

BICSmail

'Nieuws op papier uit de digitale binnenvaart'

Inhoud:

Hans Pikaart is aan boord altijd online.....	2
Terugmelding standaard in nieuwe versie BICS.....	3
Terminallijst wordt bijgehouden door Bureau Telematica Binnenvaart.....	3
De ontwikkeling van een nieuwe versie van BICS.....	4
De toekomst: ERI-Net.....	5
Stuwageprogramma verandert met BICS-versie.....	6
BICS & Pender.....	7
Foto's van BICS-vlaggen aan boord:.....	8
Verloting iPod Touch.....	8



BICS-gebruiker van het eerste uur

Hans Pikaart van de Factotum zet zich in voor de binnenvaart als geheel en voor elektronisch melden in het bijzonder. Zijn schepen zijn zo nodig beschikbaar voor televisieprogramma's en hij test altijd als eerste de nieuwe versies van BICS. Een interview met deze binnenvaart-ondernemer op pagina 2 van deze nieuwe BicsMail. (foto Ben Wind)

Meldplicht elektronisch melden opgeschort voor onbepaalde tijd

De Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) heeft bij de plenaire voorjaarszitting op 28 en 29 mei besloten de verplichting tot elektronisch melden voor de containervaart op te schorten, totdat de systemen aan land in de Rijnsoeverstaten en op de betrokken schepen voldoende zijn beproefd.

Schepen die meer dan twintig containers of containers met gevaarlijke stoffen vervoeren, moeten niet – zoals oorspronkelijk was voorzien – vanaf 1 april 2008, maar vanaf een latere, nog door de CCR te bepalen datum, hun verplichte meldingen bij de verkeerscentrales of –posten elektronisch doen. De meldplicht zelf blijft uiteraard van kracht. De CCR heeft wegens de problemen die zijn opgetreden bij de invoering van de elektronische

meldplicht het Comité Politiereglement opdracht gegeven na te gaan of er consequenties zijn voor de toekomstige implementatie van andere RIS-toepassingen.

Onderschat

Ivo ten Broeke, programmaleider namens Rijkswaterstaat voor RIS in Nederland en Rijnvaartcommissaris, kan nog niet zeggen op welke termijn die verplichting tot elektronisch melden wel wordt ingevoerd. "We hebben geleerd van wat er is misgegaan. Er zijn duidelijk zaken onderschat. Niet eens zozeer de technische zaken, als wel de goede afspraken wie wanneer wat moet doen. Dat is een probleem dat ligt op het vlak van de internationale afstemming. De CCR heeft vervolgens besloten een moment in te lassen waarop partijen – met name Nederland en Duitsland – dat met elkaar af kunnen stemmen. Daarbij is nadrukkelijk geen datum gesteld. Dat zal pas gebeuren als we zeker weten dat alles werkt." Het gaat om vijf onderdelen, die alle vijf vlekkeloos moeten lopen. Eerst moet

de nieuwe versie van BICS goed werken. Dan moet die versie goed zijn geïntegreerd in onder andere de stuwageprogramma's. Vervolgens moeten de beheerders er klaar voor zijn, dus moeten zeker zowel het Nederlandse IVS90 als het Duitse MIB goed zijn ingesteld op de nieuwe BICS versie en op het elektronisch melden. Als vijfde moet de koppeling tussen het Duitse en het Nederlandse systeem naadloos verlopen. Pas als dat allemaal zeker is, kan de verplichting worden ingevoerd." Maar een termijn waarop dit allemaal moet zijn gerealiseerd kan Ivo ten Broeke niet noemen, ook niet of dat dit jaar of volgend jaar zal zijn.

Jos van Splunder, programmaleider BICS bij Rijkswaterstaat: "We zijn deze week (begin juni – red.) begonnen met de koppeling operationeel te testen tussen het Nederlandse IVS90 en het Duitse nieuwe systeem, dat ze hebben opgezet. In Duitsland werken ze nu met beide systemen, het oude MIB en het nieuwe, SIAM." Dat laatste staat voor System zur Information, Abrechnung und Meldung der Binnenschiffahrt. "We laten de berichten nu bij elkaar in het systeem in de testomgeving landen", legt Jos van Splunder uit. "Mijn idee is om een hele keten te testen met berichten, dus een bericht volgen van de operator naar het schip naar IVS90, naar SIAM en weer helemaal terug. Zodat we allemaal kunnen zien wat er gebeurt onderweg en wat er

eventueel fout gaat. Dan zien we ook gezamenlijk als het goed gaat en zijn we af van een welles/nietesituatie – dat werkt namelijk zeker niet." Hiermee tonen we gelijk naar alle betrokkenen aan dat we kiezen voor zorgvuldigheid. De branche had al eerder aangegeven gereed

te zijn en informatie aan te kunnen leveren en een complete keten test is dus realiseerbaar. Ondanks de tegenslag is RWS optimistisch over de toekomst van BICS. Een goede elektronische melding en verwerking kan de binnenvaart veel voordeel opleveren.



De eerste winnaars van de iPod Touch

Aat en Ineke Mannak van het ms Transit (1.252 ton) ontvingen de eerste iPod Touch uit handen van Nick van Haag van het Bureau Telematica. Zij hadden een mooie foto gemaakt van de wapperende BICS-vlag in top (zie achterpagina). Aat Mannak: "We varen alleen droge lading, geen containers. Alle soorten bulk, van zand en grind tot en met meel en veevoeders. Het is Ineke voor wie het werken met BICS een hobby is geworden." Ineke Mannak-Veninga: "Toen 4Com hier internet aan boord installeerde, hebben ze meteen BICS op de computer gezet. Vanaf dat moment gebruiken we het en dat gaat goed." Intussen heeft het schip een UMTS verbinding en kan dus over het algemeen vrij goed worden geïnternet aan boord. "We hebben een snelle UMTS-HSDPA verbinding." Ineke nam dan ook de iPod Touch in ontvangst en zal er met plezier gebruik van maken.

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.



Binnenvaartondernemer Hans Pikaart vindt elektronische informatieverstrekking onderdeel van professionele bedrijfsvoering

“Het werkt in Nederland bij ons al jaren perfect”

Hans Pikaart heeft bijna van meet af aan behoord tot de harde kern van BICS-gebruikers, en dus is hij ook steun en toeverlaat van onder andere Bureau Telematica. “Ik denk dat het belangrijk is dat je als binnenvaartonderneming professioneel moet werken en daar hoort ook gegevensverstrekking bij.”

Niet alleen richting vaarwegbeheerder. “Ik kan me heel goed voorstellen dat klanten willen weten waar hun spullen zijn. Infoverstreking aan vaarwegbeheerders en politie is belangrijk uit veiligheidsoverwegingen en ik zie niet in waarom de binnenvaart zo enorm vasthoudt aan privacy. We hebben niets te verbergen. Het is voor de binnenvaart beter als we op de juiste manier en volgens wet- en regelgeving werken en dan onze kostprijs doorberekenen aan de klanten. Het slot van het liedje is dat de consument ervoor betaalt. Maar dan krijg je wel een professionele keten van het transport en daar zit bijvoorbeeld de politiek ook op te wachten. Op de rivieren is plaats genoeg en de wegen zitten vol. Daarom moeten we professioneel werken. We zijn bij Lloyds Register ISO-gecertificeerd met specialisatie container- en bulkvervoer.” Deze strakke werkwijze is voor Hans Pikaart ook een geruststelling als hij zelf niet aan boord kan zijn. “Voor de bemanning is het gemakkelijker dat ze met één druk op de knop de informatie kunnen leveren. Er is toch al een gebrek aan instroom van goede mensen die de kar willen trekken in de binnenvaart. Als we die groei willen, dan heb je ook Oost-Europeanen nodig en dan moet je gewoon zorgen dat de systemen aan boord eenvoudig zijn en transparant. Maar dan moeten degenen die de informatie ontvangen, wel weten hoe ze met ermee om moeten gaan.” Daar zit dus wel een (flink) puntje van kritiek bij Hans Pikaart. “Bij ons loopt het goed, maar de mensen die het moeten verwerken hebben de kennis niet altijd. Als wij het bericht verzonden hebben, moeten er onderweg geen vragen meer over gesteld worden. Dan moeten die gegevens met je mee reizen. Ze moeten verwerkt worden en wij moeten melden dat we passereren en verder geen vragen krijgen. Dat is oorspronkelijk het idee van BICS. Voor de gebruiker is het frustrerend als je een kwartier bezig bent met info invoeren, je stuurt het naar de sluis en je komt bij de volgende sluis en je wordt er weer om gevraagd. Ik begrijp dat je dan de neiging hebt het systeem in de hoek te gooien. Dat is niet de schuld van de binnenvaart. Ik maak het mee dat ik drie posten alleen hoeft te melden en bij de vierde kennen

ze me niet. We zeggen dan ook: we hebben ons gemeld, en verstrekken geen gegevens meer. De bemanning heeft ook die instructie, want het probleem ligt aan de wal. Als ik controle krijg, laat ik zien dat ik het bericht heb verstuurd.” In Nederland is het volgens Hans Pikaart de laatste jaren al enorm verbeterd. “We zijn bezig met een inhaalslag. In Duitsland is men er nog steeds niet klaar voor. Dat heeft ook wel met privacy te maken. Duitsland geeft niet door aan Nederland en Nederland wel aan Duitsland.”

Te lang

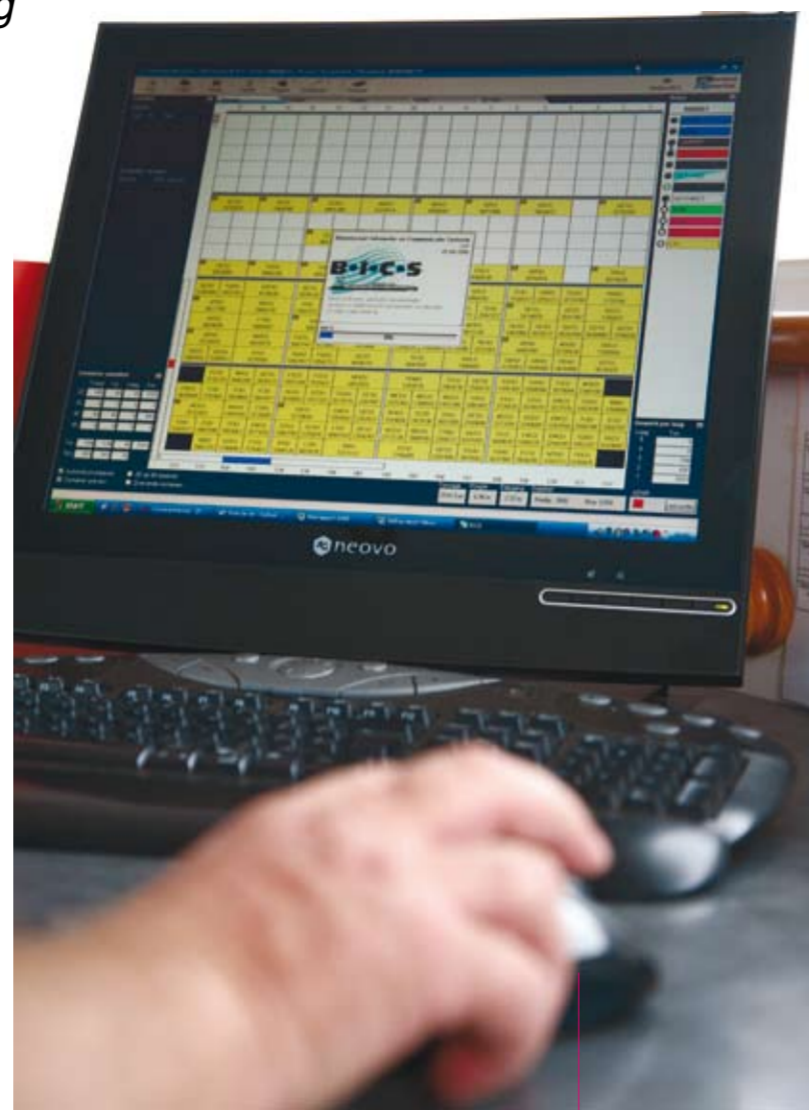
Hij heeft een kritische geest en maakt van zijn hart geen moorkuil. “Het heeft ook in Nederland te lang geduurd en dat vraagt van de gebruiker veel inzet om het gangbaar te maken. De laatste jaren moet ik zeggen dat het in Nederland bij ons perfect werkt en dat we ook goede support krijgen van een paar mensen. Omdat het ontwikkelen van BICS in Nederland te lang heeft geduurd is het een geldverslindend project geworden. Als je tien jaar doet over het ontwikkelen van een programma dat niet echt gebruikersvriendelijk is... Maar ik wil er absoluut niet negatief over doen, ben er groot voorstander van.” Intussen zijn Hans Pikaart, zijn vrouw en hun zoon toe aan de vierde Factotum en bestaat het familiebedrijf al uit drie schepen, waarvan de derde – de Factofour – momenteel in Hardinxveld wordt afgebouwd (de afbouw wordt later bij Dolderman in Dordrecht voortgezet). Uiteraard multifunctionele schepen, maar momenteel varen de twee schepen louter met containers tussen Rotterdam en Keulen. Er wordt strak gewerkt met stuwageprogramma's en elektronisch gemeld, althans in Nederland. “Dat gaat al jaren perfect.” In Duitsland gaat het minder goed, of eigenlijk helemaal niet, als je altijd online bent via UMTS. Het breedband mobiel internet systeem wordt niet ondersteund door de Duitse vaarwegbeheerder. “Tot aan Keulen heb je een uitstekende UMTS-verbinding, de hele dag zijn we online. ‘You've got mail’ is duidelijk te horen aan boord. We zijn altijd standby via UMTS. In Duitsland was het elektronisch melden via GPRS prima geregeld, maar UMTS lukt

niet. Dus gaat het in Duitsland weer per fax. Gelukkig gaat dat eenvoudig met de stuwapplicatie.”

Onvermijdelijk

Is verplicht elektronisch melden onvermijdelijk voor de binnenvaart? “Ja, het moet, ook uit overwegingen van veiligheid en kwaliteit. Inderdaad, ook info aan de politie. De afwikkeling van de binnenvaart kan veel sneller. Ik zie er perspectief in om bij te dragen aan een soepele, veilige afwikkeling. Als we die groei in het transport aan willen kunnen met z'n allen, moet het systeem door vele partijen worden gebruikt.” En over die informatie aan de politie: “Bedrijven aan de wal moeten ook voldoen aan wet- en regelgeving. Als je voor vol aan wil worden gezien in de keten moet je daar aan voldoen.”

Hans Pikaart neemt ook deel aan de proeven met de nieuwe BICS-versie 3.07. “Ik heb altijd de laatste versie aan boord.” Hij weet dat de feedback vanuit de vaart voor het systeem belangrijk is. “Heel vaak moet de gebruiker de fouten aangeven. Alleen heeft de ondernemer als hij aan het varen is, daar geen tijd voor. Eigenlijk wordt het programma door de werkvloer ontwikkeld.” De informatie over de lading komt op de schepen van Pikaart digitaal binnen, van operator Alcotrans. “Dat bestand lezen we elektronisch in en dat gaat altijd goed. Natuurlijk kan er wel eens een nummertje verkeerd staan, het blijft mensenwerk, ook al hoef je geen 300 containers meer met kleurpotloodjes in te voeren. Het inlezen van een digitaal bestand duurt een paar seconden. We moeten dat vijf keer per week doen voor 300 containers. Dan is het niet vol te houden om het met



de hand te doen. Je hebt een applicatie nodig.”

In de opvaart doen de schepen drie plaatsen aan de Rijn aan, in Rotterdam worden tussen de tien en veertien terminals bezocht. Het blijft wringen, zeker met de beruchte wachttijden van de laatste jaren. “De logistieke keten zou daar meer over na moeten denken en de keten zodanig inrichten dat grotere partijen naar één bestemming gaan, zodat je met één schip niet al die terminals hoeft aan te doen.”

De verplichting moet volgens Hans Pikaart door worden gezet. “De wet ligt er, je kunt hem maar beter zo snel mogelijk invoeren. Van uitstel komt afstel.” Ook voor het verminderen van het aantal controles aan boord kan digitale informatie in de toekomst uitkomst brengen. “Als het tenminste digitaal mag, want veel controle instanties eisen nu eenmaal papier in de stuurhut. Ze kunnen maar beter het digitale tijdperk accepteren. Als je ziet

In Nederland altijd online. (foto Ben Wind)

hoeveel wachttijd we kwijt zijn door documenten in de Rotterdamse haven.” De toekomst is aan de pdf-bestanden. “Ze zijn versleuteld, je kan er niets aan veranderen en de opdrachtgever kan ze ook meteen naar de ontvanger in Keulen sturen, buiten de binnenvaart om.” Voor Hans Pikaart is het normaal altijd de nieuwste ontwikkelingen op te pikken. Aan boord van het nieuwe schip komt meteen AIS, en op de twee bestaande schepen wordt het automatische identificatie systeem binnenkort ingebouwd.

Hans Pikaart. “Verplicht elektronisch melden onvermijdelijk, ook uit overwegingen van veiligheid en kwaliteit.” (foto Ben Wind)



Als de schipper dat niet wil, kan hij het uitzetten

Automatische ontvangstbevestiging

In de nieuwe BICS-versie 3.07 staat in de voorkeuren de automatische ontvangstbevestiging aangevinkt. Dat was in vorige versies niet het geval. Een kleine wijziging met grote gevolgen.

Jos van Splunder van het nieuwe Scheepvaartverkeerscentrum – onderdeel van Rijkswaterstaat – legt uit dat de verplichting om elektronisch te melden de reden was om de automatische terugmelding standaard 'aan' te zetten. “Denk aan het mechanisme van een aangetekende brief. Je krijgt de garantie dat je een bericht hebt verstuurd en dat het is ontvangen.” De mogelijkheid om automatisch die terugmelding te krijgen, heeft altijd in BICS gezeten, alleen moest die door de gebruiker worden aangevinkt. “Het was de branche, die heeft

tegengehouden dat het standaard stond aangevinkt. Het zou het berichtenverkeer immers doen toenemen. Dat was niet gewenst.” Met de verplichte elektronische melding veranderde de filosofie. “Als je wettelijk verplicht bent elektronisch aan te melden, is het beter om te kunnen aantonen dat je het bericht hebt verstuurd en dat het is ontvangen, mocht daar een dispuut over ontstaan. Toen is besloten om het vinkje maar wel standaard te zetten in de nieuwe versie van BICS, de 3.07. Dus wie het nieuwe programma krijgt en niet automatisch een

terugmelding (ontvangstbevestiging) wil ontvangen, die moet het vinkje uitzetten.” In feite is er dus weinig veranderd, behalve dat er nu iets moet worden gedaan als je het niet wilt, terwijl je voorheen iets moest doen als je het wel wilde. “We zeggen daarmee dat de schipper zelf kan beslissen of hij aan boord een dossier aanlegt met terugmeldingen.” Dat wil echter niet zeggen dat er aan de wal geen dossier bij zou worden gehouden. Sprekend voor Nederland zegt Jos van Splunder: “Elk bericht dat Rijkswaterstaat ontvangt van de

schipper, wordt in tweevoud geregistreerd: eenmaal in het archief van RWS – een databestand vol aanmeldingen met een soort van notarisfunctie – en eenmaal gaat het bericht naar IVS90, waarmee de beheerder van de vaarweg actief aan de slag gaat. Daar merkt de verzender dus helemaal niets van. Het is zelfs zo, dat mocht er iets mis gaan met het bericht voor IVS90, Rijkswaterstaat zelf in de database kan kijken welk bericht wanneer is verstuurd en dat bericht alsnog kan gebruiken.” Daarmee wordt volgens Van

Splunder ‘voorgesorteerd op de opvolger van IVS90’, waarvoor dit jaar het plan van aanpak is voorzien. Die opvolger van IVS90 moet in 2012 werken. “Er zal in dat nieuwe systeem anders met de informatie worden omgegaan. We zijn nu nog bezig met op een rij te zetten wat we willen.”

In de volgende BicsMail wordt een tip van de sluis opgelicht over de opvolging van IVS90



Codelijst voor containerterminals wordt bijgehouden door Bureau Telematica

De lijst met containerterminals in BICS wordt bijgehouden door Bureau Telematica. Wie zich wil melden bij de vaarwegbeheerder en moet laden of lossen bij een terminal die niet in de BICS-lijst staat vermeld, meldt zich bij BTB om dit door te geven.

Waarom loopt het bijhouden van deze lijst via Bureau Telematica? Nick van Haag van BTB: “Omdat we rechtstreeks lijntje hebben naar de schippers die met containers varen.” De lijst dekt heel Europa, dat is althans de bedoeling, maar het is nog niet echt strak geregeld wie wat doet in Europa op dit gebied. Van Haag: “We zijn op internationaal niveau bezig over wie in een bepaald beheersgebied de lijst van terminals bijhoudt. Dat is allemaal nog in ontwikkeling.” De lijst van alle terminals – droge lading, tankvaart en containers – zit in BICS en heeft dus iedere BICS-gebruiker in zijn pc. “Als je een BICS-melding doet, en er zijn wijzigingen of aanvullingen, dan worden die aangepast in de lijst. Dat gaat automatisch. Bureau Telematica zorgt ervoor dat er in de terminal codelijst voor wat containers betreft, in handen komt van de makers van BICS. Meer mensen ontvangen ze – bijvoorbeeld de bargeoperators, Port Infolink, RWS-afdelingen en de makers van stuwageapplicaties – maar de makers van BICS zijn belangrijk. Die geven de wijzigingen

door aan de gebruikers.” Er zit logischerwijs altijd een periode tussen het moment dat een schipper de naam van de terminal doorgeeft aan BTB en het ogenblik dat de lijst aan boord is aangepast. “Het kan binnen paar uur geregeld zijn. Maar dan is het nog niet doorgegeven aan de schipper. Er zit nu eenmaal verloop tussen. Je kunt dat proces nauwelijks versnellen. Zogauw we met ERI-Net werken en je online de berichten doorgeeft, is er ook één centrale plek voor de lijst met terminals. Ook dat kan dan nog worden versneld. In ERI-verband wordt gekeken naar een model dat je zelf een nieuwe terminal kunt melden op een internetsite. Maar dan nog moeten er meer gegevens beschikbaar zijn. Bestaat die terminal wel echt, is het een fysieke terminal, is het een empty depot? Allemaal zaken voor administratie en controle, dat kun je niet uitbannen maar wel zoveel mogelijk versnellen.” BTB houdt de codelijst van containerterminals al negen jaar bij. “We beperken ons tot containerterminals . We zouden ook andere terminals

Containerterminals wisselen soms van naam. Deze heet al jaren hetzelfde: MCS in Meppel.



kunnen bijhouden, maar dat moet nog een plek krijgen als dit allemaal internationaal handen en voeten krijgt. Dit werk vraagt internationale afstemming. Duitsland bijvoorbeeld houdt ook terminals bij. Op www.elwis.de kun je zien welke terminals in Duitsland actief zijn. Ze hebben daar een andere filosofie; als je wilt aanmelden moet je alle gegevens van de betreffende terminal invullen, anders krijg je een foutmelding bij de invulling van het webformulier. Bij BTB gaan we op basis van beperkte gegevens op onderzoek uit.” Horen de initiatiefnemers niet zelf een bericht te sturen dat ze bestaan? “Er is nog nooit een terminal geweest die dit zelf aangaf. Er is nog een wereld te winnen. Kranen neerzetten en draaien – de rest komt wel.” Niet dat nieuwe terminals invoeren dagelijks werk is bij BTB “Er komt niet echt vaak een terminal bij, dat is heel conjunctuurgevoelig. Ze veranderen ook van naam door fusies. In het spraakgebruik van schippers hebben ze soms een andere naam. Die naam willen we gebruiken. Ook al wijkt die af van plaatsnaam of bedrijfsnaam.” Er staan 338 terminals in de codelijst van BTB. Voor BICS is dat natuurlijk maar een deel van het geheel.

Stappenplan wijzigen terminalcode

1. Vraag na bij de nieuwe terminal-terminaloperator of er reeds een terminalcode beschikbaar is voor de nieuwe terminal.
2. Ga na of je de meest recente terminalcodetabel gebruikt.
3. Controleer in de terminalcodetabel of er niet reeds een code voor de terminal bestaat
4. Geen bestaande code? Maak een voorstel aan de hand van de toelichting op de samenstelling van codes hieronder en overleg met de terminaloperator in kwestie of men hiermee accoord gaat.
5. Dit voorstel wordt binnen de eigen organisatie direct in gebruik genomen en aan de eigen schepen bekend gemaakt.
6. Per e-mail wordt Bureau Telematica onmiddellijk op de hoogte gesteld van de nieuwe terminal. Voeg voldoende informatie toe omtrent terminaltype en contactgegevens.
7. Bureau Telematica controleert of de terminalcode voldoet aan de standaard en geeft per omgaande een reactie aan de bedenker van de code.
8. Bureau Telematica stuurt het voorstel voor de nieuwe terminalcode naar bargeoperators. Deze controleren dezelfde dag of de terminalcode geschikt is voor hun in-house applicatie. Een bargeoperator stuurt zondig een alternatief voorstel naar Bureau telematica. Als Bureau Telematica na een dag geen reactie heeft ontvangen, wordt aangenomen dat de bargeoperators accoord gaan met de nieuwe code.
9. Bureau Telematica publiceert de nieuwe terminalcodetabel online en verspreidt deze aan: (Barge-) operators deze verstrekken de code aan de schepen die voor hen varen, indien de nieuwe terminal in het vaarschema wordt opgenomen.
10. Bureau Telematica neemt de code op in de terminalcodetabel en publiceert de tabel, voorzien van een nieuw versienummer, een toelichting en de datum van samenstelling op deze site.

Zie voor meer informatie: www.binnenvaart.org, de website van Bureau Telematica.

ERI-Net is de toekomst, wanneer begint die eigenlijk?

Het gebruik van Internet in plaats van het rondsturen van CD-ROMs met de BICS -software is op de eerste plaats een vanzelfsprekende moderniseringslag. Daarnaast zijn er legio praktische redenen om die overstap te maken. Niettemin is het gebruik van internet nog geen voldongen feit.



Het meest in het oog springende voordeel van ERI-Net ten opzichte van het 'oude, vertrouwde' BICS-programma is dat het hele productie- en distributieproces van de CD wordt overgeslagen. Dat klinkt alsof het puur om kostenbesparing gaat, maar het is ook een verbetering in de kwaliteit. Het hele jaar door kan er worden gewerkt met een programma dat volledig up-to-date is. Bart Bubberman van Logica en verantwoordelijk voor functioneel beheerder van de BICS en de ERI-Net applicatie: "Je kunt met ERI-Net tussentijds updaten en iedereen maakt gebruik van de centrale applicatie en heeft zo dus altijd de laatste versie tot zijn beschikking. In het ergste geval zal het systeem even down gaan (alhoewel Rijkswaterstaat voorzieningen heeft getroffen om dit tot een absoluut minimum te beperken), het wordt gefixt en onmiddellijk daarna is iedereen weer blij met de nieuwe versie. Dat betekent dat je de applicatie een aantal malen per jaar kan aanpassen en dat de overgangen minder groot zijn, omdat je kleinere

brokken van de applicatie aanpast."

Er zijn nog meer voordelen denkbaar voor de gebruikers. Peter Oudenes: "Het is werkplekonafhankelijk. Als nu de laptop weg is, waarop je BICS hebt geïnstalleerd, dan moet je alles opnieuw inlezen. Met ERI-Net worden alle gegevens van de gebruikers centraal, afgeschermd neergezet. Daarmee kun je vanaf elke pc met ERI-Net werken, waar je ook bent." Bart Bubberman: "Cruciaal is dat gegevens centraal worden opgeslagen, maar volledig afgeschermd. Ook de overheid kan er niet bij. Niemand kan er bij behalve de eigenaar van de gegevens. ERI-Net is opgezet om het proces van de gebruiker te ondersteunen. De gegevens zijn van de gebruiker, totdat die ze in een bericht opneemt en ze verstuurt naar de overheid. Als hij het bericht invoert, gaat de info van het bericht naar de overheid. Als hij wil, kan hij het daarna wissen. Niemand die dat ziet of weet."

Maar hoe weet de schipper dat het veilig is. Het staat hier, naast een stel whizzkids dat de programma's zelf bouwt en die zouden er niet bij kunnen? Maak dat de kat maar wijs. Peter Oudenes knikt begripend. "Natuurlijk, maar dat is een kwestie van afspraken maken. Rijkswaterstaat is de host van ERI-Net. Het werkt net als bij een bank. Daar heb je ook je geld op een rekening staan. De bank verandert ook niets in jouw gegevens. Dat is nu eenmaal zo als je werkt met computers. Sla je iets op, dan kunnen mensen erbij. Dus maak je maatregelen dat mensen er niet bij kunnen." Bart Bubberman: "Je kan ook alle gegevens deleten, valt niet meer terug te halen. Het staat er wel, maar als je een gebied afschermt, dan kan alleen degene erbij, die is ingelogd. Bovendien geldt ook voor dit systeem het IVS90 privacyreglement, waarin goed is vastgelegd wat wel en niet met deze gegevens mag en kan worden gedaan."

Intussen worden er al volop proeven genomen met ERI-Net. In Neder-

land zijn er al vijftig schippers betrokken bij die proeven en in Frankrijk wordt al langer proefgedraaid. "In Nederland zijn er zo'n dertig echt intensief mee bezig." Of er gebruik van kan worden gemaakt, hangt op de eerste plaats af van de beschikbaarheid van een online internetverbinding. Is iemand afhankelijk van een gsm-verbinding, dan is het omslachtig, te traag en duur om online alles in te vullen. Bij BICS is dat geen probleem. Het uiteindelijk offline samengestelde bericht wordt verstuurd en dat is het enige moment dat er verbinding nodig is en wordt gemaakt, om een e-mail te verzenden. Bij ERI-Net daarentegen moet bij elke regel die wordt ingevuld en elke andere handeling contact zijn met internet. Daarvoor is dus een permanente verbinding met internet nodig, zoals via GPRS/UMTS of WiFi. De huidige gebruikers echter zijn zeer te spreken over ERI-Net. "Je hoort eigenlijk niet dat mensen tussendoor nog gebruik maken van BICS." Er is gekozen voor de naam ERI-Net (Electronic Reporting International - InterNet) omdat een variant op

BICS teveel vasthoudt aan BICS en dat wordt toch vooral geassocieerd met de herkomst uit Nederland. Van de andere kant is BICS natuurlijk wel al heel herkenbaar. Er zijn ook wel geluiden hoorbaar van mensen die pleiten voor het gebruik van BICS voor de internetversie ervan, omdat BICS een sterke merknaam is geworden.

Een uitwisseling van gegevens tussen ERI-Net en BICS zou mogelijk kunnen zijn, maar van de huidige gebruikers is er nog niet één die dat doet. Mensen die al gebruik van ERI-Net willen maken, kunnen een account bij de helpdesk aanvragen. Nog niet alles werkt perfect, maar de verwachting is dat het binnenkort wel wordt vrijgegeven. Het wachten met de echte implementatie van ERI-Net is op Rijkswaterstaat. Het ministerie moet het vrijgeven voor algemeen gebruik. Voorlopig concentreert Rijkswaterstaat zich op de invoering van de elektronische meldplicht met behulp van BICS 3.07.

De lange weg naar een nieuwe BICS-versie

Het is niet voor het eerst dat er een nieuwe versie van BICS wordt rondgestuurd. In feite wordt het programma jaarlijks herzien, aangepast aan de nieuwste technologische ontwikkelingen, wijzigingen van wet- en regelgeving en alle gebruikerservaringen erin verwerkt.

Gebruik aan boord van containerschepen en tankers al heel gebruikelijk. (foto Ben Wind)

Dat laatste – die gebruikerservaringen – is misschien nog wel het belangrijkste voor de nieuwste versie van BICS. "We verzamelen permanent gegevens, onder andere via de opmerkingen die bij de Helpdesk binnenkomen", vertelt Peter Oudenes, beheerder van het programma. Er wordt nauw samengewerkt met Bart Bubberman verantwoordelijk voor het functioneel beheer van BICS en IVS90. Beiden werken in opdracht van Rijkswaterstaat. Bubberman: "De bedoeling is om één keer per jaar een nieuwe release te hebben van BICS, met daarin ook een volledige update in regelgeving en met erin verwerkt de opmerkingen van mensen die de helpdesk bellen." Oudenes: "Veel voorkomende problemen die bij de helpdesk worden gemeld, worden gebundeld en overgeheveld naar functioneel beheer. Die kijken wat er met de problemen kan worden gedaan of wat er gedaan kan worden met de wensen die er leven onder de gebruikers." Applicatiebeheer en functioneel beheer bouwen dan samen aan een nieuwe versie van BICS. Vaak wordt ook een eerste beta versie met een beperkte gebruikersgroep doorgenomen en worden eventuele verbeterpunten daaruit nog meegenomen. Is er eenmaal een nieuwe versie, dan wordt die op CD-ROM gezet en verspreid onder de gebruikers. Maar er komt heel wat voor

kijken voor het licht op groen wordt gezet om de duizenden CD-ROMs te persen en te verspreiden. Omdat het om een CD gaat – die uiteraard niet achteraf nog kan worden aangepast – is tussentijdse aanpassing onmogelijk. Bubberman: "Dat is ook de reden dat het zo'n lang traject is voordat besloten wordt om de CD rond te sturen. Het moet goed werken. Het kan niet zo zijn dat je een CD in 3.000-voud perst en dat die bij de gebruiker ligt, erin steekt en hij doet het niet. Het is nog nooit voorgekomen dat hij het niet doet als je de CD in de pc steekt."

Het programma tussentijds updaten kan dus niet. Oudenes: "Wel onder andere stofnamen voor ADN, ligplaatsen en containerterminals, dat soort gegevens die in een database op de computer staan, kunnen worden geüpdate." Dan wijzigen de codelijsten – ofwel de referentiegegevens – en dat gebeurt in een bericht dat door de helpdesk wordt rondgestuurd. Bubberman: "Alleen in bijzondere noodgevallen kan een tussentijdse oplossing voor een speciale situatie aan boord van schip worden verzorgd, waarmee het programma zelf wordt aangepast. Een dergelijke ingreep hebben we echter al een paar jaar niet meegemaakt."

Belangrijk om te weten is dat de input voor aanpassingen in nieuwe

versies afkomstig is van de schipper of de regelgeving. Bubberman: "De schipper meldt zijn probleem of opmerking bij de helpdesk en wij toetsen of dat terecht is. Gaat het om bijvoorbeeld toevoegingen van bepaalde stoffen, dan krijgt die schipper een terugmelding van ons. Wij raadplegen daarbij experts over onder andere de veranderingen in de ligplaatsen in binnen en buitenland. Bureau Telematica is binnen Nederland verantwoordelijk voor het beheren van codelijst voor nieuwe terminals voor containers of tankvaart." Het kan nooit zo zijn dat de gebruiker van BICS zelf een terminal toevoegt. "Het hele berichtenverkeer vindt elektronisch plaats op basis van codes die zijn toegekend aan terminals, stoffen en dergelijke. Dat moet wel omdat de schrijfwijze van plaats- en stofnamen van persoon tot persoon kan verschillen. In het systeem moet het allemaal exact dezelfde code hebben. "Anders kan er verwarring ontstaan. Als je niet met codes zou werken maar opschrijven wat je bedoelt, gaat het mis. Het bekende voorbeeld is het schip dat meldt dat er gasolie is gelekt. Enkele berichten verder is gasolie een gaswolk geworden, met alle gevolgen van dien."

Na een jaar lang verzamelen van gegevens wordt een eerste opzet – een 'releaseplan' – gemaakt voor

een nieuwe versie. Ook de regelgeving wordt daarin verwerkt. Bubberman: "Voor de nieuwe versie 3.07 is de eis dat de berichten volgens Erinot 1.2 specificaties worden opgesteld, een belangrijke wijziging." Erinot is de berichtenstructuur zoals die door de Europese Commissie voor heel Europa is voorgeschreven. Een andere regelmatige aanpassing betreft de veranderende regelgeving in het ADN – het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn – afkomstig van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR). "Soms gaat het daarbij alleen om gegevens, maar het komt ook voor dat het hele mechaniek verandert." Bijvoorbeeld als volgend jaar het ADN wordt gelijkgesteld aan het ADN. "voor zowel de data als de mechaniek hebben we zelf niet de expertise. Dat levert de overheid aan. Rijkswaterstaat heeft een gespecialiseerd bedrijf daarvoor in de arm genomen. Wij krijgen de stroomschema's en data aangeleverd. Alles wordt vervolgens getest en getoetst." Omdat die gegevens ook in BICS zijn opgenomen, vloeit uit het gebruik van het programma automatisch een advies voor de seinvoering bij bepaalde gevaarlijke stoffen voort."

Behalve de input via de helpdesk, worden ook elk half jaar sessies met een groep schippers gehouden en jaarlijks met Rijkswaterstaat erbij.

Bart Bubberman: "De discussie komt vanzelf op gang als je vraagt of het melden met BICS gemakkelijker kan." Peter Oudenes: "Ook staan we op beurzen, waar we kunnen klankborden met de gebruikers. De techniek kennen we wel, maar de interface naar de gebruiker verschilt per schipper." Opmerkelijk is wel dat er een groep schippers is, die altijd bereid zijn bij dergelijke bijeenkomsten hun stem te laten horen, maar behalve deze harde kern zijn er ook steeds 'nieuwe gezichten', aldus Bart Bubberman. Er verandert elk jaar wel het één en ander in BICS, maar niet altijd even goed zichtbaar voor de gebruiker. Peter Oudenes: "Soms gaat het om technische veranderingen onder de motorkap. Toen we begonnen met windows 3.11. moest je heel veel dingen meeleveren of zelf installeren wanneer je BICS wilde gebruiken. Dat hoeft niet meer met het huidige Windows."

Nadat duidelijk is geworden wat er veranderd moet worden, waarbij de prioritering door RWS wordt bepaald en hoe het eruit gaat zien, wordt een eerste versie met de wijzigingen en de verbeteringen getoond aan een groep schippers. "Droog, dan kijken ze hier op kan-



Bart Bubberman (foto's Ben Wind)

toor op de pc naar eventueel in een gebruikerssessie met een kleine groep gebruikers." Dan de 'natte' controle, waarbij enkele schippers een betaversie aan boord krijgen om uit te proberen. "Daarna volgt opnieuw een gebruikerssessie met de schippers, waarbij we laten zien hoe het gaat werken. Pas dan maken we een definitievere betaversie die bij een grotere groep gebruikers in de praktijk wordt uitgezet, en bij hen verzamelen we input om te kijken hoe het werkt. Doorgaans zijn dit de harde kern van bulk-, containerschepen en tankers – de mensen die het al kennen en die door fouten heen kijken en met suggesties komen. In dat stadium zijn ook stuwageprogramma bouwers er al bij betrokken."

En dan nog is het niet af. Dan volgt een maandje proefdraaien bij dertig schippers, waarop er nog enkele laatste wijzigingen kunnen worden aangebracht. Dan wordt een master CD samengesteld, met alle verpak-

king en documentatie. Bart Bubberman: "Ook die master wordt weer flink aan de tand gevoeld, getoetst aan alle kanten en onder de verschillende te ondersteunen Windows varianten. Pas als die goed wordt bevonden, gaat de nieuwe versie naar het productiebedrijf van de CD." Nadat er duizenden zijn geperst, worden die verstuurd naar de gebruikers. Een en ander in overleg met de bouwers van stuwagesoftware, die soms de nieuwe BICS versie geïntegreerd met een nieuwe versie van hun software zelf uitleveren. Oude stuwageprogramma's bijvoorbeeld hoeven zeker niet feilloos met een nieuwe BICS-versie samen te werken. Peter Oudenes: "Zeker niet als de interface is veranderd. Als er in de database een veldje bijkomt, leest het programma dat veldje niet. Daarom worden de leveranciers van die software altijd bij de ontwikkeling van BICS betrokken."



Peter van Oudenes

De vaarwegbeheerder moet wel met verschillende versies uit de voeten kunnen, met name de berichten aangemaakt met de verschillende BICS versies. Lang niet alle schippers beschikken tegelijk over een nieuwe versie – zeker niet omdat niet iedereen die versie ook meteen installeert – dus moet bijvoorbeeld IVS90 van beheerder Rijkswaterstaat ook berichten van oudere versies van BICS kunnen 'lezen'. "IVS90 ondersteunt dan ook behalve Erinot 1.2 ook nog Eri 5 en Eri 6. Voor de gebruiker zelf maakt het vaak niet direct uit welke versie van BICS hij gebruikt. Daardoor kan er nogal eens een tijdsvenster ontstaan tussen het moment van distributie en het moment van installeren. Bart Bubberman: "Vroeger werd expres meestal rond de Kerst verspreid, zodat iedereen in de gelegenheid was bijtijds de nieuwe versie in te lezen in de computer."

Een jaar bouwen aan BICS:

1. Verzamelen gegevens via helpdesk en regelgeving
2. Controle problemen die via helpdesk binnenkomen
3. Een eerste ruwe versie wordt voorgelegd aan groep schippers op kantoor
4. Test aan boord bij enkele schippers
5. Opnieuw gebruikerssessie
6. De betaversie gaat bij grote groep schippers aan boord en de softwarebouwers voor stuwageplan en tankindeling krijgen ook betaversie
7. Proefdraaien bij ongeveer dertig schippers. "Kijken of het overkomt zoals het is bedoeld." Ook controle of het op het scherm van IVS90 overkomt
8. Samenstellen master CD en testen ervan
9. Bij groen licht: productie duizenden CD's en implementatie in software programma's
10. Verzending naar gebruikers; instructie helpdesk. Gevolgd door installatie aan boord door de schippers.

Desiré Savelkoul, leverancier stuwprogramma, over elektronisch melden

“De soep niet zo heet eten”



BICS is geïntegreerd in de stuwprogramma's die worden gebruikt door binnenvaartondernemers met containerschepen. Daardoor zijn de bouwers van deze programma's nauw betrokken bij de totstandkoming van elke nieuwe versie van BICS. Desiré Savelkoul van Autena Marine in Nijmegen is zo'n bouwer. Over de elektronische meldplicht is hij nuchter: 'Je moet de soep niet zo heet eten als hij wordt opgediend.'

"Er is toentertijd bewust voor gekozen om BICS te integreren in het stuwprogramma. Vooral vanwege de referentiedata, zoals namen van containerterminals, stoffenbenaming. Als je niet allemaal dezelfde benaming – codering – gebruikt, dan kun je niet met elkaar praten. De operator stuurt de lijst met gegevens naar boord, als op die lijst niet dezelfde benaming wordt gehanteerd als bij jou aan boord, vraag je je af wat hij nu eigenlijk bedoelt. Hetzelfde probleem krijg je als je iets met een andere benaming stuurt naar de beheerder van de vaarweg." Maar het stuwprogramma is in eerste aanleg geen communicatie-software. "Het is voor de schipper, om de containerplanning te vereenvoudigen. Meer niet. Vroeger deden we het op een papertje met een potloodje, een gummetje, Typex. En er zijn er nog die dat doen. Reken maar uit: 500 schepen varen met containers, er zijn er 300 met een stuwpro-

gramma. Dus er zijn er zijn er nog genoeg die met de hand alles bijhouden. En dat kan ook. Ik zal niet zeggen dat een stuwprogramma verplicht is. Vroeger gaven we alles per fax door, door de hoorn aan een fax te plakken. Kwam er aan de andere kant een faxje uit. Niet altijd even duidelijk maar dat was de manier zoals je met elkaar communiceerde. En dat is nu verbeterd." Het stuwprogramma maakt het werk wel stuk makkelijker. "Het programma bewaakt sommige processen. Als je bijvoorbeeld containers onderin hebt, die er eerder uit moeten. Let je daar niet op, dan moet je ze uitgraven. En elke handeling kost geld. Een stuwprogramma waarschuwt voor die problemen. De schipper bepaalt natuurlijk zelf of dat wel of niet nodig is. Dankzij het programma kan hij dat bewust doen." De voordelen zijn evident. "Met een fax moet je alle gegevens overschrijven. Dat is het nadeel van met papier werken. Bij stuwprogramma

kun je elektronische gegevens vervoeren. Al die partijen – voor en na het schip – hebben stukje standaardisatie afgesproken." Ondanks die evidente voordelen zijn er nog talrijken die het toch op papier doen. Hebben de beleidsmakers zich daarop verkeken en zijn er bij het instellen van de elektronische meldplicht te gemakkelijk vanuit gegaan dat iedereen het wel doet en gebruikt? "Dat is keuze van de gebruiker zelf of hij het op papier doet of elektronisch. Zelfs met die meldplicht. Je kan het nog steeds met de hand invoeren en elektronisch versturen. Je komt nu in een tijdperk waarin de vervoersstromen zo groot worden, dat die meldplicht onontkoombaar is en de beheerders de gegevens wel elektronisch moeten weergeven. Als je het gaat automatiseren, is dat schip niet meer dan een onderdeelje van het geheel. Hoe meer geautomatiseerd, hoe makkelijker het gaat. Als je met de hand moet

invoeren in die automatische processen...de voordelen zijn duidelijk, maar de gebruiker moet het zien. Een containervervoerder belde me van de week met de vraag wat een stuwprogramma kost. Ik noemde het bedrag en hij viel achterover. 'Maar dat ga ik niet uitgeven!' Dan begin je over meldplicht – per 1 april. Toen reageerde hij met: Als dat waar is, hang ik me op aan de hoogste boom. Toen was de wereld te klein." Desiré Savelkoul blijft nuchter. "Niet helemaal realistisch." Toch zijn die mensen die kennis maken met het fenomeen van elektronische stuwage juist ook wel een hiaat in de pap voor de leverancier. "Ik was bij een nieuwbouwschip. De schipper had altijd erts en kolen naar de Moezel gedaan en stapte over op containers. Die zag daar tegenop. Het stuwprogramma moest uitkomst brengen. 'Dan hoop ik dat het programma het voor me doet.' Dat kan natuurlijk niet. Je moet het zelf ook weten waar je mee bezig bent, dat vind ik

Desiré Savelkoul leerde het vak aan boord bij ondernemer Henk Wanders, in de periode dat die nog met een 'gewoon' container koppelverband voer. Nu is Savelkoul één van de leveranciers van stuwageprogramma's met daarin geïntegreerd de BICS berichtgeving, waarmee containerschepen zich melden bij de verkeersposten, zoals hier op de achtergrond in Nijmegen. (foto MGR)

niet meer dan logisch. Paniek aan boord: er moet een stuwprogramma komen. Ik zei: Nou, dat stuwprogramma doet niks voor jou. Het is gereedschap, geeft aan wanneer en met hoeveel kegels je moet varen, het geeft aan wanneer je te ver achterover gaat liggen met het schip, en het geeft een waarschuwing als een container met gevaarlijke stoffen te dicht tegen de woning aan staat." In het stuwprogramma staat dus waar de container met welke gevaarlijke stoffen staat op het schip. Dat is niet de informatie die wordt doorgegeven met BICS. Is dat niet een hiaat in deze elektronische berichtgeving? Savelkoul is daar heel beslist over: "Nee. Dat is geen hiaat. Anders zou BICS een containerstuwprogramma gaan worden. Ik denk dat je er als bedrijfsleven duidelijk voor moet waken dat BICS iets van de markt overneemt. Dat doet het in feite al, want BICS is software die de scheepvaart gratis krijgt, en RWS

maakt dus nu al inbreuk op de marktwerking. De overheid kan ook zeggen: het moet zo en zo aangeleverd worden en hoe die schipper dat doet, dat is aan de markt. Dan had ik brood kunnen verdienen aan BICS. Vijftien jaar geleden heeft de overheid gewacht tot marktpartijen erin stapten, maar toen dat niet gebeurde, heeft de overheid het zelf gemaakt. Dat is een eigen leven gaan leiden." En daar kan iedereen nu goed mee uit de voeten. Maar: "Ik zal er wel voor waken dat RWS geen stuwprogramma's gaat leveren." Bij BICS via internet is de pijn wel uit de lucht. "Dat de overheid software maakt voor de schippers, zal ook wel afgelopen zijn binnenkort, want als het via internet gaat – met ERI-net – dan maakt de overheid de software niet meer. De referentiedata komen via een RIS server naar de schipper. Ik heb als softwareleverancier toegang tot die data. Ik moet ervoor zorgen dat het juiste bericht bij de klanten terecht komt en bij de Rijksoverheid. De overheid trekt zich terug. Voor de goede orde: BICS is altijd in goede harmonie verstrekt." Hij wil er verder niet veel over zeggen, maar in zijn ogen had BICS wel wat gebruikersvriendelijker gekund. "BICS is niet vanuit gebruiker ontwikkeld. Het is een bewerkelijk programma. Als de markt het doet, moet je een applicatie leveren die werkt. Dat wil de klant namelijk." En zo heeft het ook bij de stuwprogramma's gewerkt. "Een collega had een keer iets in Excel (spreadsheet – red.) gemaakt. Dat kan. Maar naderhand ging hij toch naar een stuwapplicatie toe. Ongemerkt is de applicatie onmisbaar. Het is veel meer dan een Excel bestandje, biedt veel meer toegevoegde waarde."

Bij de ontwikkeling van nieuwe versies van BICS worden de referentietabellen van BICS en de stuwprogramma's volledig op elkaar afgestemd. "Daar is geen discussie over. Dat is dezelfde referentie. Het kan wel eens mis gaan en dan moet je uitzoeken wat er fout gaat, maar meestal is dan iets kleins de oorzaak, bijvoorbeeld door een gebruiker een vinkje verkeerd gezet." Was het er bij RIS niet om begonnen in heel Europa hetzelfde systeem te hebben met dezelfde berichtenuitwisseling en -interpretatie, zodat één keer melden genoeg zou zijn voor een reis? "Dat dat nog niet is gelukt, is een politiek verhaal." Dankzij de verplichting moest bijvoorbeeld Duitsland wel meegaan. "We hebben nu meldplicht maar er vaart geen schip meer. Ze proberen zich te melden en als het niet gaat dan maar niet. Mensen moeten de soep niet zo heet eten als hij wordt opgediend." De verplichting tot elektronisch melden heeft geen gevolgen voor het stuwprogramma op zich. Als de kapitein wil faxen, kan hij faxen. "Het stuwprogramma maakt faxen nog mogelijk, ondanks de meldplicht. Wij maken dat programma namelijk niet voor Rijkswaterstaat maar voor onze klanten. Als die willen faxen dan moet dat kunnen." De verplichting – hoewel nog niet zo hard als aanvankelijk werd aangekondigd – heeft ook bij Autena

merkbaar geleid tot verhoging van het aantal aanvragen voor het stuwprogramma Containerplanner inclusief BICS, net als voor Stuwplan van concurrent Lyrae Automatisering. Savelkoul: "Het valt wel tegen hoeveel mensen zich elektronisch melden. Ook met stuwprogramma, terwijl het echt maar een druk op de knop is." Onderzoek wees vorig jaar uit dat het slechts negentien procent van de containerbinnenvaart betreft. Een getal dat inmiddels zal zijn gestegen, maar nog ver van de honderd procent is. Er blijft weerstand. "Vooral bij het verkeer op de Rijn waar ze twee keer moeten melden, in Duitsland en in Nederland. Daar is niet iedereen even blij mee. Twee keer die druk op de knop. Het is moeilijk voor mij om te bepalen waarom dat zoveel moeite is. Je kan er wel iets instoppen, maar je bepaalt niet hoe de mensen ermee omgaan. Ik heb het altijd per fax gedaan, waarom zou ik veranderen?"

Autena is niet alleen maar leverancier van Containerplanner. "Wat we proberen met Autena is oplossingen leveren. E-mail, internet, en daar heb je computers en beeldschermen en andere appara-

tijdelijke oplossing. Pak maar een andere terminal. Zo los je het nu op, maar uiteindelijk vervuil je daarmee de statistieken." Alle bij Autena geregistreerde schepen krijgen nieuw stuwprogramma met 3.07 ingebouwd. Elk schip krijgt unieke CD. "Dat is meteen ook de beveiliging. Deze CD's kun je niet voor gebruik op een ander schip kopiëren. Zouden we een algemene CD maken, dan moet hij zelf de stabiliteitstabel inkloppen en zouden we met een sleutel moeten werken. We geven e voorkeur aan maatwerk en als er een probleem is, kun hij ons bellen. Als hij het zelf ingevuld zou hebben ingevuld en er gebeurt iets, dan moet ik zijn fout opsporen."

Desiré Savelkoul voorziet nog grote veranderingen. "De informatie aan boord wordt – afhankelijk van verbindingen – dan ook aan anderen inzichtelijk gemaakt. De operator kan meekijken wat er gebeurt tijdens belading in realtime, de eigenaar kan zijn personeel in realtime volgen. Bijvoorbeeld: de operator wil zoveel mogelijk containers meenemen, maar heeft geen idee van de stabiliteit. Dan moet de

operator meekijkt. In de toekomst maakt net als in de zeevaart de wal de planning. Een eerste planning, want de schipper is altijd eindverantwoordelijk." En dat inzicht gaat nog verder: door informatie over de reis te delen, kan de terminal zien waar het schip is en er met de planning rekening mee houden. Het is het oude RIS-verhaal. "Je loopt vooruit met de mogelijkheden. Technisch kan het maar de politiek gooit roet in het eten. Het zijn de operators die straks een meer efficiënte planning eisen. Ik hoor al van veel schippers dat ze er niet mee zitten om die informatie te verstrekken. 'Ik vaar 24 uur per dag, dat kan niet beter.' Er blijven uitzonderingen die privacy willen behouden. Er wordt getest met vijf schippers met een transponder, van wie er één het systeem soms afzet. Je ziet dat AIS (Automatic Identification System, waarbij een transponder voortdurend uitzendt wie waar vaart met welk schip en welke snelheid – red.) twee systemen naar elkaar toegroeien: tracking en tracing enerzijds en BICS anderzijds. Daarnaast krijgt de verkeersleider meer inzicht met AIS. Eigenlijk ben je met AIS allemaal je eigen verkeersleider. De



tuur voor nodig. Wil je camera's met beeld van de woonkamer op computer – het kan allemaal. Wij zeggen: dit is een manier, dat kost dit, de klant maakt de keus. We leveren software en hardware, met een helpdesk. Mensen lezen geen handleiding. Als ze het zelf niet vinden, bellen ze. Indien nodig nemen we op afstand het bureaublad over en lossen het probleem vanaf kantoor op." Maar ook problemen die niet aan Autena zijn om op te lossen. Als een terminal op de lijst ontbreekt, bellen ze mij en ik sein dan Bureau Telematica in, de beheerder van de containerterminaltabel. Maar dat duurt te lang, die schipper heeft daar niet zoveel aan. Die krijgt een

kapitein aangeven dat het niet kan. Dat snapt de wal niet altijd: er zijn volgens het schema nog 25 plaatsen over op die derde laag. Maar als de onderste containers lichter zijn, verlies je teveel stabiliteit. Dat inzicht kun je elkaar geven als die

beheerder van de vaarweg grijpt alleen in als het uit de hand loopt." Nog steeds toekomstmuziek, maar in feite is het allemaal al mogelijk en deze toekomst lijkt nu toch binnen handbereik.





Henk van Laar (r) van Bureau Telematica Binnenvaart en Jos van Splunder van Rijkswaterstaat tonen als eersten de vlag van BICS. (foto MGR)

Nog meer iPods Touch te verloten

Bureau Telematica geeft een aantal iPods touch weg aan gebruikers van BICS. Wie elektronisch meldt met het schip, maakt kans op een iPod Touch, waarmee foto's en films kunnen worden gekeken, muziek worden geluisterd en zelfs geïnternet kan worden.

De eerste winnaars van een iPod Touch zijn bekend. Als BICS-gebruiker ontvingen een iPod Touch: Th. de Jonge van Vacando BV in Zwijndrecht, Henri Mooren van VoF Scheepvaartbedrijf Spes Nova (ms Spes Nova) in Nijmegen en Frans Neijenhuisen van VoF Scheepvaartbedrijf Initia

(ms Initia) in Barendrecht. De extra iPod Touch die werd verloot onder de inzenders van foto's met de BICS-vlag in top, is gegaan naar: Aat en Ineke Mannak van Mannak Veninga VoF (ms Transit) uit Rotterdam.



Beleidsmanager Henk van Laar van Bureau Telematica trekt de winnaars uit een flinke stapel inzenders. Nick van Haag is voor de gelegenheid zijn assistent en houdt de mand met inzendingen op. (foto MGR)

Knip onderstaande kaart uit, vul uw naam, adres en BICS aansluitingsnummer 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 BicSmil (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 BicSmil – loot ook nog mee voor een extra iPod Touch die wordt weggegeven door BTB. Op deze pagina een collage van de ingezonden foto's tot nu toe.

Ja,

ik meld me met BICS

Naam:

.....

Adres:

.....

Scheepsnaam en Europeanummer' :

.....

Postzegel niet nodig



Aan:
Bureau Telematica Binnenvaart
Antwoordnummer 5093
3000 VB ROTTERDAM



Colofon

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

Redactie: Michel Gonlag
Fotografie: MGR en Ben Wind

Lay-out: HP Visuele Communicatie, Gemonde

Druk: Drukkerij Vos, Gemert