

BICSmail

‘Nieuws op papier uit de digitale binnenvaart’

Inhoud:

- “Tweede valse start voorkomen” 2
- “Het kan vandaag al” 3
- “De puntjes op de i zetten” 4
- “Laat je niet verrassen als die meldplicht er straks is” 5
- Ook codelijst van tankterminals 5
- „Maak terminaloperators bewust” 6
- “Binnenvaart mag niet achterblijven” 7
- Wat gaat er mis met BICS-meldingen? 7
- “BICS is alleen maar gemakkelijk” 8
- Eerste meldpunt in BICS 8

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 4 juni bij de plenaire voorjaarvergadering het besluit genomen dat de verplichting voor containerschepen om zich elektronisch te melden ingaat op 1 januari 2010.

Met deze beslissing wordt het besluit van de plenaire herfstzitting van 2007 van kracht, dat vanwege technische en organisatorische moeilijkheden tijdelijk moest worden opgeschort.

Ook is besloten dat de stuwlocatie van containers met gevaarlijke stoffen en de containernummers van alle containers aan boord ook elektronisch moeten worden doorgegeven. Alleen is aan die verplichting nog geen datum gekoppeld. Aanvankelijk stond die datum op 1 april 2011, maar daar werd later van afgezien.

De verplichting werd al eerder ingevoerd op 1 april 2008. Dat moest later worden opgeschort wegens genoemde technische en organisatorische problemen. Nadien is er een grondig onderzoek geweest naar de oorzaken van die problemen, en is er door de vaarwegbeheerders van de betrokken landen en het Bureau Telematica Binnenvaart hard gewerkt om de onvolkomenheden recht te trekken. De CCR heeft geconstateerd dat de ondernomen acties voldoende garanderen dat het systeem op 1 januari 2010 wel naar behoren zal werken, ook en vooral in de communicatie tussen de verschillende landen.

In deze BicsMail aandacht voor het onderzoek dat aan de verbeteringen ten grondslag lag, voor de visie van de branche op het besluit van de CCR en Rijnvaartcommissaris Ivo ten Broeke legt uit hoe deze beslissing tot stand is gekomen. Voorts interviews met betrokkenen bij de invoering van de verplichting uit Duitsland, Zwitserland en Frankrijk.

Elektronisch melden MOET na 1 januari 2010

Procedure en techniek serieus doorgelicht

Alex Bijlsma van het onafhankelijke ‘Telecommunication en Business consultancy’ bureau Tellenge uit Sittard heeft in opdracht van RWS een audit/onderzoek (technisch en organisatorisch) uitgevoerd op het gehele ‘systeem’ van elektronisch melden.

Aandachtspunten binnen de audit waren: de juistheid en volledigheid van de meldingen en de robuustheid, beschikbaarheid, tijdigheid en stressbestendigheid van de systemen die gezamenlijk het elektronisch meldproces ondersteunen. Vooral de koppeling tussen het Duitse systeem (MIB II) en het Nederlands systeem (IVS90) is uitgebreid onderzocht. Ook onderzocht hij de bekendheid van het elektronisch meldproces bij de doelgroepschepen.

“Er werden onvolkomenheden gevonden, die zowel op het technische als op het procedurele vlak liggen. De combinatie van deze effecten was er de oorzaak van dat een deel van de gebruikers – zowel schippers als RWS-operators – in een aantal gevallen niet tevreden waren.” Sommige zaken moesten absoluut worden opgelost voordat de verplichting tot elektronisch melden kan worden ingevoerd. Zaken die van invloed zijn op de veiligheid.

Bijvoorbeeld als dezelfde gevaarlijke stof in verschillende zendingen in één en dezelfde container of bak zit, dan resulteert dit in het volgsysteem in een verkeerd totaalgewicht van die stof. Iets soortgelijks gebeurt er bij hergroepering van bakken in een transportcombinatie. Als de schipper daarbij bijvoorbeeld een simpele tikfout maakt waardoor binnen het ‘systeem’ tegelijkertijd twee dezelfde bakken ‘actief’ zijn, kloppen de gegevens niet meer.

Ook procedureel dient er het een en ander te worden bijgeschaafd. Expliciet geeft Bijlsma aan dat de communicatie gestructureerd dient te worden tussen de verkeersleiders onderling en tussen verkeersleiders en schippers. De procedures moeten tussen de landen beter afgestemd worden. De vaarwegbeheerders hebben deze zaken opgepikt en er wordt hard aan gewerkt om ze op te lossen. “Bij de uit te voeren her-audit zal blijken of alle zaken met prioriteit 1 opgelost zijn.” Die her-audit zal dit najaar plaatsvinden.

Lees verder op pagina 2

BICS-vlag wappert mee



DE BICS-vlag in top, naast andere illustere vlaggen. De vlaggenmast op de oever van de Merwede bij Dordrecht toont in elk geval de scheepvaart hoe belangrijk BICS al is. En dat belang zal alleen nog maar toenemen de komende jaren. Hier wappert de BICS-vlag naast die van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, het Bureau Voorlichting Binnenvaart en die van de Europese organisatie Inland Navigation Europe. Bovenin de vlag van de vereniging Koninklijke Schuttevlaer die dit jaar 160 jaar bestaat.

(foto Robert Zwierts)



“Tweede valse start elektronische meldplicht voorkomen”

De branche binnenvaart staat achter de invoering van de verplichting tot elektronisch melden voor containerschepen. Die verplichting wordt van kracht op 1 januari 2010, zo werd vastgesteld bij de voorjaarsvergadering van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR). Vóór die datum moeten nog wel technische en organisatorische problemen worden opgelost. De sector volgt deze ontwikkeling op de voet. “We moeten een tweede valse start voorkomen”, zegt Maira van Helvoirt, secretaris van het

De containervaart is klaar voor elektronisch melden.

CBRB en woordvoester van de bedrijfstak.

Die ‘eerste valse start’ vond plaats op 1 april 2008, toen de verplichting tot elektronisch melden werd ingevoerd zonder dat het systeem voldoende was getest. Toen bleek dat veel zaken nog niet werkten, werd de elektronische meldplicht opgeschort. “Er is heel veel werk gedaan om de problemen op te lossen”, aldus Maira van Helvoirt, die namens de branche de CCR-bijeenkomst op 12 mei in Bonn bezocht. “De realiteit is echter dat er toch nog een hoop moet gebeuren. De vaarwegbeheerders verwachten in september alles in orde te hebben. Dan volgt er nog een testfase en het zou natuurlijk kunnen dat zich bij die tests toch nog andere problemen voordoen.” Maira van Helvoirt had liever gezien dat de beslissing om op 1 januari 2010 te gaan verplichten pas in november bij de najaarsvergadering van de CCR was genomen, als alle testprocedures zijn afgerond en onomstotelijk is vastgesteld dat er inderdaad geen problemen meer te verwachten zijn.

Eén keer melden

Opnieuw heeft de sector aangegeven dat het principe van ‘één keer per reis melden’ nog steeds overeind staat. Door de verschillen in de systemen IVS90 (Nederland) en MIB II (Duitsland, Frankrijk, Zwitserland) gaan bij het verzenden van het ene naar het andere systeem gegevens verloren. Het gevolg daarvan is dat een schipper komende uit Duitsland in Nederland bijvoorbeeld nogmaals zijn diepgang op moet geven, omdat die verloren gaat in het MIB II en dus niet wordt overgenomen in het IVS90 bestand. “Dat heeft te maken met een verschil in het gebruik van die gegevens. Maar voor de branche maakt het natuurlijk niet uit wat er ‘onder water’ met de gegevens gebeurt, alle landen

moeten gewoon met één set gegevens werken, klaar.”

Voorlichting

Hoewel zeker in de containervaart het elektronisch melden zo langzamerhand wel bekend mag worden verondersteld, is er nog veel voorlichting nodig, met name waar het bijvoorbeeld het gebruik van BICS betreft. Uiteraard is het uitgeven van deze ‘krant voor de digitale binnenvaart’ een sterke, directe manier van iedereen duidelijk maken hoe de BICS-vlag erbij hangt. Ook zogeheten ‘Quick Reference Cards’ – korte, heldere handleidingen (wat te doen als...) op handzame kaartjes of stickers voor in de stuurhut bij de computer – zijn in de maak. Op de bijeenkomst in Bonn werden alle betrokkenen opgeroepen om het elektronisch melden voor alle schepen volwaardig te behandelen. Maira van Helvoirt: “Dus ook voor schepen die nog niet onder de meldplicht vallen, van andere doelgroepen maar ook buiten de Rijn. De berichten van een passagiersschip of beunship moeten ook goed verwerkt worden in het MIB II of IVS90 en doorgegeven worden aan de volgende meldpost. We hebben gevraagd of er voor kan worden gezorgd dat het allemaal werkt, ook buiten het Rijnstroomgebied. Dat stimuleert het vrijwillig gebruik van elektronisch melden.”

Containernummers

De verplichting op de Rijn geldt per 1 januari 2010 alleen voor het opgeven van de containers met gevaarlijke stoffen en het totale aantal containers dat wordt vervoerd. Hoewel verladings en operators van alle kanten – vaak met succes – worden gestimuleerd om de containergegevens digitaal aan de schippers door te zenden, gebeurt dat nog niet



altijd. “Het is nu nog steeds mogelijk om het handmatig in te kloppen, maar dat kan niet meer als ook het doorgeven van alle containernummers – dus ook die van containers waar geen gevaarlijke stoffen in zitten en die van lege containers – elektronisch moeten worden doorgegeven. Dat zijn honderden nummers.” De CCR heeft bij de voorjaarsvergadering besloten om de verplichting tot het doorgeven van alle containernummers in te voeren, aanvankelijk per 1 april 2011, maar die datum is op de valreep uit het protocol gehaald. “Als je die gegevens niet digitaal krijgt aangeleverd, kun je die dus ook niet doorgeven. Om het elektronisch melden van containernummers daadwerkelijk in te kunnen voeren, zal er naar onze mening een gedegen Plan van Aanpak moeten worden opgesteld. Een plan dat voorziet in een goede inventarisatie van de benodigde stappen en deugdelijke tests onder operationele omstandigheden.”

Verantwoordelijkheid

De schipper is verantwoordelijk voor het doorgeven van de gegevens, voor het doen van de elektronische melding, ook als dat door een walorganisatie gebeurt. “Maar hij kan niet

verantwoordelijk worden gehouden voor de inhoud van dat bericht. Hij dient – als goed huisvader – te zorgen voor het op de correcte wijzen verstrekken van die gegevens, maar als hem is opgegeven dat pingpongballen in een container zitten en er zitten in werkelijkheid gevaarlijke stoffen in, dan kan hij daar natuurlijk niets aan doen.”

Er is nog een hiaat in de regelgeving. De verplichting geldt wel voor de hele Rijn, maar er zijn altijd nog plekken waar de datacommunicatie niet mogelijk is, wegens gebrek aan bereik. In BICS zit weliswaar een systeem dat het bericht uitstelt tot er wel bereik is, maar intussen is het schip wel gaan varen zonder elektronische melding. “Zul je altijd zien dat net dan iets gebeurt als de melding er nog niet uit is. Hoe zal een rechter oordelen na een calamiteit waarbij de schipper, buiten zijn schuld om, niet elektronisch heeft kunnen melden? Je kan moeilijk vragen aan de schipper of hij na het verzenden van een bericht telkens even nabelt of het wel is aangekomen. Daarmee zou je het paard natuurlijk achter de wagen spannen.” Deze juridische vraag is nog onvoldoende beantwoord.

Handhaving

De branche houdt al geruime tijd vol dat zij er klaar voor is om zich elektronisch te melden. “Dat zeggen we ook altijd. Het is daarom geen thema meer dat als de verplichting eenmaal is ingegaan, er ook handhavend zal worden opgetreden. Er is in Bonn al helemaal niet meer over gesproken.” Op het traject Rotterdam-Antwerpen is controle onderweg van de containerschepen juist minder geworden dankzij het vorig jaar gesloten Kreekrak-convenant, waarbij de gegevens van de containers met gevaarlijke stoffen elektronisch worden doorgestuurd naar een aparte database van het KLPD, waardoor die op de hoogte zijn van wat er wordt vervoerd op die route.

Samenwerking

Er is bij het vinden van oplossingen voor de problemen met elektronisch melden door de vaarwegbeheerders en brancheorganisaties internationaal goed samengewerkt. Het BTB verzocht op de bijeenkomst in Bonn om die samenwerkingsstructuur voort te zetten zodat nieuwe problemen snel multilateraal kunnen worden opgelost.

– zowel schippers als operators – aangenamer. Deze punten zijn dus geen reden de om niet tot effectivering van de meldplicht over te gaan.” Voorts beveelt hij aan dat de Erinot-server binnen het Nederlandse systeem een archief functie krijgt, met Europese ‘dekking’. Dat verdient wel enige uitleg: “De Erinot-server is een server waar de BICS-informatie die door de schipper is verzonden, wordt opgeslagen voordat deze in de andere systemen wordt verwerkt. Hier kun je dus alle ‘broninformatie’ bekijken.” In deze BicsMail vertelt projectleider van RIS Ivo ten Broeke ook het wenselijk te vinden dat de Erinot-server die (Europese) functie krijgt en toegankelijk wordt voor

alle verkeersposten, zodat in geval van een calamiteit alle gegevens beschikbaar zijn. Alex Bijlsma beveelt ook aan dat de uitwisselingstijd van 30 minuten tussen de MIB II subsystemen wordt verkort. “In de huidige tijd en stand van de techniek is er geen reden om dit 30 minuten te laten duren. Hoe sneller de uitwisseling plaatsvindt – het liefst 2 tot 5 minuten – des te kleiner is de kans dat er een situatie kan ontstaan dat de noodzakelijk informatie van een schip nog niet op de verkeersposten beschikbaar is. Je voorkomt daarmee irritatie bij de gebruikers.” Het komt nogal eens voor dat er ‘betekenisloze meldingen’ binnenko-

men; dat wil zeggen dat er bijvoorbeeld sprake is van ‘onbekende lading’, containernummers en/of stuwage lokatie ontbreken. Alex Bijlsma beveelt aan die meldin-

gen te reduceren. “Op dit moment wordt intern bij Rijkswaterstaat gekeken hoe dit vorm te geven. Dit zouden procedurele of technische maatregelen kunnen zijn.”

Vervolg van pagina 1

Procedure en techniek serieus doorgelicht

Show stoppers

In zijn rapport beveelt Alex Bijlsma ook aan om zaken met een lagere prioriteit nog dit jaar op te lossen. “Dat zijn geen ‘show stoppers’, maar maken het leven van de gebruikers

Het onderzoek werd uitgevoerd tussen oktober 2008 en medio maart 2009. Begonnen werd met een ‘IVS90 check’. Alex Bijlsma: “Hierbij werden schepen met medewerking en medeweten van de schippers van Duitsland naar Nederland ‘gevolgd’ en deze gegevens zijn vergeleken met de beschikbare BICS informatie. De andere testen liepen door tot medio maart van dit jaar.” Er werden bij elkaar 164 tests uitgevoerd, waarbij 71 unieke

schepen werden gevolgd. Er waren 24 ‘testschepen’ die via Bureau Telematica Binnenvaart zich hadden aangemeld om feedback te geven. Andere bronnen voor het onderzoek waren de IVS90 (offline) checks, interviews met verladings en operators, de ketentesten waarbij ‘virtuele’ schepen van R’dam naar Basel en v.v. werden gevolgd en koppelingstesten tussen het IVS 90 en het MIB II systeem.

Rijnvaartcommissaris Ivo ten Broeke over de invoering van de verplichting tot elektronisch melden:

“Het kan vandaag al”

De Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) heeft in de plenaire voorjaarsvergadering op 4 juni besloten dat de verplichting voor containerschepen op de Rijn om elektronisch te melden op 1 januari 2010 opnieuw wordt ingevoerd.

Een vraag aan Ivo ten Broeke, programmaleider namens Rijkswaterstaat voor RIS in Nederland en Rijnvaartcommissaris: Waarom niet gewacht tot alle tests naar tevredenheid zijn afgehandeld?

“Als we dit pas in de najaarsvergadering – die begin december plaatsvindt – zouden hebben besloten, dan zou de datum van invoering weer een half jaar zijn verschoven. Je moet het ruim van tevoren aankondigen, de sector wel de kans geven zich erop voor te bereiden. Het is wel zo zorgvuldig om dat nu al aan te kondigen. We denken wel dat we via Bureau Telematica Binnenvaart veel containerschippers bereiken, maar we willen ze natuurlijk allemaal op tijd inlichten.”

Eenduidig

De verplichting tot elektronisch melden werd in 2008 al op 1 april ingevoerd, en enkele maanden later werd de verplichting opgeschort, omdat er technisch en organisatorisch veel fout ging. “De CCR heeft zich er nu minutieus van vergewist dat het nu allemaal wel klopt. Ik durf te beweren dat het vandaag al allemaal kan. Alleen vraagt dat een iets andere benadering van de vaarwegbeheerders, namelijk een strakke, eenduidige manier van werken, met vooral strakke instructies voor de verkeersleiders. Aan het eind van het jaar kan het makkelijker omdat het dan technisch ook allemaal

klopt, dan zijn er geen discussies meer.”

Maar wat als het toch fout loopt?

“Je houdt altijd het risico dat er iets misloopt. Een klein percentage gaat altijd fout. Er is nooit honderd procent zekerheid dat alles goed gaat en de meldingen zullen ook nooit honderd procent perfect zijn. Maar er is wel uitgebreid getest en het risico dat alles zo fout gaat als vorig jaar na 1 april is uitgesloten. Tijdens het testen hebben we veel feedback gekregen van de schippers van containerschepen, van wie alle informatie werd gecontroleerd. Gebleken is dat alle informatie die werd doorgestuurd, in alle gevallen klopte.”

Het draait ook zeker niet alleen om de techniek. “Techniek is één ding, maar hoe ga je ermee om? Het ligt ook niet altijd aan het systeem of aan de techniek. Interessant is bijvoorbeeld dat schippers stelden op bepaalde plekken geen GSM-verbinding te hebben terwijl anderen het op die plek wel hadden. Dan is het bijvoorbeeld het abonnement bij de provider of het zijn de instellingen van de verbindingen waardoor het mis kan gaan. Zo raden we schippers op het Grand Canal

d’Alsace aan om de instellingen niet te wijzigen (op het kanaal kan zowel met Duitse als met Franse providers de verbinding tot stand komen – red.). “

De CCR onderzoekt de juridische status van niet voldoen aan de verplichting van elektronisch melden. “Daar zijn de juristen nog niet over uit. Men neigt ernaar de schipper verantwoordelijk te maken. Als je bijvoorbeeld niet in staat bent om elektronisch te melden, moet je dan blijven liggen of aan kunnen tonen dat je wel de melding hebt gedaan? Dit is belangrijk want als je in geval van een calamiteit je niet hebt gemeld, waar ligt dan de aansprakelijkheid?”

Handhaving

Vorig jaar was er na 1 april – toen de verplichting was ingevoerd – sprake van een gedoogsituatie. Niemand werd bekeurd wegens niet elektronisch melden. Hoe zit dat als ruim anderhalf jaar later die verplichting in wordt gevoerd, en men toch aan mag nemen dat alle schippers van containerschepen op de hoogte zijn dat deze verplichting eraan zou komen? Met andere woorden: wordt er handhavend

opgetreden?

“Daar is natuurlijk geen genuanceerd antwoord op te geven. Als je een verplichting invoert, moet je ook handhaven.”

Evaluatie

Heeft de CCR ook zelf geëvalueerd wat er mis is gegaan vorig jaar?

“Duidelijk is dat bij elk volgend besluit dat met automatisering samenhangt, er beter moet worden nagedacht over een haalbare termijn, zowel technisch als organisatorisch.”

En er zullen meer van deze verplichtingen volgen. De invoering van het verplicht elektronisch melden voor containerschepen is de eerste stap. Er zullen er nog vele volgen. Geografisch zal de verplichting worden uitgebreid buiten de Rijnvaart. Er zullen meer doelgroepen dan alleen de containervaart elektronisch moeten gaan melden. Groepen als de tankvaart, de passagiersvaart en de duwvaart. De containervaart zal ook worden geconfronteerd met meer verplichtingen. Zo is in het protocol dat in de voorjaarsvergadering van de CCR werd aangenomen, ook al de toekomstige verplichting opgenomen om alle nummers van de aan boord aanwezige containers in het bericht op te nemen en bovendien de stuwlocatie aan boord van containers met gevaarlijke stoffen door te geven. Aanvankelijk stond die verplichting in het protocol voor 1 april 2011 op het programma, maar die datum is bij nader inzien opengelaten. “Er is wel een verzoek gericht aan de Comité Politie-reglement om in het ROSR wijzigingen mogelijk te maken zodat het nummer, de grootte en de locatie aan boord van de containers ook door moeten worden gegeven.” Dat zal niet langer ‘met de hand’ kunnen, dus zal elk containerschip ook over een stuwageprogramma

moeten beschikken. “De schippers met een stuwageprogramma zeggen dat het voor hen geen probleem is het nu al door te geven. Alleen moeten IVS90 en het MIB daarvoor wel worden aangepast, want die gegevens kunnen allemaal nog niet worden doorgegeven door de verkeersposten. BICS kan het wel op de Erinot-server registreren, die daarmee een archief functie kan krijgen. Dat zou al voldoende zijn als in geval van een calamiteit alle verkeersposten in Europa dan bij die gegevens kunnen. Hier in Nederland zou het wel al kunnen.” Duidelijk is dat er nog heel wat water door de Rijn zal stromen voor het zover is. “Er moet ook nog worden gesproken over de privacy. In het algemeen echter vind ik dat hoe transparanter je al die gegevens maakt, hoe minder er fout kan gaan. Het mag echter in geen geval leiden tot concurrentievervalsing.”

Eyeopener

Het werken aan Europese procedures voor het omgaan met gegevens en het gezamenlijk oplossen van de problemen rond de meldingen, heeft voor een aantal mensen als eyeopener gewerkt, aldus Ivo ten Broeke. “Zichtbaar werd hoe groot de verschillen tussen de landen zijn waar het gaat om verkeersmanagement. Het is prachtig om na te denken over één verkeersmanagement systeem in heel Europa, maar dat blijft wel een heel idealistisch beeld. We praten er wel over met onze Duitse collega’s. Belangrijk is dat we streven naar een gemeenschappelijke basis en afspraken hoe we ermee omgaan. Als je – net als bijvoorbeeld bij Safe Seantet in de zeevaart – erop stuurt, dan kun je wel degelijk iets samen realiseren.”

Er mag sprake zijn van terugval, de hoeveelheden containers die Europa binnenkomen (zoals hier op de nieuwe Euromax terminal in Rotterdam) zijn nog steeds enorm.





“De puntjes op de i zetten”

Gabriele Boettcher en Mathias Polschinski. “Materie veel complexer dan gedacht.”

Analyse

“Momenteel zijn we samen met onze buitenlandse collega’s de tests aan het analyseren”, vertelt Polchinski. “Het is wel duidelijk dat we hier en daar nog wat schroeven moeten aandraaien. Maar dat zal ons wel lukken: tegen de tijd dat de meldplicht wordt ingevoerd, draait ons systeem voor 99 procent stabiel. Je kunt natuurlijk niet alles tot in het laatste detail voorspellen. Als je één schroef aandraait, kan het zijn dat een andere ook aangedraaid moet worden. Daarbij hoeft het niet per sé om technische aanpassingen te gaan. Waar nodig zullen we de bestaande handleidingen voor de verkeersposten uitbreiden. Het is zeker ook zinvol om schippers goed duidelijk te maken wanneer en hoe ze moeten melden. Verder moeten we er rekening mee houden dat zo’n systeem altijd een keertje kan uitvallen. Als dat gebeurt, moet iedereen weten wat hem of haar te doen staat.”

Bewust

Bij elektronisch melden heeft volgens Polschinski de hele containervaart belang. “Als de verkeersposten over de juiste informatie beschikken, zullen ze bij een calamiteit veel sneller de nodige veiligheids- en reddingsmaatregelen kunnen nemen. Het is dus erg belangrijk dat de verkeersposten de juiste data op tijd ontvangen. Volgens de Rheinschiffahrtspolizeiervordering moet de schipper weten welke gegevens onder zijn verantwoordelijkheid worden doorgestuurd. Dat betekent dus: wakker zijn bij het invoeren van de data en goed communiceren met de overslagbedrijven. Het is uiterst belangrijk dat de systemen van de terminals en de software aan boord goed op elkaar afgestemd zijn. Wat dat betreft, zien wij nog verbetermogelijkheden. Misschien is het zinvol om hiervoor een awarenesscampagne in het leven te roepen.”

Leerproces

Welke lessen kunnen worden getrokken uit de moeizame invoering van de elektronische meldplicht in de containervaart? “Iedereen heeft zijn best gedaan, maar het is wel duidelijk geworden dat ook op beslissingsniveau over technische details moet worden gepraat. Bij zulke complexe systemen is goede communicatie tussen de verantwoordelijken voor techniek, exploitatie en wetgeving zeer belangrijk. We werken nu veel nauwer samen dan in het begin en hebben daardoor ook meer begrip gekregen voor de gedachten van de anderen. Dat is een grote winst voor het geheel. Men moet echter met de herinvoering wachten tot alles perfect functioneert. Daar is iedereen het wel over eens.”

Ook bij de vakgroep telematica van de Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Südwest is sinds de opgeschorte invoering van de elektronische meldplicht in de zomer van 2008 met man en macht gewerkt aan het oplossen van de problemen. Er waren nogal wat knelpunten, vertellen afdelingsleider Gabriele Boettcher en Mathias Polschinski, specialist voor het invoeren van elektronisch melden in de vakgroep Telematica.

Polschinski: “Het uitwisselen van gegevens lukte niet goed omdat de software niet ver genoeg ontwikkeld was. Hoewel we nog steeds problemen hebben met de dataoverdracht, zijn we goed opgeschoten. Een bijzondere uitdaging was het uitwisselen van gegevens tussen Duitsland en Frankrijk. Daar hadden we aansluitingsproblemen tussen de nationale telefoonnetten. We hebben hierover op het allerhoogste niveau moeten onderhandelen.” De afgelopen maanden zijn het Duitse MIB II, het Nederlandse IVS90 en BICS aangepast. De dataoverdracht tussen Nederland,

Duitsland, Frankrijk en Basel lijkt nu stabiel te lopen. Een reeks praktische tests heeft aangetoond waar nog knelpunten zitten. Hierover hadden de betrokken partijen, ook de verkeersposten, het afgelopen jaar maandelijks overleg. Was het niet zinvol geweest om veel eerder de koppen zo intensief bij elkaar te steken? Polschinski: “Als je zo’n complex systeem ontwikkelt is het niet verwonderlijk dat na het in bedrijf nemen nog het één en ander moet worden aangepast. Natuurlijk had men daar op voorhand zowel nationaal als internationaal beter over moeten communiceren. Anderzijds is het niet eenvoudig om op voor-

hand alle mogelijke problemen in te schatten. Achteraf weet men het altijd beter. We hebben het afgelopen jaar wel gemerkt dat de materie veel complexer is dan aanvankelijk gedacht. Het venijn zit zoals zo vaak bij technische oplossingen in de details. Als de nationale meldsystemen verschillend werken, is de internationale dataoverdracht natuurlijk niet makkelijk.”

Weggewerkt

Boettcher: “Juist door de verschillen in de nationale meldsystemen was aanvankelijk niet duidelijk wat iedereen nou wilde. Ons MIB-systeem is niet zo omvangrijk als IVS90. Beide

systemen zijn destijds ontwikkeld om calamiteiten te bestrijden. MIB wordt ook vandaag alleen maar hiervoor gebruikt. Daardoor worden sommige data die men in IVS90 vastlegt door MIB niet ondersteund. Dat heeft er ook mee te maken dat IVS90 gekoppeld is aan andere Nederlandse meldsystemen, zoals die in de zeehavens. MIB concentreert zich alleen op de vaarweg.”

Polschinski: “Alle informatie die men nodig heeft in het geval van een calamiteit staan in MIB ter beschikking. Maar een aantal extra gegevens uit IVS90 – bijvoorbeeld de terminalcodes – ondersteunt ons Duitse systeem niet. Dergelijke verschillen zijn bij de tests heel duidelijk naar voren gekomen. Nu moeten we kijken wat voor de gebruiker belangrijk is, maar vooral wat we kunnen realiseren. Het belangrijkste is dat het systeem klantvriendelijk is en dat het zijn primaire doel dient, namelijk het bestrijden van calamiteiten. Natuurlijk kan MIB nog verder geoptimaliseerd worden, maar dat kunnen we ook doen bij de verdere ontwikkeling van het systeem. Wij werken in Duitsland nog steeds aan een totaal nieuw meldsysteem, maar dat heeft onder andere door de problemen met het elektronisch melden vertraging opgelopen. Op dit moment vinden we het onze belangrijkste taak om ervoor te zorgen dat het elektronisch melden werkt.”

pagina 4 BICSMAIL



Ja,

ik meld me met BICS

Naam:

.....

Adres:

.....

Scheepsnaam en Europanummer:

.....

Postzegel niet nodig



Aan:

Bureau Telematica Binnenvaart

Antwoordnummer 5093

3000 VB ROTTERDAM



“Laat je niet verrassen als die meldplicht er straks is”

Uit cijfers van Rijkswaterstaat blijkt dat van alle schepen die meldplichtig zijn als de elektronische meldplicht wordt ingevoerd er nog een kleine veertig procent rondvaart, die nog geen BICS programma hebben geïnstalleerd.

RWS kan dat zien omdat deze schippers nog geen gebruikersnummer hebben van BICS. Die hebben dus nog niets geregeld om straks elektronisch te kunnen doorgeven hoeveel en wat voor containers er aan boord zijn. “Daar komt het op neer”, aldus beleidsmanager Henk van Laar van Bureau Telematica Binnenvaart (BTB). “Dat is zorgelijk. Enerzijds zijn het waarschijnlijk mensen die zeggen: Er is nog geen meldplicht, ik wacht het nog even af. Ik denk dat de voornaamste reden is. Ik kan me namelijk nauwelijks voorstellen dat er nog mensen zijn die met containers varen en die niet weten dat ze zich straks elektronisch moeten melden. We doen er met elkaar alles aan. Daar geven we ook deze BicsMail voor uit. Ik zou die mensen willen oproepen: Ga dat nou installeren, want vanaf 1 januari is het verplicht. Laat je niet verrassen op het moment dat het verplicht is. Ik kan me echt wel voorstellen

dat mensen achterover leunen na wat er vorig jaar gebeurde, toen de elektronische meldplicht werd ingevoerd en later weer ingetrokken. Maar geloof me: nu is het echt zo ver. De CCR zal de verplichting niet opnieuw opschorten.” Aan de ondersteuning bij installatie en gebruik van BICS hoeft het niet te liggen. BTB werkt daarbij samen met het ‘BICS-team’ en met Rijkswaterstaat. “We benaderen ook wel mensen maar je kunt beter zelf BICS aanvragen en testen of het werkt. Pas op, straks moet je hals-overkop dat programma installeren, met alle beginproblemen van dien.”

Overgangstermijn

Henk van Laar: “Ik begrijp niet dat men zo terughoudend is, want de meesten zullen toch de containerinformatie wel digitaal aan boord krijgen. Er zijn er ook nog steeds, die geen stuwagesoftware hebben. Het is echt verstandig om die wel

aan te schaffen. Je zou gewoon een containerstuwagepakket aan boord moeten hebben als je containers vaart. Daar zitten de functies van BICS ook ingebakken en maak je niet zo snel meer fouten. Uiteindelijk is dat hetgeen waar we het allemaal voor doen. Dat en de veiligheid van de vaart.”

Eerder was er sprake van een overgangstermijn bij de invoering van de elektronische meldplicht, maar nu het zo lang duurde voor de verplichting daadwerkelijk wordt ingevoerd, is die overgangstermijn volgens sommigen die ermee werken, overbodig geworden. “Om alleen al die onzekerheid voor te zijn, kun je beter maar zo snel mogelijk starten met gebruik van BICS. We doen het in Nederland al jaren en dat gaat best goed. En ik denk dat het in Duitsland ook goed zal gaan.” Het is ook belangrijk voor het imago van de sector dat de overgang van de huidige situatie naar een sector

Henk van Laar. “Als professionele sector moet je die verrassingen zien te voorkomen.” (foto Ben Wind)



die zich elektronisch meldt, soepel verloopt. “Je kan het ook als sector niet maken dat terwijl je weet dat die meldplicht eraan komt, veertig procent van de schepen die onder de meldplicht vallen, nog helemaal geen voorziening hebben getroffen, er nog niks aan hebben gedaan. Ik kan me voorstellen dat overheidsambtenaren zich daar zorgen over maken.”

Positief

Henk van Laar stipt ook de zonnige zijde van deze ontwikkeling aan. “In een jaar tijd ging het aantal gebruikers van elektronisch melden van 19 naar ruim 60 procent en dat is natuurlijk wel weer een pluspunt.” Zijn er dan nog veel schepen die soms containers varen en in de rest van de tijd willekeurige soorten droge lading? “Ik denk dat dat aantal niet zo groot is. De containerbinnenvaart is steeds meer een gespecialiseerde sector. Natuurlijk

kan elk vrachtschip containers varen. Mensen vergeten wel dat men weliswaar elektronisch nog niet meldplichtig is maar de meldplicht zelf – per marifoon of fax – is er wel degelijk, voor elk schip dat met meer dan twintig containers vaart. Ook al zitten er geen gevaarlijke stoffen in. Computersystemen laten je altijd voor verrassingen staan, zeker als je er maar zijdelings mee werkt. Je moet als professionele sector die verrassingen zien te voorkomen. Zeker een sector die de veiligheid hoog in het vaandel heeft staan. Vandaar ook dit appel naar die veertig procent toe, om BICS te installeren en je elektronisch te melden. Je kan er morgen mee beginnen. Je krijgt alle ondersteuning, van Bureau Telematica, van het BICS-team en van RWS. Laat je niet verrassen.”

Ook codelijst van tankterminals

Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) is begonnen met het samenstellen van een lijst van terminalcoderingen van tankterminals. Terminalcoderingen zijn bedoeld om de locatie en de identiteit van een laad-/losplaats onomstotelijk vast te stellen voor het gebruik in elektronische berichtenverkeer.

Computers moeten ‘zonder menselijke tussenkomst’ rechtstreeks met elkaar kunnen communiceren. Dat is tevens de essentie van elektronisch melden. Logisch dat in die berichtgeving tussen de PC's zich geen interpretatieverschillen mogen voordoen. Er mag dus geen verwarring kunnen ontstaan over welke laad- en/of losplaatsen worden aangeduid in een bericht.

Containers

In het containervervoer worden de BTB-terminalcodelijsten van containerterminals al sinds jaar en dag intensief gebruikt. Rijkswaterstaat gebruikt de lijsten onder meer bij het verwerken van de BICS-meldingen van schepen. Overheden en logistieke partijen in heel Europa

maken gebruik van de terminalcodelijsten van de binnenvaart. Zelfs bij aanvang van het (container) transport in China zijn die coderingen al bekend. Zo blijkt maar weer hoe gemakkelijk de binnenvaart het zijn klanten maakt.

Actueel

Gebleken is dat de sector zelf het beste in staat is om de lijsten van terminalcodes actueel te houden. BTB krijgt zijn input rechtstreeks van schippers en barge-operators. Wijzigingen worden snel en flexibel doorgevoerd. BTB geeft wijzigingen door aan Rijkswaterstaat en walorganisaties. Via het automatische updatemechanisme van BICS krijgen schippers wijzigingen door en ontvangen ze gegevens van nieuwe

terminals direct aan boord. Zo zijn alle betrokkenen binnen de kortste keren geïnformeerd en voorzien van de meest actuele informatie.

Tankvaart

Tankerschippers kunnen helpen om het overzicht van tankterminals in Europa compleet te krijgen door een mailtje met de laad- en losplaatsen voor tankschepen te sturen die worden bezocht of die bekend zijn. Belangrijk is om zoveel mogelijk

gegevens te verzamelen van zo'n terminal: bedrijfsnaam, vestigingsplaats, haven, kaainummer en het liefst ook bijvoorbeeld het telefoonnummer.

De schipper die deze mededeling doet, wordt vriendelijk verzocht ook zijn eigen telefoonnummer te vermelden, zodat Bureau Telematica na kan bellen als er nog vragen zijn. Dit soort standaardisatie benadrukt het professionele karakter van de tankvaartsector.

Op de website van BTB kan vrij simpel een terminal worden toegevoegd. Op de website www.binnenvaart.org staat links bovenin een pull-down menu met 'terminalcodes'. Beweeg de cursor daarover en dan kunt u klikken op 'terminal toevoegen' of 'wijzigen'. Dan verschijnt vanzelf het formulier en dat wijst de weg vanzelf.





Peter Sauter heeft begrip voor het Nederlandse standpunt.

“Maak terminaloperators bewust”

pagina 6 BICSMAIL

Na technische aanpassingen van de meldsystemen en uitgebreide tests kan de CCR binnenkort beslissen over de herinvoering van de elektronische meldplicht. In de verkeerspost van Basel vindt men dat de eindverantwoordelijkheid voor het melden bij de schipper zelf moet liggen. Ook hopen de Zwitsers dat de terminaloperators de definitieve containernummers in de toekomst sneller bekend maken.

Peter Sauter is zelf schipper geweest, beschikt over een Rijnpatent, en geeft in de haven van Basel leiding aan de afdeling scheepvaart en havenbedrijf. Hij is ook lid van het directieteam. Sauter werkt al 30 jaar in de haven, waar hij onder andere de verkeerspost mee opgebouwd heeft. Verder werkt hij bij de CCR in verschillende werkgroepen mee en is hij contactpersoon voor andere internationale werkgroepen. Hij zit dus regelmatig met collega's uit Nederland, Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk om de tafel. "Ik vind de internationale samenwerking in de binnenvaart echt knap. Er zit werkelijk een Europese gedachte achter. Wij Zwitsers zijn dan wel geen lid van de Europese Unie, maar we vinden het wel fijn dat men ons erbij betreft. Als eindstation voor de Rijnvaart willen we schippers immers dezelfde goede condities bieden die ze in Duitsland en Nederland ook krijgen. De verkeerspost in Basel heeft geen 24-uurs-dienst, maar dat lossen we op door de samenwerking met onze piketdienst. Van maandag tot vrijdag zijn we tussen 5 uur en 21 uur aanwezig, op zaterdag tussen 5 uur en 13 uur. De rest van de tijd werken we samen met de piketdienst. Zo kunnen wij dus eigenlijk ook een 24-uurs-service garanderen. Verder

staat onze nautische informatiefunk (NIF) 24 uur op 24 ter beschikking. In geval van nood kan men dus altijd iemand bereiken."

Locomotief rijdt

Ook de verkeerspost in Basel nam de afgelopen maanden deel aan afgelopen maanden deel aan praktische tests met betrekking tot het elektronisch melden op de Rijn. Dat loopt inmiddels al een stuk beter dan vorig jaar. Volgens Sauter zijn de afgelopen maanden dan ook veel inspanningen verricht om de problemen op te lossen. "De locomotief loopt nu, we moeten de druk op de ketel houden."

Bewustwording nodig

Sauter vindt dat de verantwoordelijkheid voor het melden aan sich bij de schipper moet liggen. "Alleen hij weet wat er aan boord is. In Basel varen containerschepen soms drie tot vier verschillende terminals aan. Het kan niet zo zijn dat wij straks van vier verschillende kanten elektronische berichten ontvangen. Ik merk ook dat we de terminaloperators nog meer wegwijs moeten maken in de nieuwe techniek. Je hebt interfaces in BICS, waardoor je de data direct vanuit de terminalsystemen kunt doorsturen naar het schip. Maar het probleem is dat containers vaak erg laat aangemeld

worden. Ze krijgen een provisorisch nummer, zodat ze op de terminal behandeld kunnen worden. Bij het elektronisch melden werken we echter met de definitieve containernummers. Die zijn meestal pas bekend op het moment dat het schip beladen wordt. Bovendien worden schip en bak niet altijd in hetzelfde dok beladen. Maar op een bak heb je geen computer en moet je de nummers dus handmatig registreren. Als het schip eenmaal beladen is, wil de schipper graag zo snel mogelijk verder varen en heeft hij geen tijd meer om de data in de computer te stoppen. Dat begrijpen we maar al te goed. Daarom moeten we de terminaloperators ervan overtuigen dat ze de definitieve containernummers sneller doorgeven."

Alles melden?

In Nederland worden zowat alle scheepsgegevens elektronisch

doorgestuurd aan de verkeerspost, maar in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland is dat niet het geval. Hoe komt dat eigenlijk? "Het heeft er voornamelijk mee te maken dat het aandeel van de binnenvaart in Nederland veel groter is dan bijvoorbeeld in Zwitserland. Ik begrijp heel goed dat de Nederlanders werkelijk alles willen weten. Maar naarmate de verkeersdichtheid afneemt, vraag je je af welke data je permanent nodig hebt en welke je alleen maar nodig hebt bij een calamiteit. Uiteindelijk heeft het natuurlijk ook met capaciteit en geld te maken. Nederland heeft nu eenmaal de middelen om het zo volledig te doen. Maar permanent alle data doorsturen zou voor ons wat overdreven zijn. Daarvoor is het aandeel van de scheepvaart nu eenmaal niet groot genoeg."

Onderste grens

Sauter verwacht dat het invoeren van de elektronische meldplicht de veiligheid in de Rijnvaart zal verhogen. "Vroeger zette je slechts een container of drie in het systeem en de rest gaf je per fax door. Dat geeft een vals gevoel van veiligheid, zoals we gezien hebben bij het ongeval met de Excelsior. Je kunt de massa's gegevens waar de containervaart mee te maken krijgt nu eenmaal niet met faxlijsten verwerken. Daarvoor hebben we op de verkeersposten ook helemaal niet genoeg capaciteit. Elektronisch melden maakt de zaak veel veiliger. Als het aan ons ligt, zouden niet alleen schepen moeten meedoen die meer dan 20 containers vervoeren, maar lag de onderste grens bij 5 containers of zelfs minder."

BICS&PENDER

“Binnenvaart mag niet achterblijven”

Wat het elektronisch uitwisselen van informatie in de containervaart betreft, zijn de ICT-specialisten bij Haeger & Schmidt en H&S Container Line optimistisch: “We hebben de laatste maanden een flinke vooruitgang geboekt.

Elektronisch melden brengt meer betrouwbaarheid in de transportketen en versterkt de positie van de binnenvaart tegenover spoor- en wegvervoer.”

Drie jaar geleden werd H&S Container Line, vroeger een onderdeel van Haeger & Schmidt, ondergebracht in een aparte vennootschap binnen de IFB-groep. Terwijl Haeger & Schmidt zich toelegt op shortsea-, zee- en binnenvaarttransporten, projectlogistiek en op-/overslag, is H&S Container Line gespecialiseerd in containertransport. Het bedrijf verzorgt lijndiensten op de Rijn vanaf Rotterdam en Antwerpen, inclusief voor- en natransport via de weg of het spoor.

“Op dit moment zijn we druk bezig met de koppeling tussen ons intern Wat het elektronisch uitwisselen van informatie in de containervaart betreft, zijn de ICT-specialisten bij Haeger & Schmidt en H&S Container Line optimistisch: “We hebben de laatste maanden een flinke vooruitgang geboekt. Elektronisch melden brengt meer betrouwbaarheid in de transportketen en versterkt de positie van de binnenvaart tegenover spoor- en wegvervoer.”e computersysteem en de systemen aan boord”, vertellen Maik Bastian, procuratiehouder bij H&S Container Line en Thorsten Koch, procuratiehouder en ICT-coördinator bij Haeger & Schmidt. “We zijn de interfaces aan het testen, zodat we voortaan gegevens vanuit ons systeem direct kunnen doorsturen naar de systemen aan boord. Daar worden ze automatisch in het stuwageprogramma ingelezen. Vervolgens worden ze doorgestuurd

naar BICS. Voor schippers betekent dit dat ze in de toekomst veel minder gegevens met de hand moeten invoeren.”

Interfaces

Er was begrip voor de opschorting van de verplichting om elektronisch te melden op de Rijn, vorig jaar. Als voorzitter van de werkgroep Telematica bij de Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) hoorde Thomas Koch relatief snel dat er problemen waren. “Jammer dat het uitgesteld moest worden, maar je kunt beter eerst de interfaces zuiver definiëren en pas dan de meldplicht invoeren. Je moet er immers honderd procent op kunnen vertrouwen dat de gegevens foutloos worden uitgewisseld tussen Nederland, Duitsland en Zwitserland. Als dat niet zo is, krijg je nooit draagvlak voor elektronisch melden. Blijkbaar heeft men de complexiteit van de materie vorig jaar een beetje onderschat. Het venijn zit zoals zo vaak in de details. Elektronisch melden is een zeer complex systeem. Je hebt tijd nodig om het helemaal goed te ontwikkelen. De laatste maanden heeft men intensief gewerkt aan het oplossen van de knelpunten. Gelukkig maar, want zo'n fiasco kunnen we ons geen tweede keer veroorloven.”

Schipper profiteert

Volgens Bastian zullen vooral schippers baat hebben bij het elektro-

nisch melden. “Zij zullen veel minder zaken handmatig moeten invoeren, en dat bespaart tijd. Wij willen ons deel van de werkzaamheden zo goed mogelijk doen, zodat de schippers straks met één muisklik over de juiste informatie beschikken. Dat zien we als een service aan de particulieren, met wie we op lange termijn willen samenwerken. Door het elektronisch uitwisselen van gegevens kunnen we het aantal fouten reduceren, wat er weer toe leidt dat de wachttijden aan terminals zullen afnemen. Aangezien we lijndiensten aanbieden, is het in ons belang dat de schepen snel worden afgehandeld aan de terminals. Dat is jammer genoeg nog niet altijd het geval.”

MIS-CoBIVA

Samen met Alcotrans, Bulcontrans, Satergo, Danser en Rhinecontainer neemt H&S Container Line deel aan MIS-CoBiVA, het Management- en Informatiesysteem voor de containerbinnenvaart. MIS-CoBiVA heeft tot doel de knelpunten in de afhandeling van containerschepen in de ARA-havens in beeld te brengen. De deelnemende schepen worden uitgerust met een navigatiesysteem van TomTom en kunnen online gevolgd worden. Aanvankelijk waren veel schippers niet enthousiast over 'tracking en tracing' maar volgens Bastian is dat inmiddels verleden tijd. “AIS zal ook in de toekomst steeds belangrijker



Thorsten Koch. “We krijgen ook niet altijd de meest actuele gegevens door.”

Maik Bastian. “De wachttijden aan terminals zullen afnemen.”

worden, temeer omdat je er nu ook subsidie voor kunt krijgen. De mogelijkheden van AIS in combinatie met bijvoorbeeld de Radarpilot zijn echt geweldig. Het online volgen van schepen is slechts een eerste stap. Op termijn zullen de sluizen en terminals in het netwerk worden geïntegreerd, waardoor je bijvoorbeeld de schuttijden kunt optimaliseren. Dat is een grote winst voor de binnenvaart.”

Koch: “Belangrijk is dat de data overzichtelijk ter beschikking staan. Daardoor kunnen we de routes die de schepen varen controleren en de knelpunten herkennen. Jammer genoeg staat de binnenvaart aan zeeterminals vaak op de laatste plaats. We moeten nemen wat er nog aan slots beschikbaar is. Op sommige terminals moeten onze schepen veel te lang wachten. Met MIS-CoBiVA kunnen we exact zien om welke terminals het gaat en maatregelen treffen.”

Bron

Voor H&S Container Line kan het elektronisch melden alleen maar een succes worden als de samenwerking met klanten soepel

verloopt. Bastian: “Vooral op korte afstanden komen we vaak moeilijk aan de data.” Koch: “We krijgen ook niet altijd de meest actuele gegevens door, waardoor we handmatig correcties moeten doorvoeren. Verder is het heel belangrijk om alle gegevens zorgvuldig te controleren. Heeft men bijvoorbeeld het netto- of brutogewicht van een container doorgegeven? Gelukkig zijn schippers technisch zo goed uitgerust dat ze alles nog een keertje kunnen controleren. Toch denk ik dat het nog een paar jaar zal duren voor het elektronisch uitwisselen van informatie echt probleemloos verloopt. Onze klanten zijn de bron van de gegevens. Samen met hén moeten we de cirkel proberen te sluiten.” Bastian: “Daardoor brengen we meer veiligheid en betrouwbaarheid in de transportketen en versterken we de concurrentiepositie van de binnenvaart. In het wegvervoer speel je zonder tracing & tracking al lang niet meer mee. De binnenvaart mag op dat vlak niet achterblijven. Sterker nog: ze moet ook eens een trend durven zetten.”

Wat gaat er mis met BICS-meldingen?

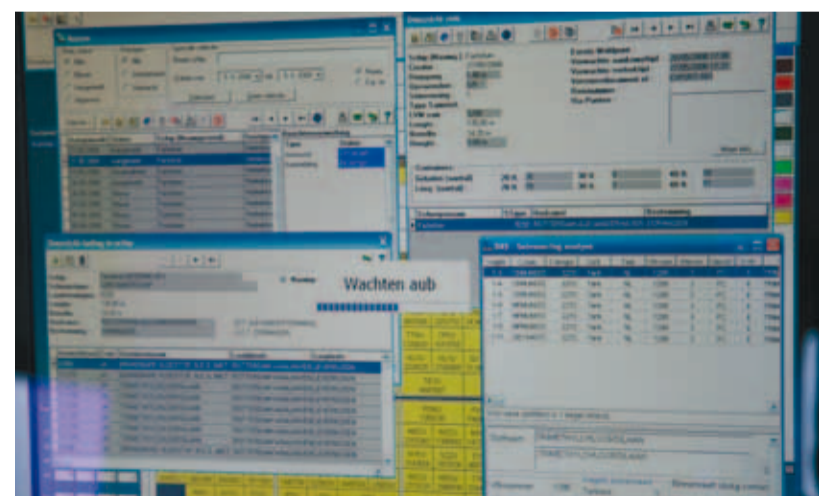
Waar gehakt wordt, vallen spaanders, ook bij het werken met BICS gaat er weleens iets mis. Foutjes die kunnen leiden tot foutieve meldingen. Om dat te helpen voorkomen hieronder een overzicht van de drie meest voorkomende fouten.

1. Soms maken schippers onbewust een onbedoelde BICS-melding. Meestal gebeurt dat tijdens het samenstellen van een nieuwe reis in een stuwageprogramma, doordat men een oud bestand oproept (om even iets na te kijken). Beide reizen staan dan automatisch 'klaar' op de verzendlijst om doorgegeven te worden aan BICS. Als je vergeet om de oude reis handmatig uit de verzendlijst te halen, leest BICS beide als nieuwe reizen en worden ze als zodanig verzonden naar de vaarwegbeheerder. Daardoor kan

er verwarring optreden. De schipper weet dus niet dat hij dubbele info geeft naar de vaarwegbeheerder en er meerdere reizen worden opgenomen in het systeem, bijvoorbeeld in het IVS90. De laatste reis (qua tijd) wordt altijd gezien als de geldige reis.

2. Ook de definitie van een reis is niet voor iedereen even vanzelfsprekend. Elke wijziging in belading is voor BICS een 'nieuwe' reis. Als er verschillende tussenstops zijn met ladinguitwisseling – bijvoorbeeld al is het maar één container die wordt

ingenomen – dan kan het fout gaan als je géén stuwagepakket gebruikt en alle informatie met de hand in BICS invoert. In een dergelijk geval moet je niet alleen die ene container in BICS 'inkloppen' maar moet de nieuwe melding de gegevens van de laatste melding bevatten plus de wijziging. Anders vervoer je na wijziging plotseling nog maar één container volgens je BICS-melding. Dan biedt het gebruik van een stuwageprogramma uitkomst. Dat staat niet toe dat een kleine wijziging in belading de geldige reis



compleet overschrijft en vervangt door die ene (bijgeladen) container. Elke wijziging in belading, ETA of bestemming moet worden aangemeld als reis, ongeacht of die deel uitmaakt van een langere reis. 3. Het melden via de marifoon bij een verkeerspost bij het passeren van de grens is verplicht. Het IVS90 zal ook zonder marifoonmelding doorgeven aan het MIB dat het schip onderweg is. Hier zit een verschilletje tussen Nederland en Duitsland. Het MIB geeft namelijk die melding (nog) niet automatisch

door indien de schipper zich niet heeft gemeld. Zonder marifoonmelding bij grenspassage kunnen de reisgegevens verloren raken.

Natuurlijk wordt er aan gewerkt om dit soort misverstanden en kleine foutjes te herstellen en weg te werken, maar het is goed als de schippers zich ervan bewust zijn. Want het is ook eenvoudig te voorkomen door op te letten wat en wanneer wordt gemeld en verzonden naar de vaarwegbeheerder.

“BICS is alleen maar gemakkelijk”

Het ms Lucinda van 1.015 ton, net gelost van 1.800 kuub turf vanaf het Küstenkanal in Noord-Duitsland, ligt aan de drijvende steiger in de Rotterdamse Maashaven. Het schip is van 1962, gebouwd op de werf Van Goor in Monnikendam. Het ziet er nog verbluffend modern uit. Modern zijn ook Hanny en Marco van den Berg. Zij varen op het schip en gebruiken BICS, puur voor het gemak.



Het heeft zoveel voordelen, vindt Hanny, wier vader Cor Kleinstra van het ms Jozefina een BICS-gebruiker van het eerste uur was. Bijna letterlijk, want twee maanden na de introductie van de eerste BICS werkte hij ermee aan boord. “Toen nog via de telefoon”, vertelt Hanny. “Hij had het eerste proefpakket meteen aangevraagd. Ik denk echter dat als het geld had gekost, dat het niet zo'n groot succes zou zijn geworden.” Maar het kost geen geld en Hanny heeft het goede voorbeeld van haar vader gevolgd.

“Hanny is de computertechicus aan boord”, zegt haar man Marco van den Berg. Maar ook hij staat daar helemaal achter. “Het is alleen maar gemakkelijk. Via BICS krijg je altijd op tijd de actuele informatie over sluizen en vaarwegblokkeringen en de waterstanden. Met ons vorige schip voeren we containers en toen was het zelfs noodzakelijk om BICS te gebruiken om je gegevens door te geven. Maar niet alleen dat. Je geeft ook automatisch zo je gegevens door aan het CBS. Als je zonder BICS werkt, moet je dat met

de hand doen. Met BICS is dat veel handiger. Bovendien is de bediening eenvoudig. Het lukt mij zelfs.”

Verbinding

BICS wordt aan boord van de Lucinda niet meer via de telefoon gebruikt. “Ik heb een HSDPA-verbinding”, legt Hanny van den Berg uit. “Als dat niet werkt schakelt het systeem automatisch over op GPRS. In Duitsland zijn die verbindingen goedkoper, in Nederland moeten we een andere kaart gebruiken. BICS houdt je goed op de hoogte. Als

je bijvoorbeeld op de Eems vaart, krijg je via BICS de melding dat er een groot passagiersschip van de werf in Papenburg aan komt, zodat je daar je planning op kunt aanpassen.”

Nu wordt er veel turf gevaren door de Lucinda, maar als het om gevaarlijke stoffen gaat – waar de vaarwegbeheerder van moet weten dat ze in het schip aanwezig zijn – biedt BICS ook eenvoudige toepassingen.

Hanny ontving uit handen van BTB-medewerkster Anneke van Rijswijk de iPod Touch, de zeer geavanceerde mp3-speler, ook goed voor filmpjes en foto's. De Lucinda was één van de winnaars bij deze editie van de BicsMail. Een iPod Touch kan worden gewonnen door aan te melden als gebruiker van BICS of door een foto in te zenden van de BICS vlag in de mast. Dat laatste hadden Hanny en Marco van den Berg gedaan.

Eerste meldpunt in BICS

Bij de aanvang van een reis in Nederland hoeft u het eerste meldpunt in BICS meestal niet in te vullen en zal uw melding naar het IVS90 worden gestuurd.

Alleen als er verschillende routes mogelijk zijn, dan dient u een zogenaamd 'eerste IVS90 meldpunt' op te geven (te kiezen uit de lijst in BICS).

Bij de aanvang van een reis op de Rijn buiten Nederland vraagt BICS altijd om het eerste MIB-meldpunt aan te geven. Afhankelijk van de plaats van vertrek vult u een van de volgende MIB-meldpunten in:

Meldpunten Rijn Opvaart:

Von Km		Bis Km		MIB-Meldpunt	Opmerking
887	Nijmegen	865	Lobith	Nijmegen IVS'90	In de opvaart bij Lobith melden per marifoon (CBS Lobith) voor niet-doelgroepschepen.
865	Lobith	639	Rolandseck	Duisburg MIB	
639	Rolandseck	352	Lauterbourg	Oberwesel MIB	
352	Lauterbourg	174	Schleuse Kembs	Gambsheim	
174	Schleuse Markt	149	Rheinfelden	Basel	

Contactgegevens:

BICS Helpdesk
tel. +31(0)10 288 6390 (8.00-23.00 uur)
fax +31(0)10 288 6391
helpdesk@bics.nl

Stuwagepakketten – ondersteuning (Helpdesk):
Containerplanner (Autena Marine - support): +31(0)24 355 6310
Stuwplan 2000 (AVA-software) - support): +31(0)78 843 0050

Bureau Telematica Binnenvaart
tel. +31(0)10 206 0606
mobiel: +31(0)655 823346
bureau.telematica@binnenvaart.org

Meldpunten Rijn Afvaart:

Von Km		Bis KM		MIB-Meldpunt	Opmerking
149	Rheinfelden	174	Schleuse Markt	Basel MIB	
174	Schleuse Kembs	352	Lauterbourg	Gambsheim MIB	
352	Lauterbourg	639	Rolandseck	Oberwesel MIB	
639	Rolandseck	858	Emmerich (Spijk)	Duisburg MIB	In de afvaart bij Wesel melden per marifoon
858	Emmerich	887	Nijmegen	Verkeerspost Nijmegen	Bericht gaat direct naar IVS90

Voorbeeld: in de afvaart meldt u zich bij Wesel per marifoon. Dan weet de MIB-operator (Duitsland) dat hij uw informatie door moet zetten naar het IVS90 (Nederland). Dit gaat namelijk niet automatisch!

Telefoonnummers belangrijkste verkeersposten:

Naam	Landnummer	Telefoonnummer
Verkeerspost Dordrecht	+31	(0)78 6337733
Verkeerspost Nijmegen	+31	(0)24 3435610
Revierzentrale Duisburg	+49	(0)206 62097-0 of -252
Revierzentrale Oberwesel	+49	(0)674 493010
Sluis Iffezheim	+49	(0)7229 18512300
Gambsheim	+33	(0) 3 88597634
Strasbourg	+33	(0) 3 88391261
Gerstheim	+33	(0) 3 88983346
Rhinau	+33	(0) 3 88748179
Markolsmeim	+33	(0) 3 88925338
Vogelgrün	+33	(0) 3 89726373
Fessenheim	+33	(0) 3 89486340
Ottmarsheim	+33	(0) 3 89260822
Kembs	+33	(0) 3 88597634
Revierzentrale Basel	+41	(0) 61 6399530

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 en Sarah de Preter
Fotografie: MGR, Sarah de Preter, Ben Wind, Marius van den Ouden en Rolf Köppen

Lay-out: HP Visuele Communicatie, Gemonde

Druk: Drukkerij Vos, Gemert