

# BICSmail

'Nieuws op papier uit de digitale binnenvaart'



## BICS ook voor tankvaart

Ook de binnentankvaart zal in drie jaar tijd elektronisch moeten melden. BICS is er klaar voor, al kan er nog wel één en ander verbeteren. Wie kan het beter vertellen dan tankvaartondernemer Ronald Versloot, van het eerste uur betrokken bij Bureau Telematica? Hij komt aan het woord op pagina 7.

### Inhoud:

Interview Nico Koedam.....	2
Verslag Telematicadag.....	3
Stuwageprogramma en BICS.....	4
Belactie succes.....	5
Win een iPod met BICS.....	5
Politiek heeft iets aan informatie over binnenvaart.....	6
Ronald Versloot en BICS in tankvaart.....	7
Hoe werkt BICS aan boord van containerschip.....	8

## “Als er een standaard is, moet je er gebruik van maken”

De eerste aanzet voor de verplichting tot elektronisch melden werd gegeven tijdens de ministersconferentie in Basel, mei 2005. Een van de besluiten die de ministers daar namen, was dat er vereenvoudiging van regelgeving noodzakelijk was. “Onderdeel daarvan vormde het elektronisch melden”, vertelt Nico Koedam. “Er was toen al een standaardbericht ontwikkeld en de gedachte was: dan moet je er ook gebruik van maken. In de richting van de autoriteit maar ook in de richting van de schipper, met als doel dat het er een stuk eenvoudiger op wordt. Je meldt je één keer aan, met alle gegevens en die informatie reist mee tot de eindhaven, waar je lost.”

Nico Koedam was tot 1 januari voorzitter van de CCR-werkgroep ‘Police’, die politievoorschriften voorbereidt en ook het Rijnvaartpolitie-reglement (RPR). Tevens was hij tot die datum voorzitter van de CCR-werkgroep RIS, waar alle standaarden en technische voorschriften voor RIS en de RIS richtlijn worden uitgewerkt, waaronder Inland EC-DIS (Electronic Chart Display and Information System), elektronisch melden, berichten aan schippers en AIS (Automatic Identification System). “We maken standaarden

voor het elektronisch melden om berichten op eenvoudige wijze door te geven aan sluisen en verkeersposten.”

Op 20 november 2007 was in Bonn de workshop elektronisch melden voor het varende bedrijfsleven, de terminaloperators, de bargeoperators, en de overheid. “Ik heb deze workshop als heel positief ervaren. Maar dat was zeker ook al het geval toen we in de voorbereiding van die workshop in Rotterdam bij elkaar kwamen op initiatief van Bureau Telematica. Er werd vóór die tijd al bij de containeroperators in Nederland goodwill gekweekt en duidelijk gemaakt wat er mogelijk zou zijn. Tijdens die bijeenkomst merkte ik al een zeer positieve tendens. Daar werden mensen in de gelegenheid gesteld om bij hun belangenbehartigers zaken te poneren, die in Bonn aan de orde konden worden gesteld. Naar aanleiding van die bijeenkomst zijn er aandachtspunten op papier gezet door onder andere het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.”

Op die dag werden alle voors en tegens van het elektronisch melden voor containerschepen op een rij gezet. “Ook gevoeligheden werden aangekaart. Er zat een behoorlijk



Koedam benadrukt: “Je wilt vergemakkelijken.” (foto Ben Wind)

aantal schippers in de zaal. Het merendeel uit de grotere containervaart op de Rijn. Naar voren kwam dat iedereen er klaar voor is. De mogelijkheden aan boord zijn er. Wat je wel hoorde als tegenargument: de overheid is er nog niet klaar voor. De aanlevering van de digitale gegevens aan boord is voor de route Rotterdam-Zwitserland geen probleem, althans niet op het traject Gorinchem/Krimpen richting Basel.”

Voor de overige vaarwegen in Nederland ligt het nog niet vast wat er gaat gebeuren. “Onder het Bin-

nnavartpolitie-reglement hangt een communicatieregeling. Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen is de tweede as waarop elektronisch melden verplicht zal worden gesteld. Er waren één of twee bargeoperators die op die as niet klaar zijn. Het zou mooi zijn als we die route in één keer mee kunnen nemen, maar dat staat zeker niet vast.” Er werd begin november op de voorbereidingsbijeenkomst in Rotterdam wel gevraagd waarom niet eerst met een pilot werd begonnen.

(lees verder op pagina 2)

### 1 april nieuwe BICS versie

Vanaf 1 april is er een nieuwe officiële versie van BICS: 3.07. Het wordt aanbevolen zo spoedig mogelijk deze versie te installeren. Dat geldt vooral voor de containervaart.

### Problemen?

#### Bel Helpdesk!

Als u op wat voor manieren ook problemen ondervindt met de werking van BICS, laat het ons weten, bel de helpdesk: 010-2886390. of stuur een e-mail naar: info@bics.nl.



# “We willen de schipperij zover krijgen dat ze er ook het nut van inzien”



Nico Koedam. “Als je in het ene hokje opschrijft lading, in het andere auto’s en je wisselt ze om, dan komt het bericht niet op de juiste wijze aan.”

Foto: Ben Wind

(vervolg van voorpagina)

“Dat kan wel weer, zei ik, maar dan hikken we over drie jaar weer tegen die verplichting aan. We kunnen beter maar beginnen en fouten die erin zitten er bij de evaluatie uithalen.” Daarmee doelt Koedam op meldingen van fouten door zowel de melders als de ontvangers van de melding. “Dan komt er druk op de ketel, zowel richting bedrijfsleven – de barge- en terminaloperators – als richting verkeersoperators. Die moeten beide klaar zijn voor 1 april.” Bovendien was de klacht hoorbaar dat de ‘ontvangende kant’ in Duitsland nog wel problemen kent van technische aard. Er wordt door mensen uit de praktijk gemeld dat de overbrenging van gegevens tussen Nederland en Duitsland nog niet werkt. “Maar Duitsland heeft herhaald dat het gaat lukken vóór 1 april. Nu is dat nog niet het geval. Ze kunnen het wel ontvangen maar niet doorgeven. Ze hebben nou eenmaal ja gezegd tegen deze regeling, dus moeten ze het ook waarmaken.”

## Verplicht?

Bij onderzoek in het voorjaar van 2007 bleek dat slechts 19 procent van de containervaart momenteel gebruik maakt van BICS om elektronisch te melden. De rest van de containers met gevaarlijke stoffen wordt per fax, telefoon of marifoon aangemeld bij de vaarwegbeheerders. Nico Koedam beaamt dat het vanaf 1 april honderd procent zou moeten zijn. “Dat zal in april niet direct zo zijn.” Maar wat gebeurt er als de schipper zich niet elektronisch meldt? Krijgt hij dan een bekeuring? “Binnen de CCR is afgesproken dat niet direct als strafbaar feit op te nemen. We willen juist de schipperij zover

krijgen dat ze mee gaan doen en er ook het nut van inzien. Verkeersposten en sluisen zullen de schippers eraan houden. U moet elektronisch melden. Het hele principe is: het begint bij de schippers die de verkeersposten voorzien van gegevens en die geven hun melding weer door aan de sluisen en verkeersposten onderweg. We hebben voor de Noord-Zuid-as dus ook de medewerking nodig van de autoriteiten in Antwerpen, die de Kreekraksluisen moeten informeren bijvoorbeeld.” Tijdens de workshop in Bonn op 20 november werd onder andere gesproken over het beter op elkaar afstemmen van het MIB (Melde- und Informationssystem Binnenschiffahrt) in Frankrijk, Zwitserland en Duitsland en IVS90 in Nederland, waarbij het MIB zoveel mogelijk gebruik maakt van de standaard BICS-berichten.

Voor de Zwitsers dringen aan op spoedig gebruik van elektronisch melden. “Basel – met één overslagterrein – vindt van meet af aan dat het al kan. De Zwitsers vinden ook dat elk schip met containers zich zou moeten melden.” Uiteindelijk is overeengekomen dat een schip met ADN- goederen in containers zich ten alle tijden moet melden en schepen met twintig of meer containers het aantal containers als er geen ADN- goederen in zitten. “Zo kunnen schepen een paar containers als bijlading meenemen zonder elektronisch te hoeven melden, mits er geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd in die containers.”

**Rotterdam**  
Omdat het huidige protocol – dat 1 april van kracht wordt – de Rijn tussen Gorinchem/Krimpen en Basel aanhoudt, valt het traject Rotterdam-Gorinchem daar dus nog niet onder. Daarmee zouden schepen die bijvoorbeeld van Rotterdam naar Tilburg varen, niet onder dit protocol vallen. Maar dat zal niet lang duren. Nico Koedam: “We willen ook het traject Rotterdam-Gorinchem implementeren. Als ze op die route varen, gaan ze mee. Rotterdam wil het sowieso. Echter over de herziening van de communicatieregeling als onderdeel van de BPR bestaat nog geen overeenstemming. Dat kan snel gebeurd zijn. Het gaat om een ministeriële regeling. Die kan met een maand in de staatscourant staan. Kan zijn dat 1 april niet lukt, maar dan zal het kort daarna zijn. In de CCR is nagedacht, over sneller en gemakkelijker en met minder fouten berichten doorgeven. In het afgelopen jaar zijn er een aantal ongevallen gebeurd waardoor één en ander in een stroomversnelling terechtgekomen is. Ik ben het er ook wel mee eens. Je moet standaarden invoeren als je ze hebt. Als je er niks mee doet, zijn ze over twee jaar achterhaald. De EU legt aan de lidstaten op dat de standaarden worden geïmplementeerd. De berichten staan vast. Daar is geen twijfel aan. Duitsland kan nooit een ander bericht hanteren dan Nederland. Als je werkt volgens de normen, is er niets aan de hand. Alles is keurig netjes ingevuld. Je moet dat niet willen veranderen. Als je in het ene hokje opschrijft lading,

in het andere auto’s en je wisselt ze om, dan komt het bericht niet op de juiste wijze aan.”

## Stuwageplan

Voor de schipper aan boord hoeft het niet zo ingewikkeld te zijn, stelt Nico Koedam. “Het bericht van de operator hoeft de schipper alleen maar door te sturen. Het stuwageplan gebruikt hij voor stabiliteitsberekening en indeling van de containers. We gaan nog niet zover dat we ook het plan willen hebben en willen weten waar alles staat. Voor wat betreft de gevaarlijke stoffen is dat de volgende stap. De overheid moet weten waar wat staat. In de eerste fase weet de overheid wel wat er aan boord is, maar omdat niet iedereen stuwagesoftware heeft, kan je nog niet vragen om het stuwageplan mee te sturen.”

Koedam benadrukt: “Je wilt vereenvoudigen. De schipper kan eenvoudiger zijn zaken aanleveren en de overheid kan het eenvoudiger aangeleverd krijgen en het hele papieren stramien wordt daarmee vereenvoudigd. En hulpdiensten moeten bij calamiteiten weten wat er aan boord is en waar het staat. Maar eerst die vereenvoudiging. Daarna gaan we kijken wat er nog meer mogelijk is.”

En die meerdere mogelijkheden gelden niet alleen containerschepen. Ook de andere doelgroepschepen zullen straks elektronisch moeten

melden: tankvaart, duwvaart, zeeschepen op de binnenwateren en passagiersvaart.

Op 20 november is tevens overeengekomen dat voor schepen die niet de hele noodzakelijke applicatie aan boord in orde hebben, de elektronische melding vanaf de wal kan worden gedaan, door bijvoorbeeld de operators. De schepen zelf moeten dan wel de scheepsnaam, positie, vaarrichting en het Europeanummer doorgeven ter bevestiging van de melding. “Het maakt in feite niet uit wie het doet. Bijvoorbeeld huurschepen kunnen zo toch gebruik maken van de elektronische melding. Bij de volgende update onderweg kun je volstaan met marifoonmelding.”

Nico Koedam is optimistisch over de invoering op 1 april van de elektronische meldplicht. “We hebben er een goed gevoel over. De meeste druk ligt bij de overheid, op goede aansluiting, voor ontvangst en doorzending.”

## Nico Koedam

Nico Koedam begon in 1990 bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart als vertegenwoordiger voor Nederland. Het overleg over de standaarden, eind jaren negentig begon met inland ecdis, en later volgde de overige standaarden. “Altijd namens V&W, hoewel ik zelf bij verschillende onderdelen van V&W heb gewerkt, had ik altijd dezelfde pet op. Ik rapporteer aan Rijnvaartcommissaris Ivo ten Broeke. In Brussel zit ik als vertegenwoordiger in het RIS-Comité samen met Cas Willems van DVS, de Dienst Verkeer & Scheepvaart (voorheen AVV – red.)”



BTB-voorzitter Sijko Veninga: "U wilt economisch voordeel halen, daar bent u ondernemer voor." (foto's Manon Bruininga)

## Discussie bij Telematicadag

Door Frank Antonie van Alphen

**Zaterdag 29 december vond in het Nijmeegse KSCC de Telematicadag plaats, georganiseerd door Bureau Telematica Binnenvaart. Thema: 'Heeft de binnenvaartondernemer iets te verbergen?' Aansluitend een discussie onder leiding van radiojournalist Johan Dibbets. "Je hoeft aan de wal toch ook niet te melden hoeveel visite je in huis hebt?"**

Instemming, weerstand, gemor en gelach was onder schippers te horen. Het is ook niet niks, de invoering van elektronische meldplicht. Want vooruitgang lijkt hier op een speurhond op zoek naar persoonsgegevens waarin de schipper soms helemaal geen inzage wil verstrekken. Door een overheid met de beschikking over een grensoverschrijdend informatiesysteem. Voormelding bestaat allang – net als controle op de rusttijden – zij het nauwelijks geautomatiseerd. Maar van de seconde op de minuut weten welke lading waarheen gaat

is toch wel andere koek. Met een gestandaardiseerd systeem waarin dezelfde taal 'gesproken' wordt. Zonder menselijke tussenkomst van "overtypfouten," zoals in e-mail bijvoorbeeld. Met de invoering van een dergelijk systeem ontstaan vragen. Hoe wordt de privacy geregeld, welke gegevens wil je als binnenvaartondernemer uit handen geven en welke niet? Hoe ongewenst transparant wordt de markt op die manier? "Ik wil niet dat een willekeurige bevrachter weet waar ik heen vaar, het is economisch gevoelige informatie," wordt in het publiek opgemerkt.

De binnenvaartschipper heeft dus inderdaad iets te verbergen, "want u wilt uw economisch voordeel halen. Daar bent u ondernemer voor," weet BTB-voorzitter Sijko Veninga. Maar het is vanuit veiligheids oogpunt wenselijk – bijvoorbeeld als er een container overboord gaat – te weten dat het mogelijk om gevaarlijke stoffen gaat. Dergelijke berichtgeving moet worden afgestemd. Het wordt als krom eraren dat de pleziervaart geen meldingsplicht kent, terwijl de beroepsvaart die wel heeft. En dat terwijl "het aantal ongelukken op de rivier onder druk van de pleziervaart is toegenomen." Maar er zijn ook positieve geluiden.

De kreet 'Big Brother is watching you' wordt weggewuifd. "Toen de eerste auto de straat opging, moest er ook een hardloper met een rode vlag vooruit worden gestuurd. En bij de invoering van radar dacht men: Nou weet iedereen waar we zitten." De boodschap is duidelijk: mee met die moderne tijd. Maar het blijft een heet hangijzer wat er met gevoelige informatie gedaan wordt. En dan zijn er nog de nieuwe partners uit het voormalige Oostblok. Het zal nog een opgave worden de berichtenuitwisseling naar ieders tevredenheid uniform te krijgen. Of de binnenvaartondernemer wel tijd heeft gegevens in het systeem te voeren? Want 'er moet gewerkt wor-

den'. Kortmom: tijdsdruk. Suggestie voor een oplossing: "Een mooi meisje in de stuurhut om dit werk te doen." Gelach. BICS-melding om het keurmerk 'veilig transport' te vergaren, positie- en vrachtmelding á la minute; hopelijk zal niemand het lachen vergaan. Sijko Veninga vat ter afsluiting geruststellend samen. "Waar is de tijd van klokslagen in de mist, met ijzer op ijzer aangeven dat je eraan kwam gebleven? Ooit werd er tegen invoering van radarplicht geprotesteerd. Het gaat erom of we er baat bij hebben." Laat de verplichting elektronisch te melden maar komen. Maar hou die privacy in de gaten.



BTB-manager Henk van Laar legt uit hoe het werkt.



**Elektronisch melden, natuurlijk beter!**

Het Bureau Telematica Binnenvaart heeft een documentaire gemaakt over alle facetten van elektronisch melden in de binnenvaart: Elektronisch

melden, natuurlijk beter! U kunt een DVD met deze documentaire ontvangen door bijgaande bon uit te knippen, in te vullen en op te sturen, zonder postzegel, aan:

Bureau Telematica Binnenvaart  
Antwoordnummer 5093  
3000 VB ROTTERDAM



TNT Post  
Port betaald

**Ik wil graag een DVD ontvangen met een duidelijk uitleg over elektronisch melden!**

Naam:

.....

Adres:

.....

Europnummer Schip:

.....

**Aan:**

**Bureau Telematica Binnenvaart  
Antwoordnummer 5093  
3000 VB ROTTERDAM**

## Lyrae Automatisering ziet vraag naar stuwagesoftware explosief stijgen

# “Het zal in het begin lastig zijn”

**BICS en automatisering kunnen niet los van elkaar worden gezien. Voor de containerbinnenvaart was het een grote doorbraak dat de stuwageplanning volledig werd geautomatiseerd. Elektronische melding van ladinggegevens via BICS is daarmee heel eenvoudig geworden. Lyrae Automatisering uit Amsterdam is één van de twee leveranciers van deze software met het programma Stuwplan. Het andere programma is Containerplanner van Autena Marine in Nijmegen.**

Met de verplichting om elektronisch te melden vanaf 1 april dit jaar beseffen velen in de containerbinnenvaart dat automatisering onvermijdelijk is. “Na de bel-actie van Bureau Telematica loopt het storm met aanvragen”, vertelt Rob Luiten van Lyrae Automatisering, verwijzend naar de telefonische enquête die in oktober werd gehouden onder ondernemers met containerbinnenschepen. “Veel mensen

die een demo hadden gekregen, vonden toen het planboard sneller werken, maar belden nu om alsnog het stuwageprogramma te kunnen ontvangen. Er was een schipper die hield vol dat hij het veel sneller met de hand kon. Maar ook hij ontdekte dat je op een gegeven moment gewoon niet meer zonder kan. De gegevens worden elektronisch aangeleverd, je leest de ladinglijst in, hier en daar wat klikken en je hebt

een stuwplan.”

Annette Luiten-Dekker, mede-eigenaar van vof Lyrae Automatisering: “Met sommigen hadden we in 2003 het laatste contact gehad. Zelfs iemand met wie we indertijd grote ruzie hadden, belde met duizend excuses.” Ook die gaat nu overstag voor de automatisering van de containerstuwage. De laatste maanden neemt het aantal klanten nog toe.

### BICS

De nieuwe klanten worden meteen aan BICS geholpen, want er is een programma nodig om de gegevens te verzenden. Aanmelden is heel eenvoudig gemaakt via de website, maar als je net begonnen bent met de automatisering is een steuntje in de rug welkom. “We hebben er nu een gewoonte van gemaakt het BICS-formulier dat nu op de site staat, te printen, te faxen naar de klant en dan faxen ze hem maar ingevuld weer terug en wij verzorgen de aanmelding. Stukje service... anders moeten ze gaan zoeken op de site.”

Rob en Annette Luiten willen graag behulpzaam zijn. Met hun advertentiecampagne in de bladen adverteren ze zelfs met de slogan ‘Wij zijn

er klaar voor’. Veelzeggend is natuurlijk ook de dubbele bodem van die boodschap. Want is de andere kant er dan niet klaar voor? Helaas moet Rob Luiten constateren dat er nog veel valt te verbeteren aan de perceptie van elektronische berichten in het IVS90, het meld- en volgsysteem van Rijkswaterstaat. “En aan de uitwisseling met het Duitse systeem. Als je iets in Duitsland meldt, komt het in Nederland niet aan. IVS90 pakt het niet op. Er worden nog steeds verschillende EDI-berichten gebruikt.”

Een voorbeeld. “Vul je het containernummer niet in, dan zien ze het niet als container in IVS90. Het kost allemaal veel tijd. Je moet uitzoeken waar de fout ligt. Is het de schuld van het stuwplan of ligt de schuld ergens anders? De schipper van de Joma verstuurd zijn ladinggegevens via BICS en IVS90 gaf aan: U heeft 8.000 containers aan boord. Volgens Rijkswaterstaat lag dat aan het stuwplan. Ook toen de schipper het de derde keer met de hand ingevoerd en verstuurd, zonder Stuwplan 2000 te gebruiken. Achteraf wel grappig, maar ik ben daar dan wel twee dagen mee bezig.”

Wat is er dan mis met IVS90?

Rob Luiten: “Voorals menen die niet met computers om kunnen gaan. Nu wordt er met man en macht aan gewerkt om dat te verbeteren.” Annette Luiten: “Er zijn natuurlijk ook veel schippers die merken dat BICS niet goed wordt ontvangen. Die denken dan om van de problemen af te zijn: Weet je wat, ik print en fax wel.”

Maar dat is dus binnenkort afgelopen, als per 1 april de elektronische melding verplicht is. Rob Luiten: “Stuwplan heeft het altijd in zich gehad om elektronisch te melden. Het moet gewoon even wennen. Hier en daar een boete uitdelen, maar het zal in het begin lastig zijn want het systeem kan het nog niet aan. Ook moet duidelijk worden gemaakt dat het versturen van een e-mail met een pdf-bestandje niet hetzelfde is als elektronisch melden. En er zijn echt wel schippers die ervan overtuigd zijn dat ze elektronisch melden als ze hun gegevens op de e-mail zetten.”

### Stuwplan 2000

Rob Luiten van Lyrae Automatisering in Amsterdam werkte oorspronkelijk voor Danser Container Line in Sliedrecht en verzorgde daar de automatisering. Wijlen Hein Danser zei hem begin jaren negentig ervan overtuigd te zijn dat het mogelijk moest zijn om een computerprogramma te schrijven waarin de stuwage van een binnenschip werd geautomatiseerd. In 1995 begon Rob Luiten met de uitwerking daarvan in Windows 95. In 1997 was de eerste versie klaar van Stuwplan 2000. Er zat toen nog niet zo'n vaart in de automatisering in de binnenvaart. Later kwam er wel vraag naar, maar het duurde tot de 21e eeuw voordat het aantal klanten van Lyrae echt begon te groeien. Annette Luiten: “In 2001 hadden we zeventien klanten, nu meer dan honderdvijftig.” Rob: “Ik zie het nog steeds als een

uit de hand gelopen hobby. We kunnen er nu van leven, van het Stuwplan alleen.”

Annette: “Sinds 2001 verzorgen we het hele pakket: verkoop, helpdesk, service en eventueel hulp aan boord. Dat is ook het grote verschil met het programma dat vóór Stuwplan 2000 bestond.”

De helpdesk van Lyrae Automatisering is soms meer dan alleen de helpdesk voor het eigen programma. Rob: “Het is niet makkelijk om uit te vogelen wat mensen precies willen. Soms willen ze gewoon een nieuwe printer willen aansluiten. Dan ben je meer algemene helpdesk, hoewel het voor ons natuurlijk ook handig is als ze een goed werkende printer hebben.”

Rob en Annette Luiten hebben er bewust voor gekozen ‘klein te blijven’. Annette: “We hebben nog steeds een band met al onze klanten en dat willen we zo houden. Je bent er 24 uur per dag, zeven dagen per week mee bezig. Ik herinner me iemand die op nieuwjaarsochtend om half 7 belde om advies.”

Rob: “De computer was gecrasht. Ze wilden het programma op de laptop installeren, maar waren de CD kwijt. Gelukkig had het schip naast hen een CD aan boord. Die kunnen ze dan gebruiken. Op de CD staan alle mogelijkheden van schepen, dus dat is makkelijk aan te passen. Nadeel daarvan is wel dat er illegale kopieën van kunnen worden gemaakt. Ze gebruiken dan Typex voor naam en Europeummer weg te halen op de print en de fax. Dat lukt niet meer als je verplicht elektronisch moet melden.”

De hulp aan de gebruikers kan vaak op afstand. Rob: “Je kunt je reis comprimeren. Dan kun je in 15 seconden via de GSM de reis naar ons sturen en kunnen we hem hier uitpakken en bekijken, herstellingen doen op kantoor, als iets niet is ingevuld bijvoorbeeld.” Operators kunnen op die manier ook het stuwplan voor de kapitein maken en ‘ingepakt’ naar boord toe sturen.

### ADNR

Het programma is voortdurend ‘in beweging’. Elke wijziging in het ADNR – en dat zijn er nogal wat, zeker gezien de komende integratie van ADNR en ADN – moet erin worden verwerkt. Rob: “Met die ADNR-wijzigingen ben je constant bezig. Nu ben ik zelfs een heel nieuwe versie aan het schrijven, omdat het ook op Windows Vista moet werken. Het werkt allemaal wel al, maar je moet ook de wijzigingen door kunnen blijven voeren.”

Annette Luiten heeft zelf geen softwareachtergrond en is ook niet afkomstig uit de binnenvaart. “Mijn achtergrond is verkoop en service. Het programma ken ik al van links naar rechts en van achteren naar voren. Alleen als ik Duitse klanten aan de lijn krijg, roep ik de hulp van Rob in. Dat is niet mijn sterkste kant.” Toch zal ook Lyrae zich meer op de internationale markt begeven. Er zijn ook al Franse klanten, onder andere werkt Danser samen met de CFNR in enkele koppelverbanden. De werknemers van de CFNR

Annette en Rob Luiten. “Stuwplan heeft het altijd in zich gehad om elektronisch te melden.”



voeren mee op de Marla (containerschip van Danser) om onder andere vertrouwd te raken met de werking van Stuwplan 2000.

Rob: "In 2003 heb ik zelf met de Marla meegevaren vanaf Basel, en dan zie je hoe het in de praktijk werkt en daardoor hebben we een sprong voorwaarts gemaakt in de ontwikkeling van ons programma. Je ziet dan waarom eerst de ene terminal wordt aangedaan en daarna de andere en dat daarbij – vanwege de bruggen – de containers een andere plek krijgen op het schip. Het is

noodzakelijk om in het programma de positie van containers te kunnen wijzigen." Dat geschuif met containers is overigens sowieso belangrijk in de stuwagesoftware. Vaak kunnen containers op het laatste moment niet mee, omdat de papieren niet in orde zijn of de douane vindt dat er een laatste controle noodzakelijk is. Annette Luiten: "We maken daarom onderscheid tussen planning en werkelijke lading. Daar zit verschil tussen en daarmee kun je altijd laten zien wat je werkelijk aan boord hebt. Dat is zeker belangrijk bij

gevaarlijke stoffen." De koppelverbanden van Danser – en uiteraard van andere ondernemers in de binnenvaart – maken gebruik van gesplitste softwarepakketten, die de gegevens van bak en schip later kunnen samenvoegen. Annette Luiten: "Die vraag komt dan uit de praktijk en als je hoort dat meerdere schepen daar behoefte aan hebben, dan schrijven we een programma speciaal voor koppelverbanden."

## Danser Container Line

Oorspronkelijk was Stuwplan 2000 dus bedoeld voor de vloot van Danser Container Line. "Hein Danser heeft het idee geïnitieerd", aldus Rob Luiten.

Ad Schroot, walkapitein bij Danser, beaamt dat de schepen van Danser er allemaal gebruik van maken. Ad Schroot is tevens veiligheidsadviseur bij Danser en heeft er dus baat bij als de gegevens over gevaarlijke stoffen aan boord elektronisch voor handen zijn.



Ad Schroot. "We zijn klaar voor elektronisch melden op de Rijn."

## Belactie groot succes

# "Kan ik u helpen bij het elektronisch melden"

**In opdracht van Bureau Telematica liet E.Novation een belactie houden onder alle binnenvaart-ondernemers met containerschepen. Om hen te informeren over de op handen zijnde verplichting om elektronisch te melden op de Rijn en meteen een overzicht te verkrijgen in hoeverre de containerbinnenvaart klaar is voor deze verplichting.**

Een belactie met impact, zo blijkt elders in deze BicSmail, waar de leverancier van stuwage software opmerkt dat sinds de belactie het stormloopt met verzoeken om BICS te installeren.

De belactie was gericht op 410 schippers. Van hen heeft meer dan de helft meegewerkt aan de enquête. Verreweg de meesten van hen stelt de hulp bij het werken met BICS op prijs. Vandaar de slogan 'Kan ik u helpen bij het elektronisch melden?' bij de 'support + nazorg' die wordt geboden. Er is ook meteen een start gemaakt met het voor-

bereiden van 'supportcalls' naar de schippers die de nieuwe versie ontvangen en daarbij aangaven ondersteuning te willen ontvangen.

### Nieuwe versie

Uiteraard wil iedereen gaarne de nieuwe versie (3.05.05) ontvangen. Wie geen gebruik maakt van de laatste versie van BICS, zal in de nabije toekomst niet meer van alle diensten gebruik kunnen maken. De geregistreerde gebruikers met wie werd gebeld door de call-agents, bleken niet allemaal daadwerkelijk gebruik te maken van BICS.

De ondervraagden die aangaven wel een nieuwe versie en support te ontvangen, maar nog niets gehoord hebben, zullen binnenkort nog worden benaderd door het support team. Dat geldt evenzo voor de containerschippers die nog helemaal niets van het belteam hebben gehoord. Om welke reden dan ook konden de call-agents geen contact leggen met deze mensen. Die kunnen ook binnenkort nog een telefoontje verwachten. Ook zijn er binnenvaartondernemers met containerschepen, wier gegevens niet (meer) juist bleken te zijn. Het supportteam probeert de juiste gegevens van hen alsnog te achterhalen.

### Geen contact

In totaal waren er 198 die geen medewerking verleenden. Onder hen dus de mensen wier gegevens niet juist meer waren of het maximaal aantal belpogingen van vijf was overschreden. Er zijn overigens nog dertig binnenvaartondernemers over die nog niemand aan de telefoon hebben gekregen. Zij zijn later of worden alsnog benaderd tijdens de supportcall actie.



### Adviezen

Op de vraag of de respondenten advies bij de aanschaf van apparatuur en/of de benodigde Dataverbinding wilden, antwoordden er 158 dat ze geen advies nodig hebben. Er waren er 11 die advies wilden bij de aanschaf van apparatuur, 16 bij BICS, 5 bij de communicatie en 9 die algemene adviezen wilden. In de nazorg worden de schippers ook nog gebeld met de vraag of

Gerry van Bodegom en Paul Hoorweg zijn de 'callcenter agents' van E.Novation, die de belactie van Bureau Telematica uitvoerden in het najaar van 2007. Gerry werkte voorheen bij de sociale dienst. Paul kent de binnenvaart uit een andere hoek. Hij volgde een managementopleiding aan het Scheepvaart & Transport College, waar ook binnenvaartmodules in zaten. (foto MGR)

alles – de apparatuur, de verbindingen en BICS – naar tevredenheid werkt.

## Bureau Telematica verloot iPods touch onder nieuwe BICS gebruikers

# Toekomstmuziek

De technologische ontwikkelingen van de afgelopen decennia hebben op alle fronten de samenleving veranderd. Elektronisch melden is natuurlijk niet zomaar een nieuwe techniek. Het draagt daadwerkelijk bij aan verbetering van de veiligheid op het water.

Verbeteringen door nieuwe technieken zijn er op alle gebieden. Het leven is ondenkbaar geworden zonder internet en telecommunicatie. Ook de muziekdragers en kleine tv-schermen hebben een revolutionaire gedaantewisseling ondergaan. Eén van de absolute toppers daarin is de door Apple ontwikkelde iPod, de

muziekdrager waar al enkele jaren vele muzikliefhebbers veel plezier van hebben. Het laatste nieuwe in Nederland is de iPod touch, een zeer geavanceerd ogende muziekdrager, die precies weergeeft hoe ver de stand der techniek is in 2008. Bureau Telematica geeft een aantal iPods touch weg aan gebruikers van BICS. Wie elektronisch meldt met het schip, maakt kans om binnenkort een iPod touch cadeau te krijgen, waarmee foto's kan worden gekeken, muziek worden geluisterd en zelfs geïnternet kan worden.

### De spelregels

Knip onderstaande kaart uit, vul uw naam, adres en Europeanummer van uw schip in, doe de kaart in een envelop en stuur hem zonder postzegel aan:

**Bureau Telematica  
Antwoordnummer 5093  
3000 VB ROTTERDAM**

Uiteraard wordt nagegaan of u bent aangesloten bij BICS en of u gebruik maakt van elektronisch melden. Is dat in orde, dan doet u

automatisch mee aan de loterij van het BTB. Na elke volgende editie van BicSmail (het is een kwartaalblad!) worden er drie iPods touch verloot onder de inzenders. Niet iedereen ontvangt dus een iPod

touch, maar het is wel altijd prijs bij deze inzending, want iedereen ontvangt een speciaal ontworpen vlag voor elektronisch melden – tenminste zolang de voorraad strekt. Wie vervolgens een foto van zijn schip

instuurt – mogelijk ter publicatie in de BicSmail – loot ook nog mee voor een extra iPod touch die wordt weggegeven door BTB.



**Ja,**

ik meld me met BICS

Naam:

Adres:

Europeanummer Schip:

TNT Post  
Port betaald

**Aan:  
Bureau Telematica Binnenvaart  
Antwoordnummer 5093  
3000 VB ROTTERDAM**

'photo courtesy of Apple'



## “Je staat sterker als mensen weten dat je de **juiste informatie** gebruikt”

pagina 6 BICSMAIL

Melden via BICS betekent ook dat de gegevens van de reizen automatisch worden doorgegeven aan het Centraal Bureau voor de Statistiek. Dat scheelt weer veel invulwerk eens per jaar, want die opgave is verplicht.

Hoe staat binnenvaartondernemer Richard Krusinga eigen tegenover deze vermeende aantasting van zijn privacy? Er is immers te achterhalen wanneer je waar was.

Richard Krusinga: “Daar heb ik totaal geen probleem mee.”

Lisette: “Het hele privacyprobleem is een klein beetje achterhaald.”

Richard: “Het maakt mij niet uit dat anderen weten waar ik ben. We zijn verhuurd aan Alcotrans en we varen gewoon zo snel mogelijk.”

Het schip is ook heel praktisch uitgevoerd, met spudpalen. Ankers en meerdraden zijn vrijwel overal overbodig geworden. Vanuit de stuurhut wordt het schip vastgezet. “Helaas mogen we er geen matroos mee uitsparen. Verhalen doe je zelf, met

spudpalen en camera's. Ik denk niet dat er nog een nieuw schip zonder spudpalen wordt gebouwd. De mijne zijn 15 meter lang, daarmee kunnen we vrijwel overal vastmaken.”

Lisette: “Het is net als met dat stuwprogramma. Als je er eenmaal aan gewend bent, wil je niet meer zonder.”

Vorig jaar maakte Bureau Telematica Binnenvaart een documentaire over BICS-gebruik in de binnenvaart. Eén van de schippers die aan het woord kwamen, merkte toen op dat hij door het gebruik van BICS zijn vrijheid kwijtraakte.

Lisette: “Ik vraag me af wat hij bedoelt. Vroeger had je de vrijheid omdat niemand wist wat je aan het doen was. Hij heeft nu ook computer, auto, mobiel en je navigatiesysteem vertelt je waar de supermarkt is. Voor de economie is het beter dat je gevonden kan worden. Je kan niet als binnenvaart achter gaan lopen op de rest van de maatschappij. Het is niet te stoppen. Ik ben ook

opgegroeid op een schip waar we met mijn ouders een heel weekend ergens lagen. Niemand wist waar je was, niemand valt je lastig. Maar het is alles anders.”

Hoe belangrijk is het voor de politiek om te weten hoe de stromen zijn? Lisette, nu op de stoel van voorlichtster: “Ze weten nu wat er wordt vervoerd, hoe de stromen lopen, welke stromen er zijn. Bij BVB doe ik ook de uitgave Waardevol Transport, een populair boekje dat weergeeft wat er speelt in de binnenvaart. De input heb je nodig. Een hels karwei om de info boven tafel te krijgen, er is veel wisselende informatie en bijvoorbeeld in scheepsaantallen is er een verschil met het CBS. Goede betrouwbare informatie is belangrijk. Je ziet ook dat het Havenbedrijf Rotterdam de eigen cijfers bij ons verifieert. Dat heldere beeld heb je nodig om beleid te kunnen maken, of in ieder geval om een imago op te bouwen waarmee de binnenvaart bekend staat bij de politiek, maar

ook bij verladers. Het is natuurlijk nogal wat om bekend te maken dat je de schoonste bent en je loopt een deuk op als er in een artikel staat dat dat niet zo is. Je staat sterker als mensen weten dat je de juiste informatie gebruikt en voor handen hebt.”

*Richard Krusinga en Lisette Booi bij hun stuwageprogramma. “Voor de economie is het beter dat je gevonden kan worden.”*



Ronald Versloot volgt BICS al twaalf jaar op de voet

# “Gebruik BICS is maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen”



Ronald Versloot op de Commander. Over enkele jaren moet ook de tankvaart elektronisch melden. Foto: Ben Wind

**“BICS is helemaal niet ingewikkeld. Maar het programma moet wel iets toevoegen, anders gaat niemand het gebruiken. Al mag best wat meer meetellen dat we een maatschappelijke verantwoordelijkheid hebben als scheepvaart.”**

Aan het woord is Ronald Versloot, tankvaartondernemer, mede-eigenaar van de dubbelwandige chemicaliëntanker Commander en vanaf de start lid van de stuurgroep van Bureau Telematica. Voor de tankvaart zijn de voordelen van BICS-gebruik voor schippers minder evident dan voor de containervaart. “Tot nu toe voegde het voor de meeste schippers niets toe. Je hebt er weinig aan. Elke melding via BICS die je doet is meer werk dan een handmatige melding.” Meer werk? Het is toch niet meer dan een druk op de knop?

“Ja, maar je moet wel alle gegevens inkloppen. Wat is nou makkelijker dan de telefoon te pakken en via de marifoon te roepen: Ik ben de Commander, vertrek uit Europort en ga naar Wesseling, heb 3.150 ton vacuüm gasolie in, diepgang is zoveel en ik heb vijf personen aan boord. Dat is minder werk dan BICS inkloppen. Natuurlijk is het anders in de containervaart. Complexe ladingen hebben dat in hun stuwageprogramma zitten en dan is het veel eenvoudiger om het van daaruit te sturen.

Wij in de tankvaart gebruiken allemaal een binnenmaatprogramma. Daarmee bereken je de inhoud en gewicht van de lading, op basis van onder andere temperatuur en soortelijk gewicht. Bovendien zit daar ook een archiefje in met bij welke steiger je aanlegt, waar

je vandaan komt en waar je heen vaart. Dat zou je moeten kunnen koppelen aan BICS. Dan zou het een stuk eenvoudiger worden. Dat is niet ingewikkeld, maar niemand ziet daar het voordeel van in. Mijn collega's vinden het niet nodig. Ikzelf laat geen module ontwikkelen die pak weg 30.000 euro kost en de leverancier zegt: dit is geen core business en de markt vraagt er niet om. Bovendien ziet die leverancier het niet zitten om voortaan de wijzigingen in ADNR bijvoorbeeld bij te gaan houden in dat programma.”

## Foutmarge

Maar de foutloze gegevensoverdracht bij elektronisch melden moet toch ook voor de tankvaart een voordeel zijn? Stofnamen en –nummers opgeven via de marifoon moet toch haast wel een foutmarge inhouden. Ronald Versloot is ook daarover niet al te optimistisch. “De schipper interesseert het weinig. Die ziet er het maatschappelijke nut niet van in. Dat begint nu wel heel langzaam te groeien. Je bent het wettelijk en maatschappelijk verplicht dat door te geven. De schipper ziet dat echter als een domme verplichting. De overheid is er natuurlijk wel bij gebaat. Die foutmarge in de meldingen van de tankvaart kost de overheid menskracht. Daar is BICS juist voor ontwikkeld. Maar de overheid gaat niet zover dat ze al die koppelingen met binnenmaatprogramma's

financiert. We zouden als sector ook wel een keer de portemonnee open kunnen trekken. Maar het is wel zo: ga je dan als sector geld uitgeven aan iets waar je eigenlijk weinig aan hebt.”

De leverancier van het binnenmaatprogramma zou heus wel willen als hij daarvoor wordt betaald. “Maar dan roept de overheid: dat kunnen we niet, dat mogen we niet.” Anders dan bij stuwageprogramma in de containervaart wordt het programma binnenmaat geleverd als service bij het tankmeetsysteem. Dat verklaart de terughoudendheid van deze leveranciers. John Tillema, een medewerker van Shell, heeft wel de software ontwikkeld waardoor binnenmaatprogramma's kunnen communiceren met BICS. Dat loopt echter nog niet zo'n vaart. Ronald Versloot: “Wacht maar tot het verplicht wordt.” Want dat zal er naar schatting over twee of drie jaar (aldus Ivo ten Broeke op vergadering van Internationale Schuttevaer in december 2007) echt van komen: dan moet in navolging van de containervaart de tankvaart verplicht elektronisch melden welke lading er wordt vervoerd, wanneer van waar naar waar met de gebruikelijke gegevens van het schip, zoals het Europe nummer en het aantal personen aan boord.

## Nut en noodzaak

Ronald Versloot is vanaf dat hij in

1992 overstapte van een droge lading schip naar de tankvaart, betrokken bij ICT in de binnenvaart. “Ik zat met Kees de Vries (directeur Koninklijke Schuttevaer – red.) samen in Den Haag te luisteren naar Jos van Splunder die daar zijn plannen voor BICS ontvouwde. Ik namens de ITV, Kees namens Schuttevaer. De enige twee clubs die er nut en noodzaak van inzagen, of mankracht voor hadden. ICT heeft me altijd al geboid. Ik had in 1986 als één van de eersten een Commodore 128. Het apparaat stond twee dagen op tafel voor ik hem aan de gang had. Voor de liefhebber overigens: deze Commodore 128 ga ik van de hand doen. Ze mogen hem op komen halen.” Hij volgt dus de ontwikkeling van BICS al zo'n twaalf jaar. Vindt Ronald Versloot het terecht dat het elektronisch melden straks verplicht wordt voor de doelgroep waar hij deel van uitmaakt? “Ik vind het wel van deze tijd, elektronische melding. Maar er moeten randvoorwaarden worden geschapen: bijvoorbeeld een goede verbinding. En de gegevens moeten digitaal aangeleverd worden. De schipper hoeft niet voor de overheid de gegevens te gaan zitten digitaliseren. Nu krijgen we de transportopdrachten meestal per fax of telefonisch. Natuurlijk speelt dat in de tankvaart minder dan bij containers. Maar liever ontvangen we ook het stofnummer bijvoorbeeld digitaal.

## Veiligheid

Er is nog een reden dat tankvaart-ondernemers best zelf het initiatief zouden kunnen nemen. Het draait uiteindelijk om de veiligheid, ook van de opvarenden. “Ik vind eigenlijk wel dat we die verantwoording zelf moeten nemen. OK, ik vaar met een bak ellende door de wereld, dan mogen

de hulpdiensten toch wel weten wat je vervoert. Voor mij is dit een veilige vorm van transport. Ik ben echt niet nerveus als ik een lading benzine in heb. Ik loop niet op m'n tenen omdat we de lucht in zouden gaan. Er zijn voldoende voorschriften, en we hebben ook allemaal gezond verstand. Maar ik kan me voorstellen dat de omgeving zegt: Goh, daar vaart drieduizend ton benzine, 3,6 miljoen liter.”

De Commander kan 3950 kuub of 3.156 ton vervoeren, meet 110 bij 11,40 meter. Ronald Versloot's compagnon is Hans Buitendijk met wie hij al vijftien jaar samenwerkt. Versloot is 56 jaar en maakt bij het CBRB tevens deel uit van de Overleggroep Particuliere Tankvaartondernemers (OPTO). Hij is nauw betrokken bij de telematica in de binnenvaart en dus ook de ontwikkeling van BICS. Toch heeft hij ook kritiek op de organisatie ervan. “Te lang wordt er gezegd dat er bijvoorbeeld gewerkt wordt aan de doormelding van Duitsland naar Nederland als er meerdere stoffen geladen zijn, en dan altijd zonder positief resultaat.” Hij ziet ook nog steeds duidelijke verschillen in benadering tussen Duitsland en Nederland. “Er wordt in Duitsland heel anders met de BICS-melding omgegaan. Ze zien het daar als een soort voormelding, en als je vertrekt, moet je nog een keer melden. Maar dat werkt zo niet. In Nederland is de BICS-melding definitief. Ik denk dat BICS niet zo populair is door juist dat soort verschillen. Het werkt verwarrend. Zo kun je in Duitsland ook nog steeds niet melden via UMTS of GPRS, je moet nog inbellen.” Maar de tankvaartondernemer blijft optimistisch over BICS.



Lisette Booij en Richard Krusinga op containerschip Duricha

# BICS zijn drie knopjes op het scherm

**Lisette Booij en Richard Krusinga varen samen op het containerschip Duricha en maken gebruik van een digitaal stuwageprogramma waar BICS in is geïntegreerd. Twee jonge mensen die eigenlijk al niet beter weten dan dat digitale gegevens voor handen zijn.**

pagina 8 BICSMAIL

Het werd de vorige BicSmal zo simpel gezegd: met het stuwageprogramma aan boord van containerschepen wordt BICS meegeleverd, en geïnstalleerd. De binnenvaartondernemer die er gebruik van maakt, ziet niet eens meer dat hij BICS gebruikt.

Lisette Booij beaamt dat het gebruik ervan simpel is. "De functie van BICS is vrij eenvoudig aan boord. Bics is verwerkt in het stuwplan en wij krijgen alle ladinginformatie elektronisch aangeleverd, van Alcotrans." Alcotrans is onderdeel van het grote Zuid-Afrikaanse/Duitse concern Imperial en is één van de grotere containeroperators op de Rijn en in het gebied van de zeehavens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. "Heb je de gegevens binnen dan mag je zelf gaan puzzelen, met alle kleurtjes op het scherm, die staan voor de containers aan boord. De kapitein of stuurman aan boord bepaalt waar de containers komen te staan. "Voor de meesten is dat wel gesneden koek", aldus Lisette, die op het moment van dit interview nog parttime voorlichtster was bij het Bureau Voorlichting Binnenvaart. Sinds 1 januari is ze in dienst van Senter/Novem, het agentschap van het ministerie van Economische Zaken, dat subsidies toewijst.

"We krijgen het via email binnen. We importeren het – nee, we tikken het niet over, het loopt zo het stuwageprogramma in. Je moet wel handmatig ingrijpen als er wijzigingen zijn die we bijvoorbeeld via e-mail binnenkrijgen. Het oorspronkelijke bericht is een EDI-bestand (EDI is Elektronische Data Interchange, ofwel elektronische gegevensuitwisseling – red.) en dat sluit aan op het stu-

wageprogramma. Zo werkt het ook weer als je de gegevens via BICS doorstuurt naar de vaarwegbeheerder." BICS ziet er op het scherm heel simpel uit. "Drie knopjes in het scherm, heel eenvoudig. De vraag wordt vanzelf gesteld of je gevaarlijke stoffen wilt melden..."

Klopt het dat ze al niet beter meer weet dat het elektronisch gaat? "We hebben op de Duricha vanaf het begin elektronisch gewerkt. Richard heeft er wel ervaring mee om het handmatig in te voeren." Kapitein Richard Krusinga – mede eigenaar van de Duricha – heeft de overgang van het handmatig invoeren nog wel meegemaakt. "Je kreeg via de fax een complete laadlijst. Die moest je dan handmatig inkloppen op de computer aan boord. Dat kostte wat meer tijd. Ja, dat is zeker understatement, het was a hell of a job... Zeker als je alle containernummers zelf moet invoeren, gaat er wel eens wat fout. En prompt wordt het dan een chaos. Het kan gebeuren, maar dat is nu toch min of meer uitgesloten."

Maar er is nog steeds handwerk vereist. Lisette: Je moet wel de bijbehorende documenten zelf controleren. Je krijgt alles op papier en je moet checken of het klopt wat je digitaal hebt gekregen."

Moet dat echt? Richard: "Gewoon voor jezelf, ter controle. Als je bij de terminal aankomt, dat je kan laten zien wat je bij je hebt. Lisette: "Je bent als kapitein verantwoordelijk voor de lading."

Gebeurt het wel dat het niet klopt, de papieren en elektronische gegevens?

Richard: "Ja, dan geef je het terug, maken ze een nieuw document, maar meestal kost dat teveel tijd en

dan blijft de container staan of hij wordt teruggezetzet." Lisette: "Soms hebben ze op kantoor iets omgewisseld, dan kan het snel worden rechtgetrokken, omgeruild." Richard: "Vooral met gevaarlijke stoffen is die check belangrijk."

## BICS

Het programma verstuurt automatisch bij gebruik van BICS. Hoe werkt dat?

Lisette: "Hij vraagt wat je gaat doen, begin van de reis en eindbestemming en het aantal personen aan boord."

Richard: "Je moet ook de plaatsen die je onderweg aandoet, invullen." Maar dat is belangrijk: hoe pas je het aan?

Richard: "Je moet wijzigingen doorsturen. De uitwisselingen moet je ook doorgeven tijdens de reis, anders is nog niet bekend wat je aan boord hebt. Als je geen gevaarlijke stoffen meer aan boord hebt omdat je die hebt gelost, dan hoef je alleen de gegevens van het schip maar te sturen. Dat moet wel altijd, omdat het schip 135 meter lang is."

Heeft de Duricha eigenlijk altijd wel gevaarlijke stoffen bij zich?

Richard: "Meestal alleen in de afvaart. Maar je moet je altijd melden vanwege de lengte. Dus doe je altijd ADNR versturen, zonder gevaarlijk stoffen dan, maar wel met alle andere gegevens. Bijvoorbeeld de aantallen aan boord, hoeveel 20-voeters, hoeveel 40-voeters..."

Lisette: "Dat is voor de statistiek." Worden niet alle gegevens, zoals containernummers doorgegeven?

Richard: "Alleen van gevaarlijke stoffen staan alle gegevens in het BICS-bericht, niet van de andere containers."

Het gaat niet altijd even gesmeerd. "Je meldt dat je onderweg bent. Bij de Kreekrak sluizen krijg je nogal eens de melding: we kennen je niet. Dan zeg ik dat ik zeker een mailtje heb gestuurd. Vervolgens vragen ze je Europeanummer. Dat doe ik dan niet, moeten ze maar in de mailbox kijken. De scheepsnaam moet voldoende zijn."

Niet alleen vanwege de verplichting of de veiligheid wordt alles digitaal bijgehouden. Het stuwplan wordt ook naar de ontvanger gestuurd.

"Dat is handig, de kraan staat al klaar als je aan komt varen."

Kan het nog wel zonder?

Richard vindt van niet. Lisette moet er niet aan denken dat het allemaal per fax zou moeten.

Richard weet echter dat het ook wel mee kan vallen. "De mensen die dat nu nog per fax doen, varen al 20 jaar met containers. Voor hen zou het juist een moeilijke omschakeling zijn als het nu ineens allemaal digitaal moet."

Het kan natuurlijk ook mislopen, dit gecompliceerde systeem. De wet van Murphy ligt op de loer. Lisette:

"Wel een probleem als je computer eruit ligt. Dat hebben we ook al eens meegemaakt. Dat hij begon te sputteren en we hadden geen back-up." Richard: "Toen hebben we Alcotrans gebeld en alles op de fax gekregen." Lisette: "Bij de terminal moet je het stuwplan overleggen. Dan heb je een probleem als je dat niet kan laten zien. Dan kan je je planning niet op tijd afwerken."

Dus nu is er voortaan wel een back-up?

Lisette: "Een back-up van alle reizen. En een CD."

Richard: "En van de huidige reis draaien we het stuwplan uit. Eigen-

lijk hebben we gewoon een volledig tweede systeem nodig, net als een tweede motor en twee generatorsets." De kwetsbaarheid van een computersysteem wordt beseft, maar: "Als er oorlog uitbreekt en de leidingen worden doorsneden, ben je alles kwijt. Maar als je alles op papier blijft doen, op het verkeerde moment de deur openzet en alles waait weg, ben je het ook kwijt."

Lisette: "Je moet er wel voor oppassen dat je niet te afhankelijk wordt van de computer. Twee systemen, goed idee voor nieuwe schip!" Nog dit jaar verwacht Richard Krusinga over te kunnen stappen op een nieuw schip (hoewel de huidige Duricha nog geen jaar oud is). "Je moet kansen die voorbij komen, niet missen", aldus de nuchtere Richard.

Aan het roer. "Onderweg is het opgeven van de scheepsnaam voldoende. Voor mijn Europeanummer kijken ze maar in de mailbox."

## Colofon

BICSmal is een uitgave van Bureau Telematica Binnenvaart (in opdracht van Rijkswaterstaat) Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam 010-2060606 [www.binnenvaart.org](http://www.binnenvaart.org) [www.bics.nl](http://www.bics.nl)

Redactie: Michel Gonlag  
Fotografie: MGR, Manon Bruininga en Ben Wind

Lay-out: HP Visuele Communicatie, Gemonde

Druk: Drukkerij Vos, Gemert