

Digitalisering en Binnenhavens – Schets Fase 2 opzet

24 september 2020

Uit Fase I (Maart – September 2020) is een aantal knelpunten en kansen naar voren gekomen. Het gaat er vooral om ‘**de basis op orde te hebben voor digitalisering**’. Dit is noodzakelijk voor een efficiënte communicatie tussen havens en scheepseigenaren/exploitanten. En ook voor de digitalisering van de afstemming tussen partijen in de logistieke keten. Het gaat hier om het zogenaamde “beschikkingsrecht” over bepaalde gegevens, die bij de individuele binnenvaartondernemer liggen. Hoe krijgt de NVB deze basis op orde, in het belang van een versterking van de binnenvaart en de binnenhavens? Dit vraagt om een collectieve aanpak, waarin ook de NVB een actieve rol kan spelen. Daarnaast liggen er mogelijkheden om verdere ervaring op te doen met digitalisering middels pilotprojecten. Voor de ‘basis op orde’ gaat het om:

1. **Statische informatie binnenschepen:** afmetingen, naam, eigenaar, exploitant, motorvermogen, Green Award/label
2. **Dynamische informatie binnenschepen:** positie en lading

Bovenstaande sluit waarschijnlijk goed aan op het (nieuwe) programma Topsector Logistiek dat in januari 2021 zal starten en waarbij Connekt de uitvoering zal verzorgen. Er liggen dus mogelijkheden voor co-financiering vanuit dit programma.

Daarnaast is er een kans aangedragen door het Ministerie van IenW voor het inrichten van een Living Lab “Data Sharing Inland Waterways”, gericht op de logistieke optimalisatie in containerbinnenvaart. Nadere afstemming is nodig met het Ministerie van IenW om nader te verkennen wat randvoorwaarden zijn en om te zien of de NVB (leden) een rol kunnen spelen

1. **Statische informatie binnenschepen:**

- **Probleem:** Scheepsgegevens zijn verspreid over meerdere bronnen, nationaal en internationaal, die niet op elkaar aansluiten. Data ontbreken en/of zijn niet up-to-date en er speelt het aspect van privacy/vertrouwelijkheid. Veel tijd en energie gaat verloren in het opnieuw verzamelen van deze informatie, zowel bij binnenvaartondernemers als de havens.
- **Behoeft:** iedere haven heeft betrouwbare basisdata nodig, o.a. voor het proces van inning van havengelden. Digitalisering is gebaat bij een gezamenlijke database op basis van ENI nummer voor de actieve schepen, waar volledige data kunnen worden gevonden.
- **Afwegingen:** Wie voelt zich probleemeigenaar, wie heeft belang, wie organiseert, wie betaalt? En hoe kan dit georganiseerd worden: centraal of decentraal?
- **Acties:** dialoog en afstemming met belanghebbende partijen, inventarisatie belangen, achtergronden, financiële mogelijkheden (IenW, RWS, ILT, SAB, IVR, PortBase, CBRB, BLN, ...) om tot consensus te komen en een model te ontwerpen waarmee nationaal en Europees tot een betrouwbare schependatabase gekomen kan worden.
- **Budget 2021:** 50 – 100 K euro
- **Kans co-financiering:** Topsector Logistiek / Connekt

Voorstel: NVB dient voorstel voor co-financiering in bij Connekt, bij goedkeuring zet NVB dialoog op met partners om tot een betrouwbare schependatabase te komen.

2. **Dynamische informatie binnenschepen over positie en lading schip:**

- **Probleem:** Geen geschikte juridische basis voor gebruik van informatie over positie (AIS) en lading (BICS). AIS wordt op een open kanaal uitgezonden en de privacy van de schipper kan in het geding zijn. Juridische basis voor gebruik AIS is beperkt tot doel veilig en vlot verkeer. Steeds moet voor iedere andere toepassing op individueel niveau toestemming gevraagd worden. Dit leidt tot beperkte bruikbaarheid, extra handelingen of inzet van duurdere technieken met meer administratieve handelingen.
- **Behoefte:** De gemaakte afspraken en privacy reglementen dateren uit 2006 / 2007 en zijn toe aan een herijking. De meerwaarde om AIS en BICS breed toe te passen in digitalisering van processen in havens is groot. AIS heeft het voordeel dat de kwaliteit van de sensor hoog is en de AIS en BICS systemen zijn uitgerold. Met BICS kan informatie over lading automatisch uitgelezen worden hetgeen veel handelingen bespaart en de zichtbaarheid van binnenvaart vergroot. Het is de verwachting dat BICS steeds breder wordt ingezet, deels via verplichte wetgeving (zoals vervoer gevaarlijke stoffen en containervervoer).
- **Afwegingen:** Hoe kan de regelgeving gemoderniseerd worden en hoe kan efficiënter worden omgegaan met de organisatie van het beschikkingsrecht? Kan er bijvoorbeeld een nationaal of Europees register komen, waarin scheepseigenaren/exploitanten aangeven dat gebruik van hun AIS signaal en BICS data WEL/NIET toegestaan is voor andere doeleinden?
- **Acties:** dialoog en afstemming met wet- en regelgevers, belanghebbende partijen (IenW, RWS, BLN, CBRB, ASV, PortBase,..) om mogelijkheden te verkennen om regelgeving te herzien en eventueel nieuwe regelgeving te formuleren, eventueel met database voor de inrichting van het beschikkingsrecht.
- **Budget 2021:** 50 – 100 K euro
- **Kans cofinanciering:** Topsector Logistiek / Connekt

Voorstel: NVB dient voorstel voor co-financiering in bij Connekt, bij goedkeuring zet NVB dialoog op met partners om gebruik van AIS en BICS data voor logistieke dienstverlening mogelijk te maken.

3. **Living lab "Data Sharing Inland Waterways":**

- **Kans:** het Ministerie van IenW zoekt naar een invulling van een project over logistieke optimalisatie in de containerbinnenvaart tussen zeehavens en binnenhavens in het achterland. Het gaat dan om uitwisseling van real-time informatie over aankomsttijden, beschikbare kade capaciteit, stuwplan. Het gaat om de integratie en optimaal gebruik van bestaande systemen zoals NextLogic, Barge Traffic System, RiverGuide. Een dergelijke optimalisatie-project bouwt voort op CEF RIS COMEX .
- **Acties:** nader contact met het Ministerie van IenW om mogelijkheden te verkennen en een project te starten met geïnteresseerde leden van NVB, terminal operators en containerbinnenvaart operators.
- **Budget 2021:** 150 K euro voor ontwerp project
- **Kans co-financiering:** Ministerie IenW

Voorstel: NVB stelt voorstel op voor het ministerie van IenW over starten project digitale optimalisatie containerbinnenvaart.