 'het systeem'.

Rol van VTS

- VTS zal meer invloed moeten krijgen op een verkeersstroom om congestie te voorkomen en vlotte vaart te ondersteunen. Dus minder focus op individuele schepen, maar meer op een verkeersstroom.
- VTS zal recreatievaart meer bij de hand moeten nemen (bijvoorbeeld door instructies geven i.p.v. informatie).
- VTS zal minder gaan informeren, maar meer assisteren. De informatiepositie van schippers zal toenemen door meer en meer digitale informatie. VTS kan daarom zich meer richten op assisteren.
- VTS als regisseur: 'zijn er onderling afspraken gemaakt?'. Op basis van informatie-uitwisseling hebben schippers voldoende mogelijkheden om onderling afspraken te maken. De VTSO hoeft dat minder actief te doen, maar houdt de regie door te weten waar afspraken gemaakt zijn, te assisteren waar een afspraak complex is of niet gemaakt is.

- Route-info delen: VTS kijkt mee en neemt alleen actie indien route-info een conflict weergeeft.

Gewenste functionaliteit

- Schippers zien graag dat er een blauwe golf wordt gecreëerd waarbij er een tijdsplanning voor objecten is en planning voor de gehele reis of delen ervan. Corridorplanning.
- Route-/intentie-info delen zou ook als basis voor objectplanning kunnen dienen.
- Als vergezicht werd geschetst: schepen sturen reisintenties en krijgen route en tijdslot per object retour.
- Actuele data voor brughoogte, waterstanden, stroomsnelheid, object bedientijden en calamiteiten etc. makkelijk en overzichtelijk aanbieden aan schippers zou winst zijn. Vereiste is dat deze informatie betrouwbaar en actueel is.
- Routeinformatie zowel voor reisvoorbereiding als informatie over de lokale, actuele situatie.
- Meer informatie direct op ENC beschikbaar hebben in plaats van een veelheid aan websites en apps nodig hebben zou het voor de schipper een stuk eenvoudiger en veiliger maken.
- Minder VHF-communicatie voor informatie-uitwisseling. Daar kan digitale data-uitwisseling voor gebruikt worden. VHF behouden voor tactische afstemming tussen VTS en schippers.
- Wees transparant over de kwaliteit van data (op dit moment is niet alle data betrouwbaar en daarmee zeer beperkt bruikbaar).
- Eén geharmoniseerd systeem voor aanmelden bij een haven zou veel voordeel bieden.
- Big data zou inzicht kunnen bieden in *near misses* en incidenten die niet gerapporteerd worden. Nu lijkt het alsof er in VTS-sectoren meer incidenten plaatsvinden dan daarbuiten. De oorzaak daarvan is het rapportagemechanisme en niet het daadwerkelijke aantal incidenten.
- Informatie aan boord zou makkelijk en snel vindbaar moeten zijn tijdens het varen. Het zoeken op verschillende websites is niet wenselijk.
- Informatie aan boord zou makkelijk interpreteerbaar moeten zijn en geen misverstanden mogen opleveren.