



Risico gestuurd Scheepvaart Verkeersmanagement op de Noordzee

De Noordzee wordt almaar drukker en complexer. Het Nederlandse deel van de Noordzee is een van de meest intensief gebruikte zeeën ter wereld. Er zijn drukke scheepvaartroutes van en naar de havens naast de internationale routes die langs onze kust lopen. Met de komst van met name windparken op de Noordzee neemt de complexiteit alleen maar toe. Het Noordzeebeleid is gericht op een permanente verbetering van de scheepvaart verkeersveiligheid, ook in de situatie dat er windparken op zee zijn gebouwd. Risico's zijn enerzijds aanvaringen tussen schepen onderling, en anderzijds aanvaringen c.q. aandrijvingen van schepen met windparken of andere vaste objecten. Grip op de scheepvaartverkeersveiligheid is ook van grote waarde voor de toegankelijkheid van de Noordzeehavens en het beperken van milieuschade door aanvaringen.



*Ongeval met de Prestige in 2002
voor de Spaanse westkust met
enorme ecologische schade tot gevolg.*

DIGISHAPE ONTWIKKELT PROOF OF CONCEPT

Het Digishape initiatief “Risico gestuurd Scheepvaart Verkeersmanagement Noordzee” wil een instrument ontwikkelen voor risico gestuurd scheepvaart verkeersmanagement op de Noordzee en de toegangseulen tot de havens. Met dit instrument/hulpmiddel wordt de situational awareness van gebruikers aanzienlijk verbeterd door hen (geautomatiseerd) te attenderen op potentiële nautische risico’s.

De scope van het Digishape initiatief is de operationele haalbaarheid te onderzoeken van de ontwikkeling van een instrument voor risico gestuurd Scheepvaart Verkeersmanagement op basis van beschikbare maritieme data. Een “Proof of Concept” moet vertrouwen geven aan toekomstige gebruikers en aan onderzoekers dat een professioneel inzetbare hulpmiddel/instrument te realiseren is. De ontwikkeling naar risico gestuurd verkeersmanagement zal gebaseerd zijn op het optimaal inzetten van alle maritieme data die beschikbaar is over schepen, die aanwezig zijn op de Noordzee. Van die schepen is naast hun positie ook hun lading en hun bestemming bekend. Van de omgeving naast de verkeerssituatie zijn ook de weersverwachtingen en de waterkwantiteitsinformatie bekend.

Op basis van deze data zal een risicoberekening plaatsvinden van:

- De kans op het optreden van een ongeval of incident en
- De potentiële gevolgen van een ongeval of incident.

DE PROJECTPARTNERS

In het project werken een fors aantal partners samen. Kustwacht, het Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, Global Maritime en Rijkswaterstaat (VWM) zijn de schakels in het project die de operationele behoefte stellen voor het risico gestuurde verkeersmanagement. MARIN is het kennisinstituut op maritiem gebied dat in dit project de wetenschappelijke maritieme veiligheidskennis en ervaring inbrengt. Het Datalab en het Offshore ExpertiseCentrum (OEC) van Rijkswaterstaat (CIV) zetten hun expertise in als dataleverancier en data analyse en WVl levert internationale kennis ten aanzien van scheepvaart informatiesystemen en innovaties. De IT expertise wordt geleverd door TriOpSys en Technolution.

Tenslotte zijn TU Delft, MARIN en Deltares actief bij de ontwikkeling van een nautisch verkeerslab een spin-off van het Digishape initiatief.

Het Monitorings- en Onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid Wind op Zee (MOSWOZ) is voor Rijkswaterstaat opdrachtgever voor het project.

Het project loopt van 1 januari 2021 tot eind 2022.

MEER INFORMATIE

Voor meer informatie, e-mail Cas Willems op cas.willems@rws.nl