

# BICSmail

'Nieuws op papier uit de digitale binnenvaart'

**Inhoud:**

- Vlaanderen bereidt zich voor op elektronisch melden... 2
- Testen van nieuwe BICS-versie..... 3
- Telematicadag op 30 december ..... 3
- BICS moet niets extra's van de schipper vragen ..... 4
- BTB wil test uitbreiden..... 5
- De Henry Dunant meldt als het kan met BICS ..... 6
- BICS & Pender ..... 7
- Steeds meer blauw-wit op het water ..... 8



## BICS ook al heel gewoon op de Henry Dunant

*"BICS is gewoon handig", vertelt Joke Raaijmakers, de kapitein van het Rode Kruis schip J. Henry Dunant, in deze BicsMail. Het hotelschip maakt gebruik van een strakke planning in het vaarschema want een uurtje extra is belangrijk voor de zieke en gehandicapte mensen aan boord. De toepassingen van RIS kunnen daar in de toekomst een rol bij spelen. Lees meer over Joke Raaijmakers en haar werk op de Henry Dunant op pagina's 6 en 7.*

## Melden met BICS in Duitsland

**In Duitsland is het nieuwe systeem MIB II eind augustus in gebruik genomen. Het MIB II is ingericht om elektronische meldingen te ontvangen, die voldoen aan de standaard (ERINOT 1.2) die door de CCR is voorgeschreven. Vanaf BICS-versie 3.07 voldoen de berichten aan deze standaard en kunnen door het nieuwe MIB II gelezen worden en worden alle verplichte velden van het bericht verwerkt.**

Met het MIB II (dat staat voor 'Melde- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt') wordt er eerst uitgebreid getest. Het testen is van groot belang, er moet immers onderzocht worden of de inhoud van de berichten technisch en inhoudelijk klopt. Hulp van schippers is hierbij onontbeerlijk. Er zijn verschillende testschippers actief. Zij weten wat er in Duitsland van hen verwacht wordt en waar ze in de testfase mee te maken krijgen. Maar ook schippers van andere schepen mogen alvast met BICS 3.07 elektronisch melden aan alle 'Reviszentralen'.

schepen in de afvaart op weg naar Nederland door aan het IVS90. De operators op de 'Verkehrszentrale' kunnen (meestal) kort na het verzenden van het ERINOT 1.2-bericht zien of een BICS-melding ontvangen en verwerkt is. Het MIB II kan geen BICS-meldingen verwerken die met een oudere BICS-versie verstuurd worden. Wie nog met BICS-versie 3.05 of ouder werkt, kan het best contact opnemen met Bureau Telematica Binnenvaart om af te spreken op welke wijze de nieuwe versie van BICS het snelst geleverd kan worden.

Lees verder op pagina 3



*Anneke van Rijswijk overhandigde de iPod Touch aan Teunis Heuvelman van de Fata Morgana. (foto Manon Bruininga)*

## Voortrekkersrol voor zandschipper Teunis Heuvelman

Het lijkt moeilijk, de binnenvaart vertrouwd te maken met een grensoverschrijdend meldsysteem. Maar het is zeker niet onmogelijk. Degenen die de apparatuur wel willen gebruiken, krijgen van Bureau Telematica Binnenvaart een vlag om aan te geven dat zij wat in BICS zien. Om vervolgens de wind te laten vertellen dat dit elektronisch meldsysteem aan boord wenselijk is. Deze actie om schippers enthousiast te krijgen, begint vruchten af te werpen. Schipper Teunis Heuvelman van de Fata Morgana ontving als aanmoediging voor het gebruik van BICS – en het hijsen van de goede vlag natuurlijk – een iPod Touch. Dat het uitgerekend een zandschipper is, die wat in dit systeem ziet, mag bijzonder worden genoemd. Maar ook voor een schipper die

zand vaart, biedt BICS voordelen. "Toevallig ben ik kortgeleden in de Eemshaven geweest, in Delfzijl. Maar normaal vaar ik zand van Cuijck naar Utrecht, voor de wegenbouw, bedrijfsterreinen, dat soort dingen." Rond de 2.100 reizen hebben hij en zijn vrouw erop zitten. Je zou kunnen zeggen dat het misschien saai varen is als zandschipper. "Maar je bent wel het weekend vrij. Doordeeweeks is het doorwerken." Zijn plannen om een nieuw en groter zandschip te bouwen, zijn in een vergevorderd stadium. Bij containerschepen lijkt gebruik van BICS logischer, met wisselende lading, en een grote hoeveelheid gegevens die moeten worden doorgegeven aan de vaarwegbeheerder. Bovendien zijn daar vaak gevaarlijke stoffen

bij, waarover een zandschipper zich weinig zorgen hoeft te maken. Bij de gebruikelijke vracht zand ligt gebruik van BICS dus wat minder voor de hand. Teunis Heuvelman heeft in dat opzicht een voortrekkersfunctie. En dat mag beloofd worden, volgens Bureau Telematica Binnenvaart. Gehoopt wordt dat hij meer collega's over de streep zal trekken om het systeem te gebruiken. Als dank krijgt de goedlachse schipper zijn prijs, een vlotte iPod Touch. Heuvelman sr. blijft in de sturhut zitten, terwijl zijn zoon met iPod op de foto wordt gezet. Een iPod Touch die hij ontvangt uit handen van Anneke van Rijswijk. Misschien niet zozeer een bekend gezicht bij de schippers, maar wel een bekende stem. Want zij is momenteel werkzaam bij BTB en was voorheen manager van de BICS helpdesk bij E.Novation.

# Vlaanderen bereidt zich voor op elektronisch melden

**De twee beheerders van vaarwegen in Vlaanderen integreren tussen nu en 2010 het elektronisch melden in bestaande systemen van melden en registratie, en bieden directe voordelen aan de varende ondernemers om eraan deel te nemen.**



*Torfs en Smets vormen samen met Piet Creemers het CoRIS-team. "Er is niets op tegen dat iedereen z'n eigen ding doet, als aan het eind alles maar aan elkaar kan worden geknoopt zodat de waterweggebruiker naadloos kan reizen."*

Die twee beheerders zijn Waterwegen & Zeekanaal NV (Oost en West Vlaanderen en Vlaams Brabant) en nv Scheepvaart (Albertkanaal, de Kempische kanalen, de Grensmaas en de Schelde-Rijn verbinding). Ze hebben het team Coördinatie RIS (CoRIS) opgericht, en zijn daarin vertegenwoordigd door respectievelijk Piet Creemers en Johan Torfs, ondersteund door consultant Eric Smets van Cetus bvba.

De zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende hebben eigen beheerders, die niet zijn vertegenwoordigd in CoRIS. Johan Torfs verzekert echter dat de samenwerking met de havens uitstekend is. "Er is ook niets op tegen dat iedereen z'n eigen ding doet, als aan het eind alles maar aan elkaar kan worden geknoopt. Als je verantwoordelijk bent voor een taak, dan moet je ook zelf over je gereedschap kunnen beslissen." En daarmee geeft ir. Johan Torfs meteen aan hoe Vlaanderen tegen deze ontwikkeling aankijkt. "Ik ben geen voorstander van megasystemen. Laat iedereen de eigen stoep schoonhouden. De eindgebruiker mag daar echter geen last van hebben. Als de interface uiteindelijk maar voldoet aan een internationale standaard en het bericht volgens de ERI-norm is opgesteld. Ik ben wel voorstander van standaardisatie en harmonisatie van de regelgeving. We hebben allemaal uiteindelijk dezelfde opdracht ten bate van de maatschappij." Waarschijnlijk zullen de waterwegbeheerders wel samenwerken met de vaarwegbeheerder in het Brusselse Gewest. Met de zeehavens wordt veel gesproken en

de samenwerking voortdurend ge-evalueerd, bijgestuurd en uitgebreid.

## Meld- en volgsysteem

Er zijn twee overdrachten van elektronische gegevens, die momenteel in de belangstelling staan: het elektronisch melden van schippers bij de vaarwegbeheerder en het crossborder dataverkeer, zoals vanuit de Vlaamse beheerders naar de Kreekrak, naar havens en naar andere Gewesten. De vaarwegbeheerders in Vlaanderen kennen al vele jaren een meld- en volgsysteem, maar de meldplicht zoals die op de Rijn gangbaar is voor bijvoorbeeld het vervoer van gevaarlijke stoffen, kent België als niet-Rijnsoeverstaat niet. Eric Smets: "Wel om te melden dat gevaarlijke stoffen worden vervoerd, niet in welke container."

## FlaRIS

De Vlaamse plannen houden in dat binnen drie jaar de elektronische data uitwisseling met de scheepvaart en tussen de beheerders onderling wordt verbeterd. Er is een GWS (Gemeenschappelijke Waterbeheer en Scheepvaartsturing), genaamd FlaRIS I, II en III (Flanders River Information Services). De bestaande systemen van de vaarwegbeheerders (de 'back office' ofwel het Vlaamse IVS90) dienen te worden geharmoniseerd, zodat de berichten eenvoudig aan elkaar kunnen worden doorgegeven. Dat is de eerste fase van de FlaRIS-sturing: FlaRIS I. Vergelijkingen met Nederland gaan niet altijd op in Vlaanderen, omdat verkeersposten ontbreken. De gegevens worden geregistreerd op de sluisen van de

kanalen. Maar op de Rijn-Schelde verbinding bijvoorbeeld bevinden zich geen sluisen van de beide beheerders en dus wordt alleen 'op afstand' kennis genomen van de vaart aldaar, met berichten van de haven van Antwerpen en uit Nederland. De FlaRIS I-fase is dit jaar zo goed als afgerond.

De tweede fase is gepland voor 2009 en betreft de betalingen en administratieve verplichtingen van schippers. Daar is de scheepvaart dus nauw bij betrokken. Dat dit met betalingen van vaartrechten samenhangt, is logisch. Dat is namelijk het sluitende registratiesysteem van de vaarwegbeheerders. Elke schipper die gebruik maakt van een vaarweg, dient zich in verband met de verplichte betalingen van die vaartrechten te melden en zijn gegevens te verstrekken. Op dat punt kan de elektronische melding dus ook verlichting bieden. De verplichting tot vooraf melden (en betalen) was er al. FlaRIS 2 streeft hierbij vooral naar administratieve vereenvoudiging voor de schipperij, en het elektronisch melden past daar perfect bij.

FlaRIS III staat voor 2010 op de agenda en betreft de invoering van AIS, tracking and tracing en de integrale ondersteuning van de logistieke ketens. Johan Torfs: "Een AIS-verplichting is een federale beslissing. Wij zijn voorstander van de verplichting. We willen het systeem op de sluisen behouden en aanvullen met AIS. Maar FlaRIS III hangt niet af van de verplichting van AIS-gebruik. We zijn voorstander van het Nederlandse schema met gefaseerde invoering én ondersteuning."

## Melden

Het elektronisch melden door schippers valt niet onder FlaRIS II, maar de vaarwegbeheerders willen het parallel laten lopen met FlaRIS II omdat er overeenkomsten zijn met de administratieve gegevensoverdracht.

Torfs: "We bemoeien ons niet direct met wat er op het schip gebeurt. En we gaan zélf zeker geen concurrent van BICS in het leven roepen. Elk correct ERI-bericht wordt aanvaard. Of dat van BICS komt of niet, is voor ons bijzaak. Natuurlijk zijn wij wel in gesprek met de mensen van BICS en van Bureau Telematica Binnenvaart. We bemoeien ons verder niet met de verspreiding van de software. Je mag natuurlijk ook niet iets onmogelijks verlangen van de schippers en ze dwingen tot de afname van producten van één unieke leverancier. Van de andere kant: de overheid heeft ook verplicht tot het dragen van veiligheidsgordels, zonder ze ter beschikking te stellen." En bovendien is er PBV (Promotie Binnenvaart Vlaanderen) dat actief de belangen van de sector ondersteunt. "Ons kleine team heeft daarentegen de handen ruim vol met de eigen systemen. Door die op een gebruikersvriendelijke manier uit te bouwen, dragen we naar best vermogen bij tot de ondersteuning van de binnenvaart."

## Piloot

Een pilootproject vindt plaats op het Albertkanaal en houdt onder andere in het rechtstreeks melden door schippers bij de beheerder. Twee bedrijven werken mee: Water Container Terminal (WCT) Meerhout en

zandhandel Sibelco in Mol. Alles is er klaar voor. Binnenkort zal worden gestart. Wie wil deelnemen aan een eventuele uitbreiding, kan contact opnemen met Eric Smets. Smets: "De administratieve vereenvoudiging is aantrekkelijk voor de schippers." In die leerfase wordt ook gewerkt aan goodwill bij de schippers voor het elektronisch melden, ook al is er in die fase voor hen nog nauwelijks direct voordeel. In de loop van 2009 moet de piloot uitgroeien tot hij operationeel is in heel Vlaanderen, uitgezonderd de zeehavens. Die hebben eigen projecten volgens hun eigen behoeften, maar het is wél de bedoeling om door gegevensuitwisseling tot een éénmalige melding te komen.

Elektronisch melden door de operator kan – zo is ook in BICS al gebleken – voordelen bieden. Vandaar in deze piloot de samenwerking met de twee bedrijven, en ook het VIL (Vlaams Instituut voor Logistiek) werkt eraan mee. Torfs: "De hardware bij de sluisen is er geschikt voor om ook de logistiek te bedienen en bijvoorbeeld de schipper informatie te geven over wachttijden bij de sluisen." Het gaat zelfs nog een stapje verder. Als de schipper doorgaat wanneer hij vertrekt en waar hij heen gaat, kan het pilotsysteem automatisch een advies over de tijd van aankomst bij de ontvanger opgeven. "Deze dienstverlening willen we actief verder gaan uitbreiden indien daar vraag naar blijkt te zijn. Dit is iets voor FlaRIS III."

# Testen van nieuwe BICS-versie

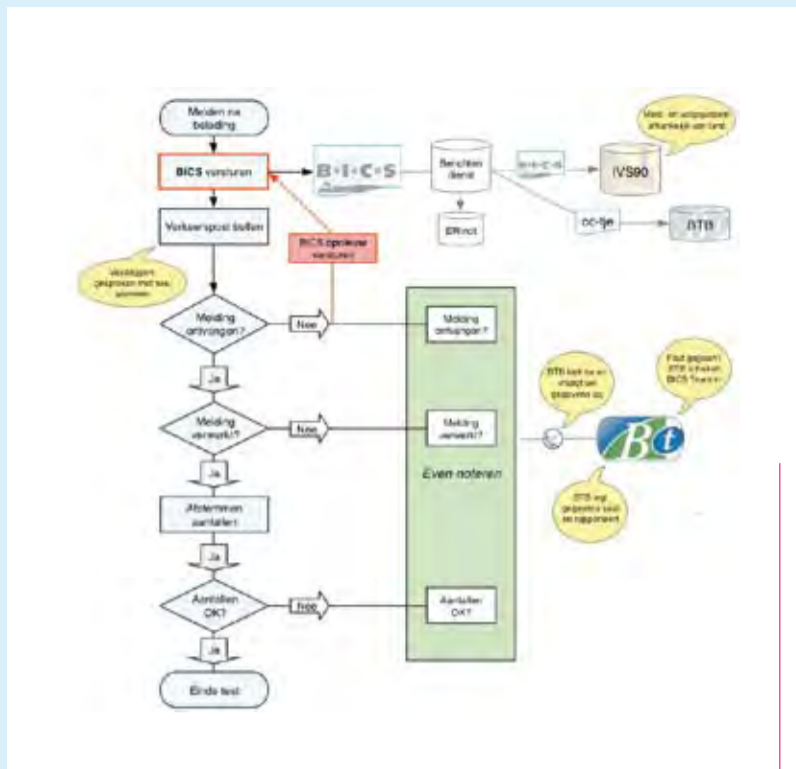
**Alle betrokkenen zijn erbij gebaat dat BICS optimaal gaat functioneren, bij voorkeur natuurlijk zonder fouten. Dat betekent dat zowel het programma zelf als de aansluiting of communicatie met de andere systemen zo goed mogelijk in de praktijk van alle dag worden getest.**

Een aantal schippers werkt mee aan wat genoemd wordt 'de bèta-tests' (een programma wordt bèta genoemd zolang het op basis van testen nog kan worden gemodificeerd). De instructies voor de test-schippers zijn zo toegankelijk dat zelfs iemand zonder enige ervaring met BICS zou kunnen deelnemen als testschipper.

Het komt er vaak op neer dat de schipper even checkt of alles wel met BICS verstuurd is als hij wilde. Hij moet bijvoorbeeld even nabellen als hij een bericht heeft verstuurd aan de vaarwegbeheerder en aan de bel trekken als het bericht niet is aangekomen. Dan is er toch ergens een kink in de kabel. Dat kan natuurlijk heel goed zijn dat er geen verbinding mogelijk is geweest net op het moment dat het bericht werd verzonden. Hoe ingenieus BICS en de meld- en volgsystemen ook in elkaar zitten, het functioneren ervan blijft afhankelijk van een goede dataverbinding. Nog lang niet overal is

bijvoorbeeld UMTS beschikbaar. Het nieuwe programma BICS 3.07 kan door de gebruiker zelf worden geïnstalleerd, maar dat is niet per se noodzakelijk. Wie hulp nodig heeft, kan dat melden bij de BICS Helpdesk: +31 (0)10 2886390 (werkdagen 8.00-23.00 uur). Het Bureau Telematica Binnenvaart speelt ook een heel belangrijke rol in de testfase. Veel gegevens – zeker als gesignaleerd wordt dat er iets misgaat – komen uiteindelijk bij BTB terecht.

Zoals op de openingspagina van deze BicsMail al werd aangegeven (en in het interview met Johan Torfs), wordt er 'over de grens' ook hard gewerkt aan de mogelijkheid van elektronisch melden. Buiten Nederland zijn de vaarwegbeheerders nog druk bezig om de walsystemen aan te passen en te testen. Vaak zijn de medewerkers op de posten of sluisen niet in de gelegenheid vragen te beantwoorden. Beter is het dan de vragen aan het Bureau



Het testschema.

## Bewaren

Het BICS-programma bewaart een week lang het bewijs dat (vergeefs) geprobeerd is. Een BICS-melding van boord te krijgen. Dit bewijs heet het 'dagbestand'. Wie in een bepaald vaargebied geen verbinding kan maken met de server van de bevoegde autoriteit en geen BICS-melding kan afleveren, kan BICS gewoon 'aan' laten staan. Als het BICS-programma constateert dat het weer mogelijk is om een bericht af te leveren, zal het programma dit direct automatisch doen. Zeker als de elektronische meldplicht eenmaal is ingegaan, is het verstandig om dit dagbestand te bewaren. Dan is er een bewijs. Het dagbestand van de communicatie logging staat in deze directory c:\bics\proglog. De bestandsnamen in de communicatie logging zijn samengesteld uit de Jaar/Maand/Dag-gegevens. Een bestand dat is aangemaakt op 8 januari 2008 heeft dan de volgende bestandsnaam: 20080108.LOG. Deze bestanden worden maximaal 7 dagen bewaard en hierna automatisch verwijderd van de computer.

Telematica voor te leggen. BTB neemt telefonisch contact op met de verzenders van BICS-meldingen en informeert naar ervaringen (doorkomen van de melding,

verbindingen en contact met de verkeerspost) van de betreffende schipper. BTB is gehouden de gegevens van de testschippers als vertrouwelijk te behandelen.

Vervolg van pagina 1

## Duitsland

### Navragen

Gebruikers van de nieuwste BICS versie (die dus het ERINOT1.2-bericht verzendt) kunnen gerust contact opnemen met de betreffende sluis of Verkeerszentrale en navragen of de melding ontvangen is. Vragen over de inhoud van een bericht kunnen niet altijd beantwoord worden, omdat het daar vaak gewoon te druk voor is. Vragen over de inhoud van meldingen kunnen momenteel beter aan BTB gesteld worden. BTB heeft regelmatig contact met het MIB2-team en wordt op de hoogte gehouden van de resultaten. Uw andere vragen kan BTB voorleggen aan het MIB2-team.

Elektronisch melden in Duitsland kan alleen nog maar succesvol via een snellere mobiele verbinding, zoals GPRS of UMTS. Het 'inbellen' via het klassieke GSM-netwerk is niet meer mogelijk. BTB wil graag op de hoogte worden gehouden of de meldingen momenteel zonder problemen verstuurd kunnen worden, vooral van de schepen die zich op de Boven-Rijn bevinden. BICS-gebruikers die in dit gebied (of op andere locaties) problemen met GPRS of UMTS ondervinden, worden vriendelijk verzocht dit dan door te geven aan het Bureau Telematica Binnenvaart. De probleemgebieden voor mobiele dekking worden door BTB in kaart gebracht. BTB neemt contact op met de mobiele netwerkproviders om samen naar een oplossing te zoeken.



Johan Torfs, projectleider CoRIS namens nv De Scheepvaart.

Dat ook in België er direct bij het verstrekken van gegevens over reizen proteststemmen opgaan over privacy weet Johan Torfs wel. "We zullen het vertrouwen moeten verdienen. Bij de gegevens die in Vlaanderen via inland-AIS worden verspreid, is trouwens geen sprake van privacygevoeligheid." Er is in Vlaanderen nog geen sprake van een meldplicht voor het containervervoer. "Dat is een grote stap." Een te grote stap op dit moment, ook al gezien het ontbreken van de

verplichting voor België als niet-Rijnsoeverstaat. Eric Smets: "Niet-temin kan het wel al elektronisch. Er zijn geen beperkingen in het systeem." Er wordt dus in Vlaanderen hard aan gewerkt om binnen enkele jaren volledig deel uit te maken van het elektronisch, internationaal melden en volgen van binnenschepen. Torfs: "We praten en denken ook mee in internationaal verband over bijvoorbeeld een databank voor de scheepvaart."



Eric Smets, consultant.

## Telematicadag op 30 december

De twaalfde Telematicadag voor de binnenvaart wordt dinsdag 30 december gehouden in het KSCC Schipperscentrum in Nijmegen op het kerkschip in de Waalhaven. In het uitgebreide programma komt van 10.00 tot 17.00 uur alles aan bod rond het gebruik van computers en automatisering aan boord. Er worden workshops gehouden, waaraan bezoekers deel kunnen nemen. Er is zoals elk jaar een informatiemarkt met actuele info. En natuurlijk is er aandacht voor computergames. Het definitieve programma verschijnt eind november. De Telematicadag is een jaarlijks terugkerend evenement waarop varende gebruikers, ontwikkelaars en leveranciers van producten en diensten elkaar ontmoeten. De dag wordt als sinds 1997 door KSCC Schipperscentrum, het bedrijfsleven en Bureau Telematica Binnenvaart georganiseerd, ondersteund door Rijkswaterstaat.



## “BICS moet niets extra’s van de schipper vragen”

**Rinus van der Jagt en Ko Goud. Twee mensen die gepikt en gemazeld zijn in de communicatie tussen schipper en verkeersleider, die zelf aan het roer staan of hebben gestaan en die tientallen jaren verkeersleider zijn of zijn geweest.**

Rinus van der Jagt: “Zeker in de tankvaart bijvoorbeeld is eenvoudig minder interesse voor het gebruik van elektronisch melden dan in de containervaart. Elektronisch melden is extra werk, het sluit niet aan op de programma’s die de tankvaartondernemers gebruiken voor de ladingregistratie. Dat zou wel moeten. Het zou eenvoudig een druk op de knop moeten zijn om je gegevens dan te verzenden, maar dat kan niet. Je moet alles opnieuw invoeren. Dan is het veel makkelijker om de marifoon te gebruiken of om een fax te sturen.”

### Vertrouwen

Ook Ko Goud kent de voordelen van elektronisch melden. “Als bijvoor-

beeld de sluismeester een kolk indeelt, moet de informatie volledig zijn. Dan kun je niet volstaan met je melden als ‘de Johanna’ want daar zijn er zoveel van. Dan moet het unieke Europeannummer bekend zijn bij de sluismeester. Dat voorkomt verwarring en vertraging. Het zou zo moeten werken dat als een schip van Antwerpen of Gent vandaan komt, ze bij de Kreekrak of Hansweert al weten welk schip wanneer aankomt.” Maar zo werkt het nog niet. De schipper moet nog steeds alle gegevens herhalen. Ko Goud denkt dat het ‘een kwestie van vertrouwen’ is. Of liever gezegd: het ontbreken daarvan. De verkeersleider vraagt de schipper alles te herhalen,

omdat hij zeker wil weten welk schip daar vaart. De schipper vraagt zich vervolgens af waarom hij al die gegevens al eerder elektronisch heeft verzonden, als de verkeersleider toch alles opnieuw wil weten. “Soms checkt een sluismeester uit gewoonte alle gegevens. De Johanna van 620 ton zou genoeg moeten zijn. Ik begrijp wel dat als alle gegevens vervolgens over de marifoon worden omgeroepen, de BICS-gebruiker gefrustreerd raakt. Hij had alle – privacygevoelige – informatie elektronisch ingevoerd. En zo komt dat hele Big Brother-mysterie in de wereld. Je mag als sluismeester of verkeersleider die informatie natuurlijk nooit tegen de schipper gebruiken, ook al is dat ten

bate van de vlotte doorvaart.”

### AIS

Die hele discussie zou verleden tijd zijn als de AIS-verplichting wordt doorgevoerd en de hele vloot met een goed werkende transponder zou zijn uitgerust. Ko Goud: “Dat is het heilige middel, maar dan moet het wel goed zijn ingevuld. Dus voor de hele beroepsvaart.” Rinus van der Jagt: “Twintig jaar geleden vond precies dezelfde discussie plaats over de marifoonverplichting.” Het IVS werd in de tachtiger jaren ingevoerd. Van der Jagt en Goud zijn er bij geweest. Een systeem dat in de loop der jaren steeds is verbeterd, en ook aan werd

gesloten op het medio negentiger jaren geïntroduceerde BICS. Van der Jagt: “Het is nooit de bedoeling geweest van BICS dat de schipper iets extra’s moest doen.” Het gaat er om dat BICS juist het melden vereenvoudigt. Maar in bijvoorbeeld de tankvaart – het terrein waar Van der Jagt het meest thuis is – levert het eerder méér werk op, zolang de beladingprogramma’s niet op BICS aansluiten. “Je kan die ladinggegevens wel uitprinten en faxen. Kom je later bij een andere firma, dan moet je weer alles zelf invullen. Op het moment dat je losgooit, heb je geen tijd om BICS in te vullen en

## ERInet, de internetversie van het klassieke BICS

# BTB wil test uitbreiden

Sinds de zomer van 2007 testen vijftien schippers ERInet, de Internetversie van 'het klassieke BICS'. Aan boord van de testschepen worden de reizen via internet gemeld.

De testers worden één of twee keer per jaar uitgenodigd om hun bevindingen met elkaar te delen

en voorstellen te doen tot verbetering aan het ERInet-team. Op 10 september was er weer zo'n bijeenkomst in Dordrecht. De nieuwe testversie werd tijdens de bijeenkomst gepresenteerd, gedeeltelijk gebaseerd op verbeteringen die op een eerdere bijeenkomst werden voorgesteld, want die verbeteringen

zijn inmiddels opgenomen in de nieuwe testversie.

Zo zijn er een aantal nieuwe knoppen aangebracht: 'wizardknoppen' voor het snel invoeren van reis en lading. En 'speedbuttons' voor het snel (tussendoor) opslaan en verzenden van reizen. En niet onbelangrijk: 'hints' ofwel de informa-

tielknop, met een i-tje als symbool voor uitleg of de betekenis van een woord of afkorting.

Er zijn nieuwe velden toegevoegd, zoals 'opvarenden'. In dit veld kan het aantal opvarenden ingevuld worden. In het veld 'volume' kan naast het invullen van het gewicht nu ook mogelijk het 'volume' in te

vullen. Ook zijn er velden verborgen die je niet direct nodig hebt. Door op een symbooltje te klikken kun je ze zichtbaar maken (datum, tijd van vertrek, herkomst et cetera). Gezien het enthousiasme van de gebruikers over de verbeteringen, wil BTB de tests uitbreiden. Wie mee wil doen kan zich aanmelden bij BTB: +31 (0)10 2060606.



Rinus van der Jagt, schipper en oud-verkeersleider

Rinus van der Jagt (65) is een schipperszoon. Zijn ouders voeren op een klein vrachtschip. Zelf voer hij tussen 1965 en 1970 bij van Ommeren, waar hij alle noodzakelijke patenten voor de vaart op de rivier behaalde. "Ik wilde op de Rijn gaan varen, daarom ging ik bij Van Ommeren werken." Vervolgens trad hij in dienst bij Rijkswaterstaat, waar hij van 1970 tot 2000 achtereenvolgens gezagvoerder op een dienstvaartuig was, riviermeester en tenslotte verkeersleider, eerst in Hansweert en later in Wemeldinge. Hij kon toen met zoals dat heet 'functioneel leeftijdsontslag' (vervroegd pensioen) maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan en hij is weer gaan aflossen aan boord van binnenschepen, onder andere van VT. Tevens is hij werkzaam als loods. Bovendien is hij bestuurder van de afdeling Zeeland van Koninklijke Schuttevaer en maakt hij deel uit van de stuurgroep Telematica, die feedback levert aan het Bureau Telematica Binnenvaart. "Interesse voor PC's is er altijd geweest, en ik wil de digitale wereld promoten in de binnenvaart. In 1975 waren er al computers op de verkeerspost van Hansweert om de snelheid van de Zeevaart te berekenen." Hij ziet duidelijk de voordelen ervan voor de vaart, maar snapt ook heel goed waarom zoveel mensen huiverig zijn om zich bijvoorbeeld elektronisch te melden bij de vaarwegbeheerder. Tevens kent Van der Jagt het leven achter het beeldscherm van IVS90 als geen ander.



Ko Goud, verkeersleider

Ko Goud (52) begon in de jaren 70 na het afronden van de Rijn & Binnenvaartschool als scheepsjongen op het Van Ommeren-sleepschip Tubantia. Hij is geen schipperszoon, maar het water trok. Dat bleek vooral toen hij na Van Ommeren ging werken als truckchauffeur. "Ik miste het water en werd mosselvisser." Zijn (latere) echtgenote had hem liever wat vaker thuis en hij monsterte aan boord van een vaartuig van Rijkswaterstaat, waar hij als bootsman werkte, vervolgens riviermeester (tegenwoordig 'mobiel verkeersleider') werd en nu is hij al jaren verkeersleider op post Wemeldinge. Hij is voorzitter van Racon, het Gilde van Nautisch Verkeersdienstmedewerkers, is geassocieerd lid van de Vereniging van havenmeesters Nederland en neemt als verkeersleider zitting in RIS-werkgroepen en vertegenwoordigt het ministerie van Verkeer & Waterstaat in de IALA, een wereldwijde organisatie voor nautische verkeersbegeleiding, die onder andere de IMO (International Marine Organization) adviseert. Ten tijde van dit interview voor BicsMail was hij net terug van een IALA-vergadering in Parijs.

beheerders met elkaar te laten praten. En daarbij heeft Rijkswaterstaat een duidelijk privacyreglement. Ik ga ervan uit dat bijvoorbeeld de havenbeheerders met hun eigen systeem aan zullen sluiten op dat van RWS."

### Internet

Rinus van der Jagt lost af op verschillende schepen, maar heeft altijd zijn laptop met draadloos internet bij zich. Zo neemt hij ook deel aan de proeven met Erinet, een internetprogramma dat gelijk is aan BICS, waarbij de schipper alles volledig online invult en verzendt. "Je moet de mensen in de scheepvaart er warm voor maken en dat is wel eens moeilijk." De handicap is vaak dat ook Rinus van der Jagt niet kan uitleggen waarom het beter is, omdat het nou eenmaal 'extra werk' oplevert. Dat valt niet te verdoezelen. "Elektronisch melden zou alleen maar voordelen moeten bieden, maar dat is moeilijk overtuigend te brengen."

Ko Goud: "Het draait om die ene knop. Als je elektronisch kan melden door die knop in te drukken, dan wil iedereen BICS wel gebruiken." En zo lang die knop er niet is op alle aan boord gebruikte computers, zal het gebruik van elektronisch melden stevig moeten worden gepromoot. En misschien moet het ook nog worden aangepast. Als de schipper nu voordat hij losmaakt, alvast zijn gegevens verstuurt, 'denkt' de verkeerspost dat hij al vertrekt. Maar in sommige gevallen vertrekt hij door allerlei denkbare omstandigheden pas anderhalf uur later. Dan ziet de verkeersleider een schip verschijnen op zijn radarscherm, en gist dan maar dat het dat schip is dat zich kort daarvoor heeft gemeld. Vervolgens gaat dat schip verkeer het systeem in, want het is een ander schip. Maar zelfs al zou BICS de mogelijkheid hebben de exacte vertrektijd in realtime te verzenden, dan nog beschikt IVS90 niet over de mogelijkheid om dat te verwerken. "Maar we blijven positief", lacht Rinus van der Jagt. "Nog steeds niet alle schepen hebben marifoon, en we hebben nu toch al een overgangsregeling van veertig jaar..."

een bericht te versturen." En zo blijft het gebruik van BICS voorbehouden aan mensen die het nut er wel van inzien, en dat zijn er maar enkelen. Ko Goud: "De groep tankvaarders is te klein om voor bijvoorbeeld Microsoft interessant te zijn om een programma voor te schrijven. Dus blijft het extra werk, en dat doet een schipper die dat niet leuk vindt, niet. Het zou anders zijn als je alleen

maar die verzendknop hoeft aan te klikken, natuurlijk."

### Verkeersleiders

BICS heeft ook zo zijn beperkingen voor de verkeersleider. "Je kunt er niet mee aangeven dat je voor een alternatieve route kiest. Dus als je elektronisch meldt dat je vertrekt uit de Sloehaven in Vlissingen, weet de verkeersleider niet of je via Hans-

weert vaart of via Middelburg over het Veerse Meer."

In de containervaart is alles anders. In Wemeldinge worden veel containerschepen gevolgd. Van der Jagt: "Als ze hoger zijn dan negen meter, varen ze via Hansweert en niet via de Kreekrak."

Met name de vele tientallen containernummers zijn niet meer simpel door te geven, anders dan elektro-

nisch. Van der Jagt: "Ik kan me heel goed voorstellen dat de schipper af en toe de draad kwijtraakt met alle verschillende systemen, bij verschillende vaarwegbeheerders en klanten."

Ko Goud: "Alle systemen moeten intelligent worden gemaakt, compatible met andere systemen. We zijn er in 2008 in geslaagd alles op het niveau van de vaarweg-



De verkeerspost in Wemeldinge.

Joke Raaijmakers past BICS toe in de stuurhut van de Henry Dunant. (foto's Ben Wind)



**“Prettig dat je dan niet al je gegevens over de marifoon hoeft op te geven”**

## De Henry Dunant meldt als het kan met BICS

**Joke Raaijmakers is de kapitein van de Henry Dunant, het schip van het Rode Kruis, waarmee wekelijks vakantierondvaarten wordt geboden aan zieken en mensen met een handicap. Een bijzondere functie dus in de binnenvaart. Een schippersdochter als kapitein, en dan ook nog op ‘een heel sociaal schip’. Joke Raaijmakers heeft bijna van meet af aan BICS gebruikt aan boord van de Henry Dunant. “Het is gewoon handig”**

“Aan boord van de Henry Dunant kun je moeilijk spreken van een geïsoleerd bestaan”, zegt Joke Raaijmakers. “Maar aanvankelijk was het helemaal niet mijn bedoeling om op dit schip te gaan werken. Ik voelde er niet zoveel voor om te werken, omringd door zieke en gehandicapte mensen. Toch heeft het mijn interesse gewekt.” En ze heeft er geen spijt van gehad, want

dat was tien jaar geleden het eerste schip waar ze op aanmonsterde - na drie jaar bij haar ouders te hebben gevaren - en ze vaart er nog op. “Ik ben echt blij dat ik dit heb gedaan.” Er zijn gemiddeld zo’n 130 opvarenden aan boord van de Henry Dunant, van wie twaalf bemanningsleden (inclusief de professionele begeleiders). De overige

opvarenden zijn 53 vrijwilligers en dus 67 patiënten. Een schip met een - oneerbiedig gezegd - heel bijzondere lading, dat ook de nautische bemanningsleden bijzondere verplichtingen oplegt. “Voorzichtig is elke schipper, maar wij worden verondersteld toch een zekere uitstraling te hebben. Soms moet je dan de neiging onderdrukken om iemand over de marifoon de waar-

heid te zeggen. Het geldt misschien voor de passagiersvaart in het algemeen, maar zeker omdat dit schip van het Rode Kruis is, werk je toch in een glazen kooitje. Er wordt van je verwacht dat je de juiste houding aanneemt.”

### Elektronica

Joke Raaijmakers is al van kinds af aan zeer geïnteresseerd in de

mogelijkheden van de elektronica. Tot voor enkele jaren investeerde ze daar flink wat tijd in. “Ik moest altijd rommelen in de systeeminstellingen. Dat doe ik niet meer, daar heb ik helaas geen tijd meer voor en de kennis is dus ook weggeëbd. Ik ben

nu gewoon een gebruiker van de programma's, Word, Excel, Outlook, zoals zo velen." En BICS natuurlijk, want daarmee was ze één van de eersten, zeker in de passagiersvaart. "Het is gewoon handig. En eerlijk gezegd vind ik het ook prettig dat je dan niet al je gegevens over de marifoon hoeft op te geven."

Daar zit dan wel net een manco van BICS voor een schip als de Henry Dunant, want ze moet regelmatig aan sluismeesters via de marifoon aanvullende informatie doorgeven. "Niet alle sluismeesters vragen er om, en wettelijk gezien moet ik ze niet eens te antwoorden. Ze vragen me dan om op te geven hoeveel van de 130 mensen aan boord passagiers zijn. Ik vind het geen probleem dat op te geven, maar het zou veel beter zijn als ik dit ook via BICS kan doen want ik vertel dat liever niet over de marifoon."

Bij de 53 vrijwilligers is het wel enigszins omstreven of die nu tot de passagiers moeten worden gerekend of bij de bemanning geteld. "Strikt genomen zijn het passagiers, maar bij een calamiteit rekenen we op de vrijwilligers dat die zich inspinnen om de patiënten mee van boord te helpen. Vanuit het oogpunt van bijvoorbeeld de politie worden ze echter tot passagiers gerekend." Met de vrijwilligers wordt wel geoefend op wat te doen bij calamiteiten. "Soms met een volledig brandscenario, waarbij de vrijwilligers als slachtoffers spelen. Dat doen we niet met de gasten erbij. Dat zou op hen teveel impact hebben." De kapitein van de Henry Dunant verzekert dat het draaiboek bij calamiteiten goed in elkaar zit.

**Nuchter**

"Ik was vijf jaar stuurman en ben vorig jaar kapitein geworden. Ja, het is wel anders als je met een schip vaart, waarop veel passagiers gehandicapt zijn en dus niet zelfredzaam. Het zit in je achterhoofd, hoewel je daar nuchter over moet blijven." Iemand die op een binnenschip vaart, heeft altijd grote verantwoordelijkheden. "Dat geldt net zo goed voor de kapitein van een schip vol gevaarlijke stoffen." Eenmaal werd de Henry Dunant

aangevaren in de tijd dat Joke Raaijmakers aan boord was. "Een aanvaring waarna we moesten repareren. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor."

Joke Raaijmakers is een schippersdochter. "Mijn ouders varen op het ms Borneo. Mijn opleiding heb ik ook grotendeels aan boord van het schip van mijn ouders gehad."

Aan boord van de Henry Dunant bestaat de bemanning uit twaalf mensen, onder wie dus ook de professionele verzorgers. "We zijn al jaren geleden afgestapt van in verschillende hokjes werken, maar de binnendienst doet wel iets anders dan wij."

De Henry Dunant is wel typisch een schip dat zich moet houden aan een strak vaarschema. Als bijvoorbeeld de patiënten en hun begeleiders gaan passagieren, dan komt daar heel wat planning bij kijken. Voor de passagiers is die week aan boord van de Henry Dunant misschien wel het enige uitje van het jaar en voor sommigen zelfs in meerdere jaren.

"Als we door oponthoud bij sluizen later aankomen, is het soms niet meer de moeite om te passagieren, en daarmee wordt die mensen heel veel verdriet gedaan. Dat is echt heel sneu. Als we later komen, staan er trouwens vaak vrijwilligers te wachten om de mensen op te vangen en te helpen. Daar komt bij dat van boord gaan niet zo eenvoudig is en veel tijd en geduld vergt, omdat ze niet allemaal tegelijk van boord kunnen. Ook bijvoorbeeld met eten. Deze mensen zijn daar niet zo flexibel mee. We doen altijd ons uiterste best precies volgens schema te varen. Soms betekent dat sneller varen, andere keren juist langzamer."

De tijd van voorschutting voor passagiersschepen is voorbij. "En het Rode Kruis heeft ervoor gekozen dat de Henry Dunant niet langer als hospitaalschip vaart, maar als hotelschip." Net als de andere passagiersschepen waarop mensen overnachten. "Als ze eens zouden weten hoeveel mensen ze teleurstellen omdat wij ons niet aan het vaarschema kunnen houden..." Mogelijk dat bij de vaarplanning van de Henry Dunant in de toekomst



**Elektronisch melden, natuurlijk beter!**

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

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

Bureau Telematica Binnenvaart  
Antwoordnummer 5093  
3000 VB ROTTERDAM



Postzegel niet nodig



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

Naam:

.....

Adres:

.....

Scheepsnaam en Europe nummer:

.....

Aan:

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



pagina 7 BICSMAIL

met nieuwe toepassing van RIS beter kan worden geanticipeerd op de situatie bij sluizen.

**Vertrek**

Intussen staat Joke al niet meer alle dagen aan het roer. Dat laat ze vaak aan de stuurman over. "Die gebruikt ook BICS, dat hebben we afge-

sproken." Een ander voordeel van het gebruik van BICS noemt Joke Raaijmakers het in kunnen geven van de gegevens 'als het uitkomt'. "Alleen kan de ontvanger van het bericht in de verkeerspost niet zien wanneer je het hebt verzonden, en er is geen gelegenheid om een vertrektijd in te vullen. Tenminste,

je kunt het wel invullen, maar de ontvanger ziet dat niet. Wij versturen het meestal zo'n vijf á tien minuten voor we vertrekken." Aan boord van de Henry Dunant wordt al gewerkt met de nieuwe versie 3.07 van BICS. Helaas bleek het zowel in het voorjaar als in augustus niet mogelijk in Duitsland elektronisch voor te melden. "We komen maar af en toe in Duitsland met het schip en hebben het echt geprobeerd, ook in augustus weer." Dat loopt dus nog steeds niet zo voorspoedig, maar zoals bekend wordt daar hard aan gewerkt door alle betrokkenen. Als er mogelijkheden met nieuwe toepassingen van BICS en van RIS zijn, die de Henry Dunant – en daarmee de passagiers aan boord – een nog zekerder tijdsplanning kunnen bieden, dan zal de kapitein van het schip daar als eerste gebruik van maken.



*De Henry Dunant moet precies op tijd aanleggen. De passagiers hebben daar recht op. (foto Ben Wind)*



## Steeds meer blauw-wit op het water

De vlag van BICS is een succes. Steeds vaker wappert het blauw-witte dundoek op de binnenscheepen, waarmee de eigenaar van het schip te kennen geeft dat elektronisch melden voor hem geen geheimen meer heeft.

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.

Als BICS-gebruiker ontvingen een iPod Touch:  
J. Oorburg van vof Acco (ms Jadi) uit Nieuwegein  
H. de Vriesuit (ms Confiance) uit Maasbracht  
Familie Kuup van vof Kuup Kieboom (ms Nivoma) uit Werkendam

De extra iPod Touch die werd verloot onder de inzenders van foto's met de BICS-vlag in top, is gegaan naar:  
Teunis Heuvelman van vof Fata Morgana (ms Fata Morgana).

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



Teunis Heuvelman toont de vlag, waarmee hij de iPod Touch heeft gewonnen. (foto Manon Bruininga)

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 BicSmal (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 BicSmal – loot ook nog mee voor een extra iPod Touch die wordt weggegeven door BTB. Op deze pagina een collage van de ingezonden foto's.

### Colofon

BICSmal 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

# Ja,

ik meld me met BICS

Naam:

.....

Adres:

.....

Scheepsnaam en Europeanummer' :

.....



Postzegel niet nodig



Aan:

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

