

Inhoud:

De geschiedenis van BICS.....	2
De toekomst van BICS	3
Hoe werkt BICS?	4 en 5
Wettelijke verplichting	6
Kritische branche	7
Waarom de containervaart?	8

Wat is dit voor een krant?

BICSmail is een krant met informatie over BICS, het gratis systeem voor elektronische communicatie over lading- en reisgegevens in de binnenvaart. Fonetisch uitgesproken staat er 'big smile'. Dat is niet voor niets. Daarmee wordt benadrukt hoe positief de uitwerking is van het gebruik van elektronische berichtenuitwisseling. Het is zoals met veel dingen: het klinkt ingewikkeld maar het maakt veel dingen juist eenvoudiger. Lees deze krant en u zult met ons concluderen dat BICS de binnenvaart veel te bieden heeft.

BICSmail is mogelijk gemaakt door een samenwerking van AVV en Bureau Telematica Binnenvaart. Er volgen in 2008 meer edities van BICSmail.

De verplichte melding voor containerschepen is besloten in de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) in de vergadering van mei 2007. De veiligheid van de vaart is verreweg de belangrijkste reden om deze verplichting in te voeren. In een aantal containers zitten gevaarlijke stoffen en als die over de vaarweg worden verplaatst, dient bij de beheerder van de vaarweg bekend te zijn welke stoffen in welke container zitten. In geval van calamiteiten wordt

die informatie gegeven aan bijvoorbeeld de brandweer. Ingewikkelder is het niet. Binnenschepen vervoeren talrijke containers in één keer. Alle informatie over de inhoud van deze containers kan niet simpel per marifoon of per fax worden doorgegeven zonder het risico op fouten, verschrijvingen en vergissingen. Daarom is gekozen voor elektronisch doorgeven van al deze gegevens. Dat is gemakkelijker voor de verzender en voor

de ontvanger. Bovendien is de kans op fouten in het doorgeven van de gegevens minimaal als het elektronisch gebeurt. Het is dus gemakkelijker, er is minder kans op fouten en deze gegevens zijn eenvoudiger te beveiligen. Met andere woorden: met elektronisch melden is de privacy van de ondernemer beter te beschermen, zowel verladers als varende ondernemers. Het komt erop neer dat iedereen wint bij elektronisch melden.

Dat moet velen aanspreken. Dat het door Rijkswaterstaat ontwikkelde BICS het aangewezen programma is voor deze meldingen heeft een aantal redenen. BICS sluit precies aan bij welke gegevens de vaarwegbeheerder nodig heeft, het heeft zich bewezen in de al meer dan tien jaar dat het wordt gebruikt en bovendien is het gratis.

Iedereen wint met BICS

Vanaf 1 april 2008 zijn containerbinnenschepen verplicht de ladinggegevens voor elke reis elektronisch door te geven aan het meld- en volgsysteem van de vaarwegbeheerder. Het ligt voor de hand gebruik te maken van BICS, het Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem waar een groot aantal binnenvaartondernemers al succesvol gebruik van maakt.



Het BICS zenuwcentrum

In Dordrecht aan de Oude Maas is het zenuwcentrum (of denktank) van BICS en IVS'90 gevestigd. Daar is ook het team actief dat de uitwisseling van gegevens beheert.

De leiding van de organisatie rondom BICS is in handen van het BICS-team: Jac. Maes, ondersteund door Bart Bubberman en Peter Ouden.

Jac. Maes is namens de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS, onderdeel van Rijkswaterstaat) de functioneel beheerder van zowel IVS'90 als BICS. RWS is uiteraard

de beheerder van de meeste vaarwegen in Nederland. Bart Bubberman is consultant van LogicaCMG en is met zijn team (eind)verantwoordelijk voor de functionele ondersteuning en advisering met betrekking tot BICS en IVS'90. "Je kunt me ook servicemanager noemen." Peter Ouden is applicatiebeheerder van BICS en in dienst als projectmanager bij E.Novation, het bedrijf dat onder andere de help-

desk verzorgt voor BICS. Tevens vallen de berichtendienst en het onderhoud van ERI-net onder zijn hoede. ERI-net is BICS via internet en is nog in ontwikkeling. De helpdesk van BICS bevindt zich in het kantoor van E.Novation in Capelle aan de IJssel.

Telefonisch onderzoek

Dit najaar houdt het Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) een intensief telefonisch onderzoek onder binnenvaartondernemers over de bekendheid met BICS en de eventuele problemen of barrières die er zijn voor het gebruik ervan. Op deze wijze hoopt het BTB in staat te zijn deze barrières voor de binnenvaartondernemers weg te nemen. Bureau Telematica Binnenvaart is een door de branche ingesteld bureau dat de implementatie van River Information Services (RIS) begeleidt. Het is gevestigd in Rotterdam aan het Vasteland in het Rijn- en Binnenvaarthuis.

Jac. Maes, geflankeerd door links Bart Bubberman en rechts Peter Ouden. Achter hen de Oude Maas. "Soms kunnen we checken of een schip daadwerkelijk voorbij vaart als het is aangemeld."
Foto: Ben Wind

BICS als communicatieprogramma startte medio jaren negentig

Het bericht is de standaard

Het was bij de start met BICS vooral aantrekkelijk om met BICS te beginnen omdat er een gratis (!) e-mail account aan vast hing. Dat was de situatie in 1996.

Tien schippers namen deel aan de proef om via GSM BICS uit te proberen. Hoewel dat allemaal nog wel 'primitief' klinkt, is er sinds die tijd niet zoveel veranderd aan BICS zelf. De berichten werden in die tijd zo klein mogelijk gehouden, vanwege die beperkte snelheid natuurlijk. De gegevens gingen ook nooit over het internet, maar er werd direct ingebeld bij Rijkswaterstaat. Een gratis (0800)nummer, dat verklaart ook de populariteit van het inbellen want het gebeurt nog steeds. Maar er zijn meer verbindingen mogelijk dan alleen via GSM: internet via UMTS, Edge, GPRS of zelfs WiFi, vaak afhankelijk van waar wordt gevaren en welk soort verbindingen er beschikbaar is. Technisch is het al geen probleem meer om de computer automatisch over te laten schakelen naar de snelst beschikbare verbinding. Individuele verbindingen, die natuurlijk een grote verbetering betekenen ten opzichte van het doorgeven van gegevens over het schip via de (publieke) marifoonkanalen. Jac. Maes van RWS: "Dus als iets de privacy bevordert, dan is het BICS wel." Maar er zijn veel meer voordelen als je BICS gebruikt. Bijvoorbeeld: "Als je BICS gebruikt, hoef je ook niet meer jaarlijks de cijfers aan het CBS over te dragen,

dat gebeurt dan automatisch."

Vanuit schipper

Jos van Splunder, eveneens van Rijkswaterstaat en bekend als de 'geestelijke vader' van BICS (samen met wijlen "architect" Robert Scherpier), legt uit: "BICS is opgezet, geredeneerd vanuit de positie van de schipper. Die meldt zich met al zijn gegevens, digitaal zodat de informatie correct en snel bij het IVS90 komt en kan worden doorgegeven. Het is vooral een berichtenstructuur en het gebruik van code in plaats van van woorden, waarin zo weinig mogelijk vrije tekstvelden zijn aangebracht – dat houdt dus in: een maximale beperking van de vrijheid in wat je meedeelt – want hoe meer tekstvelden hoe groter de kans op fouten."

Hij stond zoals gezegd aan de wieg van BICS: "We spreken nu over de oerversie van BICS. Het gaat allang niet meer alleen om aanmelden bij IVS90, het gaat om alle vaarwegbeheerders. Maar het bericht blijft de standaard, en niet het programma zelf. Dat past zich wel aan. Bij de introductie van BICS was meteen Duitsland ervoor in om BICS te laten aansluiten op het MIB (Melde- und Informationssystem Binnenschiffahrt, het Duitse IVS90 – red.).

We kregen meteen al ondersteuning vanuit Bonn."

Twee versies

BICS is er voor de schipper die vanaf zijn schip zijn reis wil aanmelden bij de vaarwegbeheerder. Er is een tweede versie van BICS, die geschikt is voor een walorganisatie, een rederij of verzender van goederen. Die kan ook de reis van het schip aanmelden bij de vaarwegbeheerders. In het geval van een rederij kan die zelfs een heel aantal schepen aanmelden. Hoewel daarmee op het eerste gezicht de schipper werk uit handen wordt gehaald, is niet elke schipper daar enthousiast over. Schippers geven er de voorkeur aan zichzelf aan te melden. Overigens ontvangt de schipper van de walorganisatie wel een schriftelijke bevestiging van zijn aanmelding. Ook verladers kunnen de schepen die voor hen varen aanmelden via BICS. Enkele jaren geleden werd een proef gedaan

door Total in Vlissingen waarbij alle tankers door Total bij IVS90 werden aangemeld. Toen ook bleek dat een aantal schippers daar niet gelukkig mee was.

Vraag

Na elke nieuwe versie van BICS worden er zo'n 1.800 pakketten BICS verspreid en er zijn nu zo'n kleine 500 actieve gebruikers. In het algemeen rijst bij Rijkswaterstaat wel de vraag waarom niet meer schippers gebruik maken van BICS, ook zonder de op handen zijnde verplichting. Jos van Splunder: "Wij vragen ons af waarom maar zo weinig mensen gebruik maken van deze toch op het oog ideale manier van aanmelden. Staan er fouten in? We doen ons best alle bugs eruit te halen, luisteren goed naar wat mensen met ervaring met BICS ervan zeggen. De bugs zijn er in principe uitgehaald. Zo werd bij de introductie van BICS-container een tankcontainer niet geaccepteerd door IVS90.

Dat was niet goed afgestemd. Dat moest handmatig worden hersteld. Maar naarmate je met behulp van feedback dergelijke zaken repareert, wordt BICS robuuster. Elke update is weer beter." Het zijn echter niet zozeer de fouten waardoor mensen geen gebruik maken van BICS, het is meer de koudwatervrees. "Een stukje onbekendheid met de materie." Maar wat de oorzaak ook is, zo zoetjes aan zal iedereen in de containervaart wel gaan beseffen dat er geen ontkomen meer aan is en dat er vanaf 1 april volgend jaar moet worden gemeld.

Helpdesk

Er is een helpdesk actief voor BICS en voorzien is in het ondersteuningscontract dat er een flinke groei in het aantal hulpdiensten nodig zal zijn. Vijf á zes schepen kunnen al tegelijk worden geholpen. De helpdesk is meertalig (Nederlands, Engels, Duits, Frans) en wordt verzorgd door E.Novation, een groot bedrijf dat ook actief is in de gezondheidszorg waar eveneens sprake is van zorgvuldig beheerd elektronisch berichtenverkeer. Dat doet RWS dus niet zelf. "Het principe van RWS is namelijk zoveel mogelijk aan de markt overlaten als dat mogelijk is."

Lading wijzigen

Schip: BICSTEST Type: MOTORVRACHTSCHIP LVM: 1200

Laadplaats: VLISSINGEN TOTALSTEGGER 31-01-2001 14:00

Lopplaats: SCHIPHOL 03-02-2001 13:00

Ontvanger:

☒ Container?

Container Id: 20R

Container Type: 20R

Stow locatie:

☐ Leeg van

Taal Selectie: ☒ Nederlands ☐ Duits ☐ Frans ☐ Engels

Gewicht: 300,000 ton ☒ Gevaarlijk goed

Gevaarlijk goed: 1202

VII-nr.: 3

Klasse: 3

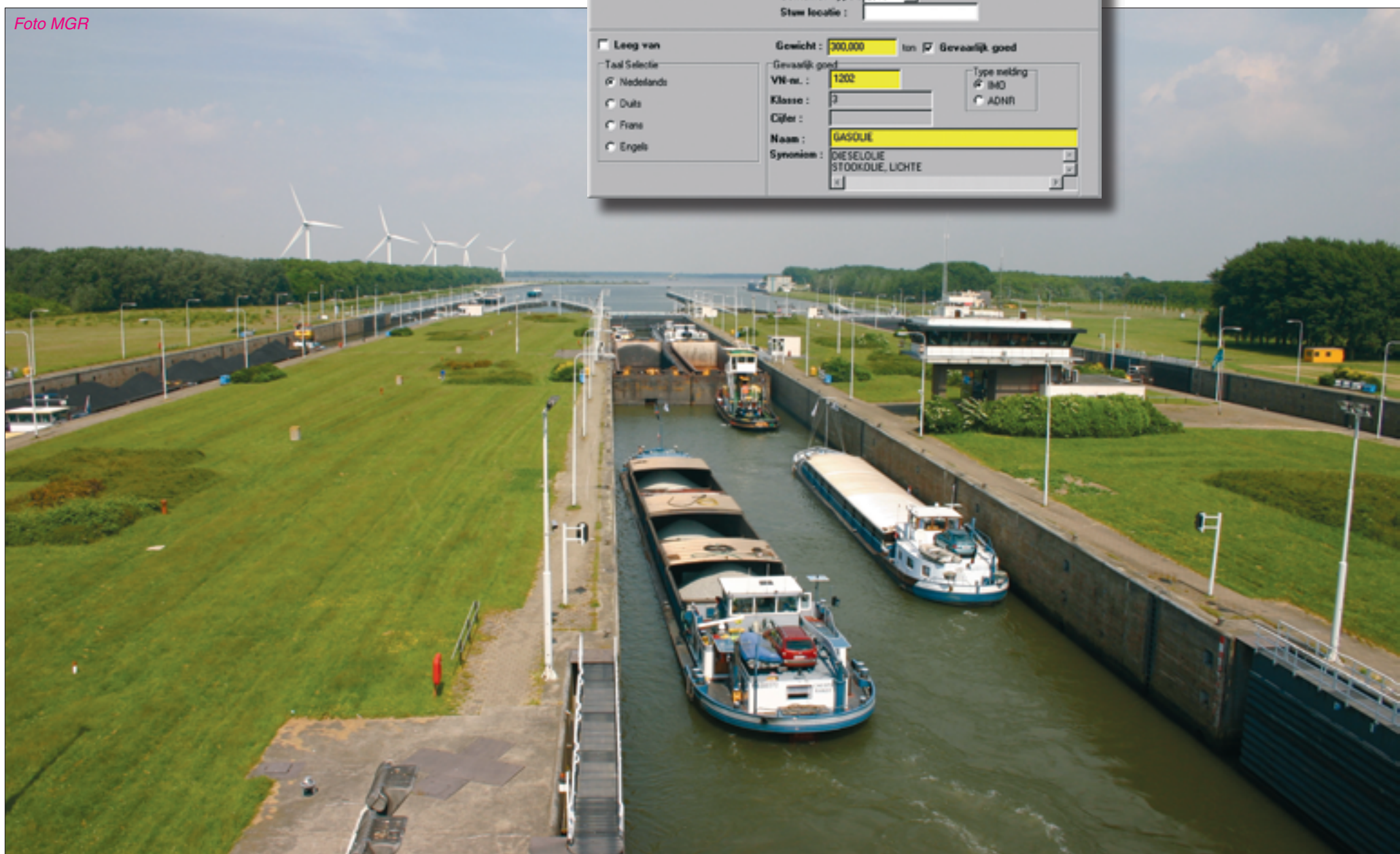
Cijfer:

Naam: GASOLIE

Synoniem: DIESELOLIE STOOKOLIE, LICHT

Type melding: ☒ IMO ☐ ADNR

Foto MGR





De toekomst biedt zoveel meer mogelijkheden

BICS op je Personal Digital Assistant

Je kunt eindeloos doorfilosoferen over de toekomst van de berichtenuitwisseling in de binnenvaart. Dat BICS of de internetversie ervan (ERI-net) daar een rol in zullen spelen, staat wel vast. In de niet eens zo verre toekomst kun je terloops in het gangboord het BICS-formulier invullen op je PDA.

De PDA is de personal digital assistant, de uitgebreide mobieltjes met agenda's en zoveel computerfuncties dat het apparaat al aardig kan concurreren met een volwassen laptop. De website van ERI-net – de Europese webversie van BICS – komt beschikbaar in een versie die eenvoudig kan worden gedownload via GPRS.

Peter Oudenes van E.Novation, beheerder van de BICS Helpdesk en bezig met de voorbereiding van de website: "Twee jaar geleden is besloten de applicatie te gaan webben - ik weet niet of dat woord ooit de Van Dale zal halen – dat betekent dat het via het web wordt aangeboden. Daardoor ben je wel je stand-alone PC status kwijt met alle gegevens die daar vast op zijn

opgeslagen. Daar staat tegenover dat het vanaf elke plek kan worden bediend, zonder afhankelijk te zijn van welke computer je gebruikt."

Op de website treft de schipper een invulformulier aan, zoals dat ook bij BICS gebruikelijk is. Omdat het online wordt ingevuld, is verzenden nog gemakkelijker. Afhankelijk van de vertrekplaats van de reis komt het bericht automatisch weer in de dichtstbijzijnde verkeerspost, waar het wordt ingelezen in het daar gebruikte meld- en volgsysteem. De website is nog in de testfase. Dat geldt ook voor BICS voor walorganisaties. Bij BICS voor de walorganisatie in bijvoorbeeld Duitsland of Frankrijk wordt het schip automatisch in de dichtst bij de laadplaats gelegen meldpost

aangemeld. Daarvoor hoeft het schip dus niet fysiek daar aanwezig te zijn. De kantoren zullen zeker de voorkeur geven aan een webversie van BICS. Die vullen alles uiteraard via de bestaande breedbandverbindingen makkelijk online in.

Niet alle schippers zijn even enthousiast als hun gegevens worden doorgegeven door de verlader of andere walorganisatie. De techniek is uiteraard geen probleem. Er moet nog over worden gedacht: wie meldt zich aan, namens wie en welke walpartijen nemen deel? Verladers willen er graag aan meewerken. Jos van Splunder van Rijkswaterstaat: "Bijvoorbeeld Dow Chemical geeft duidelijk aan zich verantwoordelijk te voelen voor de lading in het schip en wil dat bij calamiteiten zo correct

mogelijk kan worden opgetreden, stuurt daar zelfs een mobiel team heen als er iets gebeurt. Er moet een gesloten netwerk mogelijk zijn tussen de laadplek en de plaats waar het schip heen vaart. Wij zagen in deze aanpak ook een kans om de administratieve lasten voor de schipper te verminderen. Dan kan namelijk de verlader de berichten versturen, met een papieren afdruck van de melding aan de schipper."

Concurrentie

Volgens de medewerkers van het BICS-team is het onwaarschijnlijk dat er in de toekomst een concurrent van BICS op de markt komt, hoewel het theoretisch mogelijk is. Jac Maes van Rijkswaterstaat:

"BICS is een gratis programma voor een kleine doelgroep. Dat een concurrent daar brood in ziet lijkt onwaarschijnlijk. Bovendien integreren andere partijen BICS. We blijven het gratis aanbieden want het is nu eenmaal een win/win situatie voor de schippers en Rijkswaterstaat." Jac. Maes verwijst daarmee naar de elders in deze krant omschreven voordelen voor beide partijen van het gebruik van elektronische melding: de vaarwegbeheerder ontvangt snel en zorgvuldig de gegevens digitaal en de schipper kan eenvoudig via een beschermd kanaal zijn gegevens doorzenden.



Het verschil tussen vroeger en nu is wel heel groot, zoals hier duidelijk blijkt op een foto van de directeur van het IT-bedrijf Nemesys, die een PDA en een oude telefooncentrale toont. (foto MGR)



Hoe kom je aan BICS?

1. Schipper beseft dat de mogelijkheid er is elektronisch te melden, zonder extra kosten. Hij krijgt die informatie via beurzen, berichten in kranten of folders.
2. Contact met helpdesk van BICS: 010-2886390; na opgeven van naam wordt u teruggebeld. Aanmelden kan ook via website, fax of bij Bureau Telematica Binnenvaart: 010 2060606.
3. Administratieve gegevens (naam, adres, etc.) worden opgenomen door RWS.
4. CD met laatste BICS-versie wordt naar de schipper opgestuurd door RWS.
5. De schipper installeert het zelf, kan eventueel contact opnemen voor ondersteuning. Het wijst de weg vanzelf als de CD eenmaal in de PC is geschoven. Als ze een vraag hebben over het systeem, dan krijgen ze bij de helpdesk negen van de tien keer volledig antwoord (in dat opzicht steekt de BICS-helpdesk wel gunstig af bij andere helpdesks, waar niet zelden wordt doorverwezen of zelfs 'nee' verkocht).
6. Jaarlijks ontvangt de schipper een nieuwe versie van BICS, aangepast aan de laatste stand der techniek. Het programma krijgt zo telkens een update.

Stap voor stap

Hoe werkt BICS precies?

Wat gebeurt er precies met de informatie die u aan BICS 'toevertrouwt'? In feite is BICS een communicatieprogramma met een standaard bericht. U vult het bericht in en verstuurt het. Het enige dat BICS doet, is het versturen naar de 'postbussendienst' van RWS. Deze dienst zorgt er voor dat het bericht uiteindelijk terecht komt (op het IVS'90 scherm) bij de dichtst bij de laadplaats gevestigde meldpost van de vaarwegbeheerder.

1. Zet de computer aan en start BICS op. Voor het vertrek van de reis wordt het scherm ingevuld:
 - a. De gele velden verplicht
 - b. Er zijn in het programma zoeklijsten opgenomen, waardoor een plaatsnaam bijvoorbeeld alleen maar hoeft te worden aangeklikt.
 - c. Er is ook een verplicht veld 'aantal personen'. Ook dat is noodzakelijk voor als er onderweg iets gebeurt, dat de hulpdiensten weten naar hoeveel mensen moet worden gezocht.
 - d. Onder 'lading' dienen de gevaarlijke stoffen verplicht te worden ingevuld. Daarvoor hoeft alleen de officiële stofnaam of het UN-nummer (bijvoorbeeld V1202) te worden aangeklikt.
 - e. Indien van toepassing, bestaat de mogelijkheid om een combinatie van schepen (koppelverbanden, duwbakken, et cetera) in te voeren.
 - f. Knopje 'versturen' aanklikken.
2. Na het versturen vanaf boord komt het aan bij de 'postbussendienst' van Rijkswaterstaat. BICS is het verzenden van een brief met een adres er automatisch op gezet. Deze postbussendienst is het centrale punt van BICS. Van hieruit gaat het onmiddellijk door naar de meldpost nabij het vertrekpunt.
3. Volautomatisch gaat het BICS-bericht naar IVS90 in Nederland of VBS in de Rotterdamse haven, naar het MIB in Duitsland of naar één van de 25 andere systemen die in Europa erop zijn ingesteld om deze berichten te ontvangen. Het BICS-team in Dordrecht, zeer overtuigend: "Wij zorgen ervoor dat het op de juiste plek terecht komt." Daar heeft de schipper dus geen omkijken naar.
4. Dan gaan deze gegevens zoals bekend naar de sluizen, bruggen en andere relevante verkeersposten zoals van het IVS'90 bekend is. Er zit een routemodule in IVS'90 en BICS sluit daar gewoon handig op aan. Alleen als van de route wordt afgeweken is een telefoontje of marifoonmelding naar de IVS'90-post noodzakelijk. Dit kan (nog) niet via BICS worden gemeld. Maar in principe gaat het 95 tot 98 procent van de keren feilloos (er komt een mogelijkheid voor extra info in het BICS-bericht, maar het is niet zo simpel om een gestandaardiseerd bericht in heel Europa te veranderen). Overigens wordt de route automatisch door IVS'90 gesynchroniseerd als een schip niet de verwachte route volgt en zich bij een van de route afwijkende sluis of brug meldt.



Peter van Ouden es



Jac. Maes



Bart Bubberman foto's Ben Wind

BICS komt vanzelf mee

Er is een alternatieve manier om aan BICS te komen: via derden, bijvoorbeeld de leverancier van de hardware, zoals Autena of Dacom, als de leverancier van een stuwa-gepakkete ECDIS-viewer het meelevert en voor de schipper meteen goed installeert. Dan is het vaak een geïntegreerd pakket. Natuurlijk wel erg gemakkelijk voor de schipper die zelf niet hoeft te installeren. Nou valt dat installeren tegenwoordig wel mee. Peter Oudenes van E.Novation dat onder andere de helpdesk van BICS verzorgt: “Toen we net begonnen was het lastig te combineren met Windows en GSM. Nu is alles plug en play. Natuurlijk komen er nog wel vragen van schippers. Maar deze hebben steeds meer betrekking om hoe ze het beste BICS kunnen gebruiken of ze melden verbeterpunten. Alleen samen met de gebruikers kunnen we BICS beter maken.

BICS is volwassen geworden

Na alle evaluaties is BICS volwassen geworden. Het is uitgekristalliseerd en operationeel. Als Rijkswaterstaat niet het initiatief had genomen om BICS te ontwikkelen, dan was er wel een ander opgestaan met een dergelijk idee. De samenleving is voor een belangrijk deel geautomatiseerd. Om maar eens een voorbeeld te noemen: miljarden PIN-betalingen per jaar bewijzen wel hoe makkelijk mensen

het accepteren dat ze afhankelijk zijn geworden van de computer. Ook schippers zijn veel meer vertrouwen gaan stellen in de computer. Ruim negentig procent van de schepen heeft een computer aan boord. Natuurlijk is het nog steeds niet echt simpel om vanaf boord via internet aan informatie te komen, maar de mogelijkheden van mobiel breedbandinternet nemen toe. BICS is begonnen met inbellen

maar maakt ook steeds vaker gebruik van een internetverbinding. Er worden nu al uitgebreid proeven gedaan met ERI-net, dat is BICS volledig via internet. Als dat wijdverbreid wordt gebruikt, dan hoeft RWS geen CD-rom meer te sturen, want dan wordt het programma en de aanpassingen á la minute aangeboden op het net. (zie hiervoor ‘ERI-net’ op pagina 5)

Taal-keuze in BICS

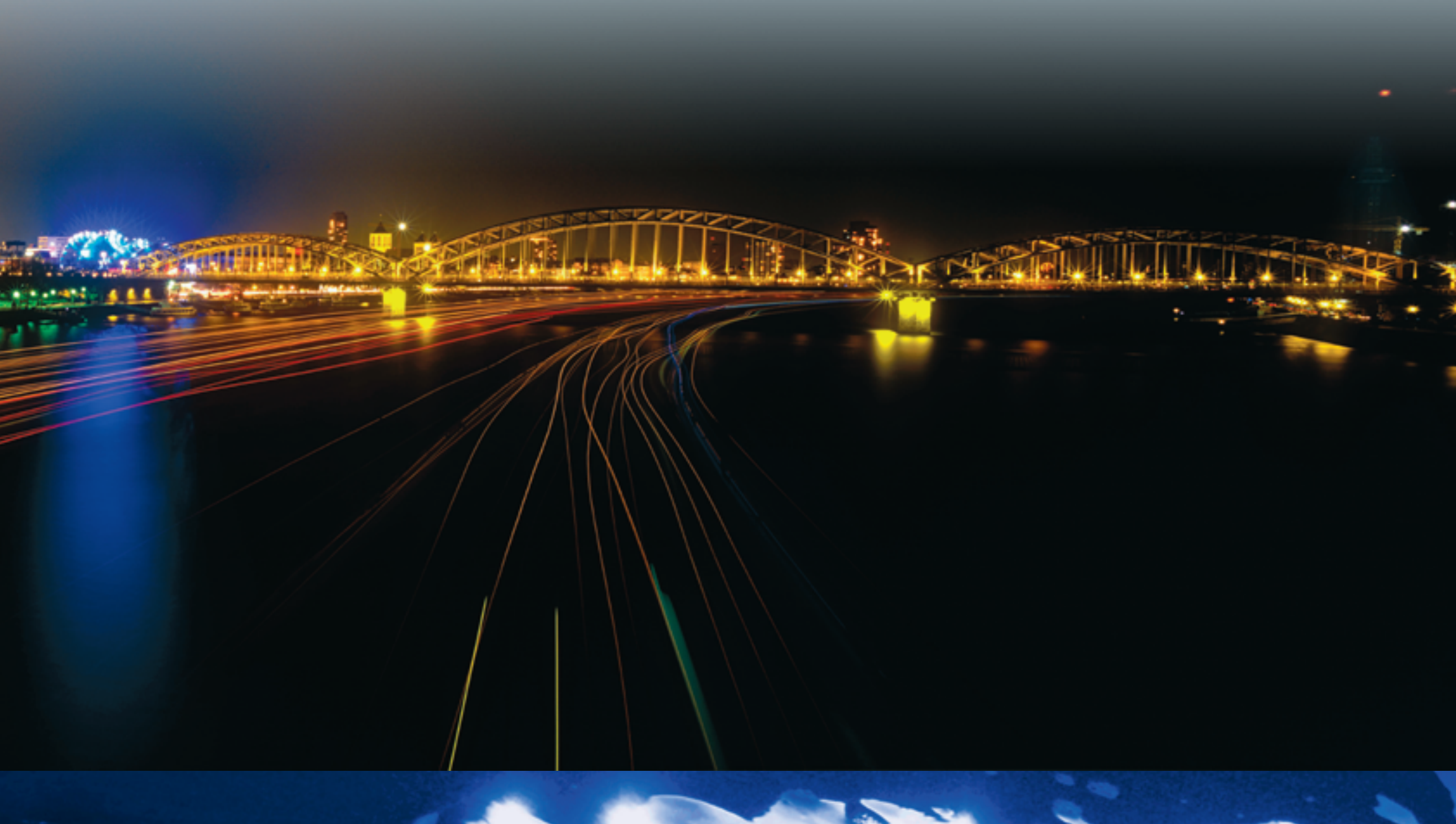
Onzichtbaar voor de gebruiker zijn de codes die in het BICS-programma staan voor de plaatsnamen en de stofnamen. Bijvoorbeeld NLRTM = Rotterdam. Maar dat ziet de gebruiker niet. Die ziet wel dat hij bij de installatie van BICS kan kiezen voor een bepaalde taal door simpelweg een vlaggetje aan te klikken. Het programma zelf werkt met de codes en daarvoor verandert er dus niets. Op deze wijze kan iedereen communiceren via BICS in zijn eigen taal, zonder dat er een kans bestaat op misverstanden. Daarmee wordt dus de gevreesde Babylonische spraakverwarring op de vaarwegen voorkomen.

BICS via internet: ERI-net

Een keer per jaar wordt de BICS CD-rom door RWS ververst. Dat is afgelopen als iedereen op internet zit, maar zover is het nog lang niet. In Frankrijk zijn al succesvol proeven gedaan maar in Nederland staat het nog in de kinderschoenen. De pilot met ERI-net is pas deze zomer begonnen en intussen zijn 18 schippers ermee actief. ERI-net is de webversie van BICS. ERI staat voor Elektronic Reporting International. (Het overleg orgaan waar internationaal standaarden en procedures op elkaar worden afgestemd). Het komt direct voort uit de richtlijn waarmee RIS door de Europese Unie werd aanvaard als het streven naar standaarden in be-

richtenuitwisseling in de Europese binnenvaart. In die richtlijn van RIS staan vier technische onderdelen:
1. Elektronisch melden
2. Inland Ecdis (een standaard voor de vaarwegkaarten die aan boord worden gebruikt)
3. Inland AIS (Automatisch Identificatie Systeem)
4. Scheepvaartberichten en de waterstanden.
BICS is weliswaar niet opgelegd door de Europese Commissie, maar in andere landen wordt BICS wel al aanvaard als het goede voorbeeld. In Roemenië wordt zelfs al BICS gebruikt. Daar wordt in feite de fase van bijvoorbeeld faxen overgesla-

gen en direct overgestapt op elektronisch melden. En daar gebruiken ze dus exact dezelfde berichten als in Nederland. Maar deze berichten zijn in hoofdlijnen ook gelijk aan de berichten die in de zeevaart worden gebruikt. De basis van BICS blijft in principe altijd dezelfde. Er zijn in de loop der jaren nauwelijks nieuwe dingen aan toegevoegd. Jos van Splunder van Rijkswaterstaat: “Dit wordt de Europese standaard en dan kun je er niet veel meer aan veranderen. Uiteraard wel onder de motorkap, of cosmetische zaken, maar het hart blijft doordraaien.”



Elektronisch melden ontstijgt de vrijblijvendheid

Wettelijk verplicht
Het is volgend jaar april raak in de containervaat over de binnenwaten: vanaf die maand moeten alle gevaarlijke stoffen in de vervoerde containers elektronisch worden gemeld bij de vaarwegbeheerder. In eerste instantie alleen op de Rijn en alleen containers, maar het zit er dik in dat de verplichting op den duur zal worden uitgebreid.

Het vervolg zal sowieso zijn dat voor meer vaarwegen deze elektronische meldplicht voor containerschepen zal gaan gelden. Het ligt voor de hand dat ook het aantal doelgroepschepen zal worden uitgebreid naar de hele scheepvaart. Maar de dringende noodzaak ligt nu bij de containervaat in verband met de grote hoeveelheden informatie. Ivo ten Broeke, Rijnvaarcommissaris en programmaleider RIS namens Rijkswaterstaat: “Het is absoluut goed te realiseren voor 1 april 2008. Alle containerschepen kunnen beschikken over BICS aan boord, hoewel nog lang niet alle schepen er ook gebruik van maken.” Er is geen sprake van een gedoogbeleid of een overgangperiode. In principe zal er vanaf 1 april 2008 ook worden gehandhaafd.

Struikelblok

Het enige struikelblok voor de varende ondernemer zal zijn dat ergens de informatie over de inhoud van de container digitaal voorhanden moet zijn. Ten Broeke: “En helaas is dat nog niet altijd het geval. Het is niet aan Rijkswaterstaat

om de deepsea carriers erop aan te spreken dat ze niet voldoende digitale informatie aanleveren bij de lading die wordt gelost in de zeehavens.” Maar van die carriers – of van de terminals – moet die informatie wel komen. “Nu over wordt gegaan op een verplichting tot elektronisch melden, zullen de binnenvaartondernemers wel bij de carriers en de terminals te rade moeten gaan om die info digitaal aan te leveren, omdat ze anders gedwongen zijn om die informatie zelf in te kloppen op de PC, alvorens het aan Rijkswaterstaat te zenden. Dat is de verantwoordelijkheid van de binnenvaat zelf om de klanten daarop aan te spreken, of zelfs druk uit te oefenen.”

Wat Rijkswaterstaat wel heeft gedaan, is aangetoond met het grote project Papierarm varen tussen Rotterdam en Antwerpen dat alle partijen in de keten digitaal informatie kunnen uitwisselen. Daarvoor is zelfs software beschikbaar. Het heeft onmiskenbaar voordelen om met digitale informatie te werken. Alle informatie van zeeschip tot binnenvaartschip kan elektronisch, dat is bewezen.”

RIS

De RIS-richtlijn schrijft niet voor dat elektronisch moet worden gemeld. “Het is eerder andersom”, zegt Ivo ten Broeke. “Volgens de Europese RIS-richtlijn zijn beheerders van vaarwegen verplicht elektronische meldingen altijd te accepteren volgens de RIS-richtlijn. Je hoeft je als je elektronisch meldt, nooit af te vra-

gen hoe het hier ook alweer moest. Het kan overal op dezelfde manier. Als je die gebruikt zal bijvoorbeeld ook het Havenbedrijf Rotterdam dat als melding moeten accepteren, ook al maak je dan geen gebruik van de standaard formulieren van de Rotterdamse haven. Het doel van RIS is namelijk alles zo uniform mogelijk te doen, het niet moeilijker maken dan nodig is en zoveel mogelijk de scheepvaart te faciliteren.”

Getrapte invoering

Zoals gezegd zal de invoering getrapd zijn: eerst containerschepen, dan tankers, dan de andere doelgroepschepen. Dat bevestigt Jos van Splunder, voorzitter van de expertengroep elektronic reporting international, een EU-werkgroep met vertegenwoordigers van Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, Slowakije, Bulgarije, Tsjechië, Roemenië en Oekraïne. De invoering van de verplichte elektronische melding geldt weliswaar vanaf 1 april 2008 alleen op de Rijn, maar als onderdeel van het Europese project Implementatie RIS (IRIS Europe) waarbij ook Frankrijk, Vlaanderen,Wallonië, Nederland en Duitsland zijn betrokken. Gesproken wordt ook wel over de Seine-Schelde-Rijn-corridor. Van Parijs tot Koblenz moet tussen de naties de scheepsgegevens kunnen worden doorgegeven. Dat kan nu nog niet, maar vóór 1 maart 2008 werkt het. In Nederland is de koppeling voor alle landen gereed, ook met de Schelderadarketen.

AIS heeft geen verband met verplichting elektronisch melden

Er is niet direct een verbinding tussen het AIS (Automatic Identification System) en het elektronisch melden. Er kan wel meer informatie in het AIS worden ingevoerd, maar dat zal niet verplicht worden. Het gaat hier immers om niet-openbare, vertrouwelijke informatie. in principe kan iedereen AIS uitlezen (hoewel formeel het verboden is voor derden met die informatie iets te doen. Gebruikt men gegevens over de vervoerde lading van een ander, verkregen via het AIS, dan is dat strafbaar). De vaarwegbeheerder daarentegen is een instantie die vertrouwelijke informatie kan ontvangen en kan beschermen. Er wordt bij de vaarwegbeheerder dus wel een koppeling gemaakt tussen AIS en de elektronische melding.

Vertrouwelijk

Nederland heeft zich altijd ingezet voor het voorzichtig omgaan met vertrouwelijke informatie ter bescherming van de privacy van de schipper. AIS dient alleen te worden gebruikt voor de automatische bepaling van de positie van schepen door de vaarwegbeheerder. Het voordeel van AIS ligt voor de hand: eenmaal gemeld bij vertrek, dan hoeft het schip zich nergens meer te melden. De beheerder van de vaarweg weet waar het schip zich bevindt. Omdat die voordelen zo duidelijk zijn, verwacht Rijkswaterstaat dat veel schippers gebruik zullen maken van de subsidieregeling in 2008 en 2009 om een transponder aan te schaffen.

Het doorgeven van de informatie tussen de landen gebeurt nu automatisch tussen IVS90 en MIB. De schipper dient zich echter wel te melden bij binnenkomst in bijvoorbeeld district Duisburg. Nederland beschikt momenteel niet over een dekkend marifoon netwerk. Het AIS netwerk zal wel dekkend zijn voor het hele land.

Gevolgen

De verplichting om elektronisch te melden en de invoering van AIS zullen gevolgen hebben voor de werkzaamheden van Rijkswaterstaat. Een verandering van taken, waardoor wellicht formatieplaatsen zullen verdwijnen. Dat is geen doel op zich en er is nog niets over besloten. Bovendien hangt het ook samen met het nieuwe corridormanagement van Rijkswaterstaat. Dat is een vertaling of implementatie van de plannen in de Nota Mobiliteit. Dat houdt onder andere in dat zoveel mogelijk wordt gestreefd naar vaste, gegarandeerde minimum reistijden op bepaalde trajecten. Het gevolg is dat vaarwegen na incidenten sneller worden vrijgemaakt voor het doorgaand verkeer en dat eventueel alternatieve routes worden geadviseerd aan de scheepvaart. Een taak van de overheid, die de Koninklijke Schuttevaer – en dan met name de internationale afdeling daarvan – al had ingevuld ten tijde van het zinken van het schip in de Ems en het gelijktijdig instorten van damwanden in het Dortmund-Ems Kanaal, oktober 2005.

Een praktijkvoorbeeld

Foto Jo Bindels

Dit mag niet meer gebeuren



Er is al veel gezegd en geschreven over het even verrassende als teleurstellende verloop van de opruimingsactie van de Rijn bij Keulen nadat in mei van dit jaar het containerschip Excelsior een aantal containers had verloren.

Over de oorzaak van het ongeluk is dit niet de juiste plaats om mededelingen over te doen. De opruiming van de containers echter was een schrijnend voorbeeld van wat er mis kan gaan als niet bekend is

welke lading er in de containers zit. Gevolg: de Rijn was vijf dagen lang gestremd. Het belangrijkste doel van elektronisch melden is het verbeteren van de veiligheid. Goede informatie op de juiste plaats zodat bij eventuele calamiteiten de brandweer onmiddellijk ter plekke kan beschikken over bijvoorbeeld de juiste materialen. Het klinkt knap onbeholpen dat als je niet weet wat er in een container zit, je die container maar beter met

rust kan laten, en dus kan laten zinken bijvoorbeeld. Dat gebeurde dus bij de Excelsior. Momenteel moeten de drie meest gevaarlijke stoffen aan boord worden gemeld. Als het verplicht elektronisch melden ingaat, moet alle informatie over gevaarlijke stoffen aan boord worden gemeld. Overigens is dat laatste in Nederland nu al het geval. In dat opzicht wordt dus met het elektronisch melden een verschil in benadering tussen de Rijnsoeverstaten rechtgetrokken.



Branche volgt verplichting kritisch

De brancheorganisaties volgen de verplichting tot elektronische melding

kritisch. De grondhouding is echter positief.

Secretaris Maira van Helvoirt van de Groep Containervaart bij het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart vindt dat er nog wel wat ‘haken en ogen’ zitten aan de regelgeving die tot elektronische melding van lading voor containerschepen verplicht. “In grote lijnen zijn wij niet tegen van de verplichting tot het elektronisch melden. Er zijn echter nog wat problemen en onduidelijkheden. Zo is nog steeds niet precies duidelijk voor welke schepen deze verplichting gaat gelden: voor schepen met meer dan twintig containers aan boord of ook met vijf of meer containers met gevaarlijke stoffen, zoals onlangs is toegevoegd. Gezien de ingangsdatum van 1 april

volgend jaar vind ik de datum van 20 november voor overleg tussen CCR en de branche wat laat.” Er komt wel wat voor kijken om het verplichte elektronisch melden door te voeren. “Niet alleen schippers, ook de autoriteiten en de verladers zullen mee moeten werken. Straks staat het in het Rijnvaart Politie Reglement. De verantwoording ligt dan bij de schipper, maar het RPR heeft geen rechtskracht aan de wal, dus opdrachtgevers worden hiermee niet wettelijk verplicht de gegevens digitaal aan te leveren. Dan kan de schipper met het RPR in de hand naar de opdrachtgever toe stappen.” Maar nog niet in alle gevallen stelt die dan deze gegevens digitaal ter

beschikking. “Dan loopt de schipper dus het risico dat hij niet voldoet aan het RPR. Dat moet eerst opgelost worden. Zo is het nog niet waterdicht.” Die mening is ook directeur van de Koninklijke Schuttevaer Kees de Vries toegedaan. Hij vreest voor problemen. “Als je die verplichting invoert, dan zul je de handhaving ervan met realisme moeten benaderen. Nu is de situatie zo dat schepen niet kunnen varen als ze verplicht zijn elektronisch te melden omdat ze die gegevens niet digitaal krijgen aangeleverd van de verlader. Dan ontstaat een situatie waarbij het de vraag is wie z’n poot het langste stijf kan houden. Je kunt verladers niet

verplichten te voldoen aan voorschriften in het Rijnvaart Politie Reglement. Maar hou me ten goede: ik ben absoluut vóór het systeem van elektronisch melden.” Er is regelmatig overleg tussen overheid en branche. Van Helvoirt waarschuwt voor ‘overdreven reacties’. “Het gaat om de elektronische beschikbaarheid van de gegevens, en bovendien moeten de autoriteiten hun systeem op orde hebben. Dat is ook nog niet altijd het geval.” De toezegging dat in maart volgend jaar alles perfect draait (door Jos van Splunder elders in deze krant) is geen echte geruststelling. “Dan is het wel vijf voor twaalf”, aldus de CBRB-secretaris. “Er is nog flink

wat te doen.” Volgens haar zijn nog niet alle binnenvaartondernemers met containerschepen zich volledig bewust van de verplichting volgend jaar. “Ik denk dat het komende half jaar er nog veel voorlichting hierover nodig is.” Kees de Vries: “We ontkomen niet aan de druk om elektronisch melden in te voeren voor de containervaart. Maar je kunt geen verplichting invoeren waaraan de scheepvaart niet kan voldoen. Ik weet dat het een CCR-regeling is, maar ik richt me tot de Nederlandse overheid om bij de controle van die regeling rekening te houden met de realiteit.”



Vaarwegbeheerders zijn zich altijd bewust van de privacy van de vaarweggebruikers. Daar is zelfs een reglement voor opgesteld, waaraan zij zich dienen te houden.

RIS raast op binnenvaart af

In Amsterdam wordt al enige tijd tegen de schippers gezegd: de eerste jaren kun je er vrijwillig mee om leren gaan. Ik zou het maar doen want over een paar jaar is het verplicht en dan kun je het tenminste al, en valt die verplichting niet zo rauw op je dak.

Wat de Amsterdamse autoriteiten bedoelen is dat al die geautomatiseerde systemen – zoals AIS en andere RIS-onderdelen – er hoe dan ook komen en dat je er als schipper maar beter op voorbereid kunt zijn. De invoering van de verplichte elektronische melding is niet direct een onderdeel van RIS maar hangt wel samen met de toegenomen technische mogelijkheden (en de onstuitbare groei van de containervaart). Maar koudwatervrees is hier niet op zijn plaats. Met name het gebruik van BICS om elektronisch

de reisgegevens door te geven aan het meld- en volgsysteem van Rijkswaterstaat is van meet af aan een win/win-situatie geweest. Met andere woorden: zowel de verzender als de ontvanger van het bericht met de reisgegevens wint er iets bij. Er zijn alleen maar voordelen voor de schipper én voor RWS zelf.

Bericht

Het draait allemaal om het bericht. BICS is een verzendprogramma, niets meer, niets minder. IVS90 is het programma waarin de informa-

tie over de aangemelde schepen door de posten van Rijkswaterstaat onderling worden uitgewisseld. Wat een Europese standaard heeft gekregen door de implementatie van RIS (River Information Services) is het bericht. Het bericht is de taal die alle aangesloten systemen verstaan. Het bericht wordt oorspronkelijk door de schipper zelf opgesteld of samengesteld, louter door in een formulier in het BICS-programma – of op internet zoals in de nabije toekomst steeds meer mensen zullen doen – en het dan

door één simpele klik te verzenden. Dat bericht komt binnen bij IVS90 – of bij elk willekeurig programma van de beheerder van de vaarweg in elk Europees land – en wordt vervolgens meegestuurd van sluis naar sluis naar verkeerspost, zodat alle betrokkenen precies op de hoogte zijn van welk schip met welke bemanning vaart met welke lading en waarheen onderweg is. Dat is nauwkeurig, veilig en niet moeilijk. Het bericht kent uniformiteit, ook op detail. Er zijn 28 systemen in Europa die allemaal op één en

dezelfde manier met elkaar moeten praten. Er wordt nog aan geschaafd, maar het lijkt er op dat dit na de RIS-richtlijn op korte termijn echt gaat lukken.

Waarom de containervvaart?



Foto MGR

De containervvaart op de binnenwateren lijkt een beetje de dupe te zijn van nieuwe wetgeving in verband met elektronisch melden. Alsof er weer nieuwe wetten zijn verzonnen om het leven van de ondernemer nog zwaarder te maken. Dat is niet zo.

Ivo ten Broeke, programmaleider RIS (River Information Services) van Rijkswaterstaat legt uit: “Alle meldsystemen hebben tot doel in geval van calamiteiten adequaat in te kunnen grijpen. Er wordt echter tot nu toe nooit bij vermeld op welke manier moet worden gemeld. In feite is alles goed. Al komt iemand met een afgescheurd papiertje naar de verkeerspost, als de juiste informatie er maar op staat. Via marifoon, via BICS, het is allemaal goed. De ervaring van de afgelopen twintig jaar leert dat dit bij containerschepen niet voldoende is. De informatie over de gevaarlijke stoffen aan boord van containerschepen is niet betrouwbaar genoeg in geval van calamiteiten. Immers, in elke container kan weer iets anders zitten. Voor sommige schepen betekent deze informatie wel vijftig tot honderd ‘ladingregels’. En voor elk stukje informatie kan de interpretatie anders zijn, zeker als het over de marifoon wordt doorgegeven. Er zijn teveel misverstanden bij de marifoonmeldingen. Die marifoon is ook een risico voor de privacy van de vervoerders, want iedereen luistert mee. Tot voor kort was het overigens in het MIB systeem (het Duitse IVS90 – red.) niet mogelijk zoveel ladingregels toe te voegen aan een schip. Dat ging tot hooguit vijf regels. Het MIB echter is inmiddels aangepast en nu

kan er veel meer informatie aan een scheepsnaam worden toegevoegd. Het MIB kan volledige scheepsloadingen aan van containerschepen.”

Risico

“Het risico is bij de containervvaart erg groot dat er als gevolg van misinterpretatie van de gegevens fouten worden gemaakt en dat daardoor op het moment dat het absoluut nodig is, niet de correcte gegevens voorhanden zijn.” De containerbinnenvaart verdiende dus een aanpassing in de werkwijze met melden. In verband met de grote hoeveelheden informatie in de containervvaart is het op de Rijn dus noodzakelijk om de melding voortaan elektronisch te doen. Dat betekent dat vanaf het schip er een elektronische melding moet gaan naar de autoriteiten langs de Rijn. Bij de plenaire vergadering van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) in Straatsburg op 31 mei 2007 werd definitief besloten om als ingangsdatum voor het hele Rijngebied 1 april 2008 aan te houden. Dat komt

neer op de vaart tussen Basel en de zee, ook al is dat maar voor sommige schepen een deel van de reis. Jos van Splunder verwacht ook dat andere doelgroepen zullen volgen voor verplicht melden, al is de noodzaak voor bulkclading aanzienlijk kleiner dan voor de containervvaart. “Dat containerladingen elektronisch moeten worden gemeld, zat er al jaren in. Zes jaar geleden werd al gestart met BICS container. Zolang het om enkele ladingen gaat, is het manueel intoetsen niet zo’n probleem. Zelfs deel-ladingen kunnen nog wel manueel ingevoerd worden in gestandaardiseerde berichten.”

Er komt nu wel druk op de binnenvaartondernemers en operators om terminals en deepsea reders aan te spreken op de levering van digitale informatie. Dat is een lastige situatie want de relatie met de terminals is al niet best nu met de congestie in de havens en de deepsea reders zijn opdrachtgevers. Jos van Splunder: “Het gaat om een samenwerking van alle partijen. De overheid wil weten wat de schippers

doen. Daarom komt er binnenkort een gezamenlijk georganiseerde voorlichtingsdag.” Rijkswaterstaat heeft een en ander bij het Bureau Telematica neergelegd. “Die moet het stokje overnemen en het doorgeven aan de schippers. De schippers zijn immers degenen met het probleem. Speel dus in de oplossing een actieve rol in plaats van slachtoffer worden van de wetgeving. Er komt geen gedoogperiode. Het is echt raak volgend jaar april.” En er zijn natuurlijk ook voordelen te behalen voor de containerondernemers in de binnenvaart. Ivo ten Broeke: “Het gaat puur over de veiligheid, maar dat wil niet zeggen dat er geen andere voordelen te behalen zijn van het elektronisch melden. Het kan bijvoorbeeld handig zijn het volledige stuwplan van het schip elektronisch te verzenden naar Rijkswaterstaat. Dan is alle noodzakelijke informatie daar beschikbaar, maar datzelfde bestand kan als de schipper dat wenst, naar de ontvanger worden gezonden, zodat die precies weet welke containers voor hem waar staan. Rijkswaterstaat is bereid dat te faciliteren. Het gaat immers om een goed beveiligde manier van gegevens uitwisselen. Voor de vaarwegbeheerder is het niet nodig om al die gegevens op te slaan, maar de mogelijkheid is er. Het is volgens het principe van RIS (River

Information Services) waarbij er één grote vervoersdatabase ontstaat in plaats van allemaal verschillende, kleinere databases. We moeten het IVS90 daarvoor aanpassen en een veilige verbinding mogelijk maken.” Jos van Splunder: “Je moet alle ladingen in de containers niet stompzinnig in gaan kloppen. Je kan zo de gegevens van 600 containers elektronisch toesturen als het stuwplan er toch mee is gemaakt, dan bespaar je je een hoop gedoe en je kunt zo ook nog de laadvolgorde doorgeven aan de losplek.”

Op de Europort Maritime staat een uitgebreide stand van Rijkswaterstaat voor technische vragen van schippers over BICS, waarbij leden van de helpdesk aanwezig zijn.

Colofon

BICSm^{ail} is een uitgave van Bureau Telematica Binnenvaart Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam 010-2060606 www.binnenvaart.org www.bics.nl

Redactie: Michel Gonlag
Fotografie: Ben Wind, Arie Jonkman, Jo Bindels, MGR

Lay-out: HP Visuele Communicatie, Gemonde

Druk: Drukkerij Vos, Gemert