

DASHBOARDS ZIJN DOOD, LEVE 'ADAPTIVE CRUISE CONTROL'

Dashboards hebben de laatste jaren een heuse vlucht genomen ten opzichte van saaie statische rapporten. Een aantal leuke, gebruiksvriendelijke tools hebben daarbij duidelijk geholpen. Schitterend, alleen kunnen we niet op onze lauweren rusten. Kan het nog beter?

✍ DRIES VAN NIEUWENHUYSE EHSAL (ODISEE)

DASHBOARDS

Even teruggrijpen naar het idee van dashboards en cockpits zoals die enkele decennia geleden hun opmars hebben gemaakt. Steven Few, een goeroe in datavisualisatie, definieert een dashboard als “a visual display of the most important information needed to achieve one or more objectives which fits entirely on

a single computer screen so it can be monitored at a glance”. In vliegtuigen resulteert dit in honderden visualisaties, in wagens resulteert dit in een klein schermje onder het stuurwiel en de boordcomputer. De laatste staat meestal minder ergonomisch en dat is niet erg. De info op de boordcomputer is meestal minder operationeel dan de info op het

dashboard, maar daarom niet minder belangrijk.

DE ENE KPI IS DE ANDERE NIET

De KPI ‘remaining kilometers before empty’ geeft voor uw auto een strategische indicatie van iets in de toekomst en is eerder een schatting dan wetenschappelijk correct. Geen probleem dus



dat dit sturingsinstrument een beetje verborgen zit. Wanneer we blijven rijden zonder tanken krijgen we een eerste waarschuwing op het dashboard op het moment dat we nog slechts 100 kilometer kunnen rijden. De strategische toekomstgerichte informatie wordt hierbij operationeler. We moeten het wel merken via het lampje, want de tijd om in te grijpen komt dichterbij. Maar geen paniek, we kunnen blijven rijden. Vervolgens rijden we de tank nog verder leeg. Wat zal er nu gebeuren? De KPI weigert dienst op nog 30 kilometer brandstof! Dit strategische instrument is niet meer dan een ruwe indicatie van de eventuele te nemen beslissing, wanneer val ik echt stil? Deze beslissing vergt bijzondere accuraatheid, hetgeen de KPI, berekend op basis van het gemiddelde verbruik van de voorbije rit, niet kan leveren. Het zou dus boerenbedrog zijn te doen alsof die accuraatheid er wel zou zijn. Zijn onze bedrijfs-KPI's even voorzichtig en weigeren ze eveneens dienst als ze onbetrouwbaar worden?

KNIPPERLICHTEN SMEKEN OM AANDACHT

KPI's zijn één ding, zoveel mogelijk juiste signalen laten tonen is een ander ding. De manier waarop ze gevisualiseerd worden is al even belangrijk als het meten op zich. We kunnen dus bewust kiezen welke prikkel we wanneer en aan wie geven. Dashboards zijn veel minder statisch dan rapporten en laten veel meer flexibiliteit toe. Om tijdig de juiste

Adaptive cruise control of (autonomous) intelligent cruise control (afgekort ACC, AICC of ICC), is een systeem dat zonder enige vorm van communicatie met andere voertuigen in staat is om de snelheid en volgafstand van het uitgeruste voertuig te regelen. Het bouwt verder op de reeds bestaande cruisecontrol en is een vorm van 'precrash-systeem'.

“KPI's zijn één ding, zoveel mogelijk juiste signalen laten tonen is een ander ding. De manier waarop ze gevisualiseerd worden is al even belangrijk als het meten op zich. We kunnen dus bewust kiezen welke prikkel we wanneer en aan wie geven.”

signalen te geven wordt nogal eens met knipperlichten gewerkt. Die trekken de aandacht en hebben als voordeel dat de schermsamenstelling vertrouwd blijft. De gebruiker weet spontaan waar te kijken om vlot een stand van zaken te bekomen. Wat moet een beslissingsnemer gezien hebben? Aandachtspunten worden centraler en meer en meer linksboven van het scherm afgebeeld. Een gebruiker moet het signaal wel gezien hebben. Voor operationele beslissingen is dit logisch, voor strategische hoeft dit minder. Een strategische beslissing moet meer beredeneerd en overwogen zijn, dan een operationele. De beslissingsnemer hoeft hier niet hals over kop te beslissen, integendeel.

DYNAMISCHE DASHBOARDS

Schermen kunnen ook dynamisch opgebouwd worden in functie van de nodige aandacht. De dynamische signalisaties langs de snelwegen vormen hier mooie voorbeelden van. De relevante informatie wordt pas afgebeeld, wanneer ze van tel is, anders is er niets te zien. Het overzicht is hier minder van tel.

ADAPTIVE CRUISE CONTROL

Dashboards kunnen fundamenteel verbeterd worden om maximaal die zaken te tonen die moeten gezien worden. We kunnen ze dynamisch samenstellen of met knipperlichten werken om aandacht te trekken. Fundamenteel nadeel echter blijft dat we nog steeds zelf actief moeten gaan zoeken. De tijd zal komen dat dashboards zelfs overbodig zullen wor-

den. Via Internet of Things en analytics verwachten we automatische detectie van aandachtspunten met het automatisch in gang schieten van mitigerende acties die geïnitieerd worden door het automatisch de juiste info op het juiste moment aan de juiste persoon te gaan bezorgen zodat gepast en tijdig kan gereageerd worden. Rechtstreekse sturing van processen, zonder menselijk ingrijpen is de logische volgende stap.

ZITTEN WE DAAR NOG VER VANDAAN?

We zijn er bijna, en mits wat goede wil helemaal. De technologie is voorhanden om gepaste signalen te melden via analytische technieken. Met mobile technologie beschikken we vervolgens over een platform om *near real time* de gepaste visualisaties met te ondernemen stappen te bezorgen aan die persoon die er echt iets kan aan doen, op zijn of haar werkplek. Dat is effectieve processturing die waarde helpt creëren zonder toeters en bellen en signalen die nog zelf moeten gedetecteerd worden. Voor operationele beslissingen geloven we alvast in automatisch ingrijpen op zeer korte termijn, net als bij een autopilot die spontaan afstand houdt, remt en opnieuw optrekt. Makkelijk toch? Voor concrete toepassingen zullen dashboards meer en meer intelligent worden en stilaan in de dagdagelijkse werking worden ingebouwd zodat ze quasi verzinken in het niets maar wel onderliggend zo goed als feilloos operationeel bijsturen. Automatische besluitvorming komt eraan! Leve