

# BICSmail

‘Nieuws op papier uit de digitale binnenvaart’

**Inhoud:**

“MIB wordt dit jaar verder verbeterd” .....	3
“De sector houdt uitbreiding van de verplichting niet tegen” .....	4
Toelichting op de meldplicht .....	5
Containerbinnenvaart gaat goed om met verplichting ..	6
“Een mijlpaal voor de Rijnvaart” .....	8
“Iedereen moet zijn steentje bijdragen” .....	10
Verschillen tussen IVS90 en MIBII+ .....	11
VNF: “Uitbreiding stap voor stap” .....	11
Even een reis ‘wegbicsen’ .....	12



*Aan boord van het fonkelnieuwe mcs Duancis van de familie Schapers heeft de bureaulegger van Bureau Telematica Binnenvaart z'n plek gevonden. Eind 2009, begin 2010 deelde Rijkswaterstaat de bureauleggers uit aan alle containerschepen op de Rijn, die immers vanaf 1 januari verplicht zijn zich elektronisch te melden. Op de 52 pagina's van de bureaulegger (voor elke week één) staat overzichtelijk hoe, wat, wanneer en waar elektronisch moet worden gemeld door de containervaart op de Rijn. Een flyer met dezelfde inhoud werd in de hele Noordwest-Europese binnenvaart verspreid in het Frans, Duits en Nederlands. De exacte tekst van de meldplicht staat in het RPR artikel 12.01, in het Nederlandse BPR artikel 9.07, in de regeling Communicatie Binnenwateren en in de Zwitserse Hochrheinschiffahrtspolizeiverordnung, artikel 12.01.*

## Wegwijzer elektronisch melden voor elke stuurhut

### “Meldplicht wordt pas uitgebreid als de sector er klaar voor is”

Op de Rijn gebeurt het nog maar zelden dat een containerschip zich niet elektronisch meldt. “De invoering van de elektronische meldplicht is belangrijk voor de veiligheid in de Rijnvaart en het imago van de binnenvaart”, zeggen Rijnvaartcommissaris Ivo ten Broeke en Gernot Pauli, hoofdingenieur bij de CCR. Een verdere uitbreiding van de meldplicht is echter nog niet voor morgen. “Die komt er pas als de sector er klaar voor is.”



Eigenlijk had men de elektronische meldplicht al op 1 april 2008 willen invoeren, maar dat is niet gelukt. Duitsland en Nederland gaan samen beoordelen wat er precies fout ging. “We evalueren momenteel of het systeem werkt zoals we het ons hadden voorgesteld”, geeft Ivo ten Broeke aan. “In dat kader zullen we ook objectief bekijken waarom

het niet al eerder werkte en wat we in de toekomst beter kunnen doen. Er volgen wellicht nog meer internationale projecten waarbij we te maken krijgen met gelijkaardige problemen. Zo is op Europees vlak de uitbreiding van de informatie-uitwisseling tussen nationale scheepvaartdiensten gepland. De diensten zelf juichen dit toe, maar er zijn veel

juridische problemen. Zo moet de bescherming van gegevens gegarandeerd zijn. Bovendien mogen gegevens die in de ene lidstaat voor een bepaald doel verzameld worden niet zomaar voor andere doeleinden ter beschikking worden gesteld van andere lidstaten. Het uitwisselen van gegevens op internationaal vlak is kortom een zeer complex thema.”

**Diverse verschillen**  
Hoewel MIB en IVS90 sterk op elkaar lijken, zijn er ook fundamentele verschillen. “Aan beide systemen ligt een andere filosofie ten grondslag”, zegt Gernot Pauli. “Het Duitse MIB werd voor beperkte doeleinden gebruikt terwijl de Nederlanders al verder dachten. Zij gebruiken IVS90 ook voor verkeersbegeleiding.”

Ten Broeke: „Er doken technische problemen op. Zo bleken de mogelijkheden voor mobiele datacommunicatie in Nederland veel beter te zijn dan in Duitsland. De Nederlandse providers bieden andere producten aan. We willen echter dat de binnenvaart het als één systeem ervaart. De complexiteit van dergelijke technische aspecten



# Verskil in filosofie achter systemen

hebben we in het begin niet goed ingeschat.“

Ook juridisch-culturele verschillen vertraagden het uitrollen van elektronisch melden op de internationale Rijn. Ten Broeke: “Het Duitse rechtssysteem is anders dan het Nederlandse. Dat werd pas echt duidelijk toen we MIB en IVS90 met elkaar gingen verbinden. In Duitsland wil men niet weten wat de actuele diepgang van een schip is, want als men weet dat een schip te diep is afgeladen, moet er ook gehandhaafd worden. Maar Nederland heeft in het kader van de verkeersbegeleiding informatie over de diepgang nodig. Daarom wordt de schipper bij aankomst in Nederland naar de diepgang van het schip gevraagd.”

## Verantwoordelijkheidsbesef

De afgelopen anderhalf jaar is er hard aan gewerkt om MIB en IVS90 beter op elkaar af te stemmen. Op 1 januari 2010 is de elektronische meldplicht van kracht geworden. De containervaart heeft dit goed opgepakt. “Voor zover wij weten komt het maar zelden voor dat een schipper niet elektronisch meldt”, zegt Pauli, die daarin een bewijs van verantwoordelijkheidsbesef ziet. “Wie containers vervoert, verhoogt de kans op ongevallen in de binnenvaart. Als een zandschip zijn lading verliest, is dat meestal niet zo tragisch. Maar een containerschip dat zijn lading verliest kan een ramp veroorzaken.

Het is dan ook logisch en gepast dat iedereen die containers vervoert een bijdrage levert om de risico's te beperken. In de binnenvaart is iedereen op elkaar aangewezen. Als er een ongeval gebeurt, kan alles tot stilstand komen.”

“Bij incidenten willen we meteen effectief kunnen optreden”, vult Ten Broeke aan. “Door de opkomst van het containertransport is de hoeveelheid gegevens die moeten worden verstuurd spectaculair gestegen. In het begin hebben we het met faxen geprobeerd, maar die waren vaak slecht leesbaar. We hebben de laatste tien jaar een aantal averijen meegemaakt, waarbij we niet wisten welke containers over boord waren gegaan. Hoe sneller we weten wat er in het water ligt, hoe sneller we de containers kunnen bergen en de vaarweg weer vrij kunnen geven voor de scheepvaart. Het is dus in het belang van de binnenvaart zelf om elektronisch te melden. Dat heeft ook met imago te maken: de binnenvaart is een veilige transportmodus.”

## Uitbreiding

Om de efficiency van het systeem verder te verhogen, beoogt de CCR de elektronische meldplicht in de toekomst verder uit te breiden. Ook de containernummers en de positie van containers aan boord zouden dan elektronisch moeten worden doorgegeven. Vanaf wanneer dit het geval is, staat nog niet vast. Pauli:

“Het spreekt voor zich dat we de meldplicht pas uitbreiden als het systeem probleemloos werkt. Op dit moment zijn we bezig met een evaluatie. Ik verwacht dat we in de herfst een besluit kunnen nemen over de uitbreiding. Dat is mede afhankelijk van eventuele problemen die de komende maanden opduiken.”

Ten Broeke: “De hamvraag is of de sector al klaar is om ook containernummers en –positie elektronisch te melden. In Nederland wordt vaak beweerd dat dit technisch al mogelijk is. Persoonlijk zie ik dat genuanceerder en betwijfel ik of dit op korte termijn te realiseren is. We hebben namelijk ook de nummers van lege containers nodig. Dat soort zaken moet eerst grondig uitgezocht worden vooraleer we de meldplicht uitbreiden.”

Pauli: „Als je de containerpositie moet melden, heb je eigenlijk stuwagesoftware nodig. Dat zijn commerciële programma's. We moeten nog zien of die inderdaad zo goed integreerbaar zijn met het elektronische melden als door sommigen beweerd wordt.”

## Tankers en hotelschepen

De CCR beschouwt de elektronische meldplicht voor containerschepen als een eerste stap in een traject waarbij steeds meer schepen elektronisch zullen gaan melden. Voor de uitbreiding van de meldplicht naar andere binnenvaartseg-

menten is geen tijdsplan opgesteld. Ten Broeke: “Bedenk wel dat steeds meer schippers een computer aan boord hebben. De technische randvoorwaarden om elektronisch te melden zullen binnen enkele jaren op vrijwel alle schepen aanwezig zijn.”

Pauli: “Op een bepaald moment zullen alle schippers technisch in staat zijn om elektronisch te melden en dat ook willen doen. Dan kan het moment gekomen zijn dat ook tankers en hotelschepen verplicht worden om elektronisch te melden. Of we dit ook moeten doen voor schepen die slechts één product vervoeren, is nog maar de vraag.”

## Gemakkelijk en veilig

Redenen om de elektronische meldplicht uit te breiden naar de tankvaart en de passagiervaart zijn er voldoende. Elektronisch melden is niet alleen praktisch maar ook veilig. Ten Broeke: „Via de marifoon kan iedereen meeluisteren, maar een elektronisch bericht wordt versleuteld verstuurd. Elektronisch melden sluit ook aan bij internationale standaards die nu al gelden voor de zeevaart. De Europese Unie heeft alle zeegaande schepen verplicht zich elektronisch te melden bij de havendiensten. Het is goed voorstelbaar dat dit in de toekomst ook voor de binnenvaart zal gelden. Het is dan ook logisch dat de CCR het voor de containervaart op de Rijn al verplicht heeft.”

## Hoofdingenieur bij de CCR

Als hoofdingenieur bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart begeleidt Gernot Pauli het werk van alle technische vakgroepen binnen de CCR. Het elektronisch melden wordt door drie technische vakgroepen behandeld: de werkgroep RIS, de werkgroep politiereglement en het comité politiereglement. “Door het elektronisch melden garanderen we dat verkeersposten en Reviercentrales over accurate gegevens beschikken. Dat is belangrijk voor de veiligheid in de Rijnvaart. In het ideale geval worden de gegevens niet speciaal voor het melden gegenereerd, maar staan ze al eerder ter beschikking. Ze worden dan praktisch alleen nog maar doorgestuurd naar de meldposten.”

## Rijnvaartcommissaris voor Nederland

Ivo ten Broeke is sinds 2005 Rijnvaartcommissaris voor Nederland in de CCR. Daarnaast is hij binnen het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor de implementering van RIS, waar elektronisch melden deel van uitmaakt. Ten Broeke heeft de lange geschiedenis van het elektronisch melden van dichtbij meegemaakt. “In 1990 organiseerde Rijkswaterstaat in Dordrecht een eerste proef met elektronisch melden. Het lukte toen nog niet omdat de mobiele datacommunicatie nog niet goed werkte. In 1995 heeft Jos van Splunder dit project overgenomen en er BICS van gemaakt. Een paar jaar later is elektronisch melden onderdeel geworden van RIS.”

*Ivo ten Broeke (l) en Gernot Pauli.  
“Elektronisch melden sluit ook aan bij internationale standaards die nu al gelden voor de zeevaart.”*







## “MIB wordt dit jaar verder verbeterd”

Heinz Wepper werkt bij de dienst voor verkeerstechniek van de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Koblenz. Hij houdt zich sinds 1992 bezig met het Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB). Dit systeem werd de afgelopen jaren op verschillende punten aangepast om elektronisch melden op de Rijn mogelijk te maken. Ook dit jaar wordt MIB verder geoptimaliseerd. Parallel hieraan wordt werk gemaakt van een nieuw meldsysteem.

“Wij hebben MIB enkele jaren geleden omgezet van de Erinot 0.6 standaard naar de Erinot 1.2 standaard”, vertelt Wepper. “In dat kader hebben we alle verplichte datavelden en ook enkele optionele velden in het systeem geïntegreerd. Verder hebben we het mogelijk gemaakt om BICS-meldingen via internet te ontvangen.” De aanpassingen in het MIB waren succesvol. Sinds de invoering van de elektronische meldplicht op 1 januari 2010 verloopt de dataoverdracht stabiel. Slechts af en toe duiken volgens Wepper nog kleine problemen op. “Dit is nu eenmaal techniek. Bij software kun je gedurende de eerste maanden na de aanpassing nooit helemaal zeker zijn dat alles werkt. Maar we hebben nationaal en internationaal afgesproken hoe de operators in de reviercentrales op eventuele storingen moeten reageren.”

### Nationale verschillen

Een moeilijk aspect bij de invoering van de elektronische meldplicht waren de verschillen in de nationale meldsystemen. In het Duitse

MIB worden alleen gegevens van meldplichtige schepen en koppelverbanden vastgelegd, om bij averij hulpmaatregelen te kunnen coördineren. Maar in het Nederlandse IVS90 worden ook gegevens van niet-meldplichtige schepen en koppelverbanden geregistreerd. Verder zijn er verschillen ter attentie van de soort gegevens die in beide systemen worden vastgelegd. Zo wordt de diepgang van een schip in Duitsland slechts op speciaal verzoek opgevraagd en verwerkt, terwijl dit in Nederland gewoon standaard gebeurt.

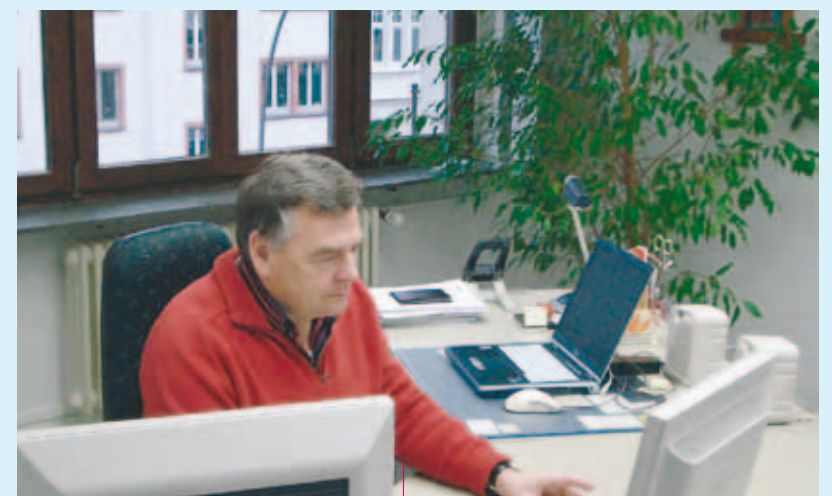
### Nieuw meldsysteem

Samen met de vakgroep telematica van de Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest werkt de dienst verkeerstechniek momenteel aan de verdere optimalisering van het MIB. In de loop van dit jaar zal de beschikbaarheid van het systeem verbeterd worden. “We gaan de kanalen voor dataoverdracht verdubbelen en tevens een monitorprogramma integreren, zodat fouten bij de dataoverdracht sneller

herkend worden”, licht Wepper toe. “Daarna zullen in het huidige MIB waarschijnlijk geen verdere verbeteringen meer worden doorgevoerd, want we zijn al bezig met de planning van een nieuw meldsysteem. Nieuwe inzichten worden meegenomen in de ontwikkeling van dit nieuwe systeem.” Duitsland gaat het nieuwe meldsysteem in nauwe afstemming met Nederland, Frankrijk en Zwitserland ontwikkelen. Wepper: “De huidige meldsystemen zijn op nationaal vlak ontstaan en voldoen aan nationale eisen. Naar mijn mening moet je de eisen voor een nieuw meldsysteem op internationaal vlak afstemmen, zodat het er voor de binnenvaart uitziet als één systeem.”

De internationale afstemming zal wel geen probleem zijn, want inmiddels kennen de technisch specialisten in de deelnemende landen elkaar al vele jaren. Maar hoe snel de ontwikkelingen gaan is volgens Wepper ook afhankelijk van de infrastructuur die in Duitsland aanwezig is. “We moeten een systeem

realiseren dat in heel Duitsland werkt. Voor de dataoverdracht willen we internet en intranet gebruiken. Maar in bepaalde landelijke regio's, zoals langs het Main-Donau-kanaal, is dat niet eenvoudig. We zijn er dus ook van afhankelijk hoe snel deze netwerken in Duitsland worden uitgebouwd.”



*Heinz Wepper. “We moeten een systeem realiseren dat in heel Duitsland werkt.”*



# “De sector houdt uitbreiding van de verplichting niet tegen”



*Jan Kruisinga. “Op veel vaarwegen is elektronisch melden nog niet mogelijk. Door de verplichting op de Rijn is het daardoor dubbel werk.”*

**Jan Kruisinga is sinds 1970 binnenvaartondernemer. Al 22 jaar geleden had hij een computer (een Tulip) aan boord van zijn schip, het ms Derkiena waarmee hij voor de NPRC voer. Hij nam halverwege de negentiger jaren deel aan één van de eerste projecten voor digitale communicatie, het e-mail project Waternet van Joanknegt & Vieveen en is sinds 1999 gebruiker van BICS. Hij is vicevoorzitter van de CBOB en van de EBU/ESO-commissie voor Nautisch-Technische zaken.**

“We hadden niet speciaal BICS vanwege het containervervoer – bij de NPRC gebeurde dat maar af en toe.” Hij vond het vooral gemakkelijker om digitaal te melden, hoewel de toenmalige versie van BICS – draaiend ‘onder ms-DOS’ – nog echt pionieren was voor de binnenvaartondernemer. “Maar BICS heeft altijd een goede helpdesk gehad. Je werd echt ondersteund en je kon er altijd terecht met je vragen.” Toen hij een paar maanden aaneen containers vervoerde, heeft hij ook een stuwprogramma aangeschaft, Containerplanner van Autena Marine. “Er waren periodes dat de dekking voor de data-uitwisseling niet voldoende was. Dan zakte het animo van de gebruikers in. De schipper is op de eerste plaats bezig met varen, en niet op de wereld om de problemen van zo’n programma op te lossen.” Periodes die nadelig waren voor het BICS-proces.

**NTK**

Jan Kruisinga is lid van het hoofdbestuur van de Koninklijke Schuttevaer (en van de besturen van afdeling Drechtsteden en de Internationale afdeling). Toen zes jaar geleden de Europese koepelorganisaties EBU en ESO gezamenlijk de Nautisch-Technische Commissie (NTK luidt de gangbare (Duitse) afkorting) oprichtten, nam Jan Kruisinga als vicevoorzitter van de Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB) namens Kantoor Binnenvaart deel aan het overleg in die commissie. Hij werd na 2,5 jaar gevraagd er voorzitter van de NTK te worden. Dat was hij 2,5 jaar lang en momenteel is hij er vicevoorzitter van. Daarnaast is hij lid van de CDA-fractie in Zwijndrecht. Wat bezielt iemand om zoveel taken op zijn schouders te nemen? “Een beetje gestoord moet je wel zijn”, zegt hij

lachend. “Het is vrijwilligerswerk, maar niet vrijblijvend. Als je jong bent, ben je met je bedrijf bezig en heb je geen tijd om je met dit soort zaken bezig te houden. Toen mijn oudste zoon in het bedrijf kwam, heb ik taken aan hem over kunnen dragen. Ik had toen gelegenheid om tijd te steken in de organisaties, waarvoor ik werd gevraagd door de CBOB. Je groeit daar in, je leert steeds meer en met die kennis kun je ook weer meer taken aan.” Hij vertegenwoordigt de CBOB, het Kantoor Binnenvaart maar ook als het uitkomt het CBRB in de NTK. “Over nautisch-technische zaken wordt niet veel verschillend gedacht. Ik houd me niet met de politiek bezig.” Wel met de wetgeving voor bijvoorbeeld de verplichting om elektronisch te melden op de Rijn. “Ik heb me er in 2008 tegen verzet om dat toen al in te voeren. De randvoorwaarden waren nog niet in orde. De schipper kon toen onmogelijk verantwoordelijk worden gehouden voor de meldingen die werden gedaan, omdat de ontvangst niet was gegarandeerd. De CCR was duidelijk veel te optimistisch bezig. Goed dat de brancheorganisaties toen op het vinkentouw zaten. De veiligheid werd er niet beter door gewaarborgd. Als er een ramp zou zijn gebeurd, dan waren de gegevens nog niet altijd beschikbaar.”

**Voorspoedig**

Inmiddels is wel aan de randvoorwaarden voldaan en is per 1 januari de verplichting definitief ingevoerd. Tot nu toe lijkt alles voorspoedig te verlopen. Er staan in de wetgeving van de CCR echter nog twee zaken, die pas volgend jaar worden ingevoerd: het opgeven van de containernummers in het bericht en de stuwlocatie van de containers aan boord. “De sector zal dit niet tegen-

houden”, verklaart Jan Kruisinga. “Echter, we hebben wel gezegd: eerst maar eens kijken of het hele systeem naar behoren werkt.” Dat schippers die gegevens niet prijs willen geven, betwijfelt hij. “Ze staan nu toch ook in het stuwprogramma. Alleen hebben we niet het vertrouwen dat al die gegevens als ze verzonden worden, ook daadwerkelijk doorkomen.

Maar als blijkt dat alles goed werkt, dan geven we het fiat voor het verplicht verzenden van die andere gegevens. Het lijkt me verstandig als dan ook alle containernummers worden doorgegeven, en niet alleen die van de containers met gevaarlijke stoffen. Immers, als een schip met vier lagen containers onder een brug doorvaart en de bovenste laag schuift deels in het water, dan moet je toch weten welke containers er in het water liggen.”

Hij beaamt dat in dat geval alle schepen met containers moeten beschikken over een stuwprogramma. “Uiteindelijk wel, maar schepen die incidenteel met containers varen, kunnen dat nog wel handmatig doen. Persoonlijk zou ik dat liever niet doen, vind zo’n stuwprogramma veel gemakkelijker.” Dat is zeker het geval sinds alle verladere terminals de gegevens over de containers ook digitaal ter beschikking stellen, zodat de schipper in principe zelf niets meer handmatig hoeft toe te voegen. Mocht een schipper echt maar af en toe met containers varen, dan kan hij de digitale melding ook door de terminal laten doen. “Dat is een escape in de verplichting: je blijft weliswaar verantwoordelijk, maar je kan het laten doen door de verlader.” Hij heeft er begrip voor als momenteel niet veel ondernemers in staat zijn extra investeringen te doen. “De organisaties zijn het eens dat er

bij de ondernemers op dit moment van de crisis geen extra financiële ruimte is om te investeren in

*“Als digitaal melden goed werkt, komt er fiat voor verplicht melden containernummers”*

verband met verdergaande verplichtingen aan te gaan voor het stuwprogramma van containers.”

Uitbreiding van de verplichting tot elektronisch melden ziet Jan Kruisinga met vertrouwen tegemoet. “Een groot deel van de tankvaart bijvoorbeeld gebruikt BICS al. Daar is het natuurlijk ook gemakkelijker, want een tanker vaart in tegenstelling tot een containerschip met maar één of twee producten.” Op den duur zal het ook voor de rest van de vloot noodzakelijk worden om met de computer digitaal de ladinggegevens door te zenden. ‘Denk maar aan het project papierarm varen.’ Het papierarm varen betekent volgens Jan Kruisinga ook dat er een einde komt aan de praktijk bij het beladen dat het schip niet op

de papieren kan wachten omdat het volgende schip voor de kant komt. “Met containers heb je soms te maken met een stapel papieren van twintig centimeter hoog. Je gaat dat niet allemaal nalezen, maar je bent er als schipper wel verantwoordelijk voor.” Dat geldt ook voor het gewicht van de container. “Je bent nu eenmaal verantwoordelijk voor de correcte stuwage aan boord.”

**Uitbreiding**

Jan Kruisinga vindt het wenselijk als elektronisch melden ook op andere vaarwegen mogelijk wordt gemaakt. “Er wordt bijvoorbeeld in Frankrijk en België al aan gewerkt.” Duitsland zou ook meer uit moeten breiden, bijvoorbeeld op de rivieren Neckar, Main en Moezel en op het Noord-Duitse kanalenet. “Als je daar nu containers laadt met gevaarlijke stoffen, moet je eerst per marifoon melden en later elektronisch op de Rijn. In plaats van alles twee keer doen, zou het toch veel efficiënter kunnen.” Die uitbreiding van de mogelijkheden zou het elektronisch melden zeker ook veel aantrekkelijker maken voor de binnenvaart in Noord-West Europa.





# Toelichting op de meldplicht

**De CCR heeft als toelichting op de elektronische meldplicht een ‘Informatief document voor het scheepvaartbedrijfsleven’ geschreven. Hieronder enkele punten die alle meldplichtige schippers aangaan.**

De meldplicht is in artikel 12.01 van het RPR vastgelegd. De CCR publiceert de instructie voor de scheepsexploitanten op haar website: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org). Overeenkomstig het CCR-Besluit 2007-II-20 geldt vanaf 1 april 2008 voor schepen en samenstellen die ten minste één container met gevaarlijke stoffen of meer dan twintig normale containers vervoeren, de verplichting tot het overdragen in elektronische vorm van de volgens het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) voorgeschreven meldingen.

*1. Wat moet worden verstaan onder het begrip container in artikel 12.01 van het RPR?*

Onder het begrip moeten ISO-containers worden verstaan, en de gewoonlijk in het weg- en spoorverkeer gebruikte wissellaadbakken, onafhankelijk van hun grootte of bouwwijze.

*2. Welke gegevens krachtens artikel 12.01 van het RPR moeten elektronisch worden overgedragen en welke moeten via een melding op een andere wijze worden aangevuld?*

Artikel 12.01, tweede lid, van het RPR verduidelijkt dat bij de elektronische melding door een derde, dat wil zeggen niet afkomstig van het betrokken schip, de elektronische melding mondeling via marifoon kan worden aangevuld met specifieke aanwijzingen. Zo kunnen schepen die zelf niet over de nodige uitrusting aan boord beschikken toch deelnemen aan de procedure van het elektronisch melden door de uitrusting van andere diensten of personen, bijvoorbeeld van de verantwoordelijken aan land, te gebruiken. Deze meldingen die mondeling via de marifoon door de schipper worden overgedragen kunnen tevens de volgende krachtens artikel 12.01, eerste lid, vereiste gegevens betreffen:

- Positie, vaarrichting;
- Lengte en breedte van het schip;

- Soort, lengte en breedte van het samenstel;
- Diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
- Route;
- Haven waar is geladen;
- Aantal personen aan boord.

*3. Bestaat de verplichting tot het verzenden van een elektronische melding ook wanneer de schipper zelf de vereiste gegevens niet elektronisch heeft ontvangen?*

Ja, de verplichting tot het verzenden van een elektronische melding bestaat ook wanneer de schipper zelf de vereiste gegevens niet elektronisch heeft ontvangen.

*4. Is het voldoende voor het verzenden van een elektronische melding, uitsluitend door middel van de software de velden in te vullen die overeenkomen met hetgeen wordt vereist krachtens artikel 12.01 van het RPR, om aan de meldplicht te voldoen?*

Ja.

*5. In hoeverre is de schipper voor de juistheid van de overgedragen gegevens verantwoordelijk?*

De verantwoordelijkheid van de schipper (van de vervoerder) voor de juistheid van de overgedragen gegevens en de beperkingen van deze verantwoordelijkheid bij het vervoer van containers waarop het ADNR van toepassing is, blijken uit punt 1.4.2.2 van het ADNR. Daarbij kan de schipper evenwel vertrouwen op de informatie en gegevens die hem door andere betrokkenen ter beschikking werden gesteld (ADNR 1.4.2.2.2). Dat geldt overeenkomstig ook voor het vervoer van containers waarop het ADNR niet van toepassing is. In de praktijk krijgt de schipper immers veel gegevens van derden. Op deze informatie moet hij kunnen vertrouwen, tenzij die kennelijk verkeerd is. De schipper kan de informatie die hem ter beschikking werd gesteld, onmogelijk zelf

controleren. Dat geldt ook voor de inhoudsopgave van elke container. Gezien de omvangrijkheid van deze gegevens mag de melding uitsluitend in elektronische vorm overeenkomstig de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart, editie 1.2, worden overgebracht. De schipper zou de ladingslijst van de containers met alle relevante gegevens, elektronisch van de terminal moeten ontvangen. Daaruit kan worden opgemaakt dat betreffende de verantwoordelijkheid van de schipper van een schip of samenstel met containerlading:

- De schipper over het algemeen voor de aan boord geladen lading betreffende de hoeveelheid en het stuwplan verantwoordelijk is, dat geldt ook bij een wijziging vlak voor het begin van de reis;
- De schipper in elk geval in principe verantwoordelijk is voor de melding van de lading aan de bevoegde autoriteiten en van wijzigingen aan de lading die de onderweg gebeurd zijn;
- De schipper gegevens moet controleren en bij kennelijke onjuistheden moet corrigeren wanneer die gegevens over de lading door andere personen of instanties aan de bevoegde autoriteiten werden gemeld;
- Gedeeltelijke meldingen van ladingsterminals aan de bevoegde autoriteiten tot vergissingen kunnen leiden wanneer de schipper die gegevens niet kent of niet controleert;
- Foutieve of onvolledige meldingen aan de bevoegde autoriteiten door het elektronisch melden van de gehele lading vóór het begin van de reis praktisch uitgesloten zijn;
- De schipper op de gegevens van de terminals over nummers, inhoud en gewicht van de afzonderlijke containers in principe moet kunnen vertrouwen;
- De schipper desnoods de geloofwaardigheid betreffende het gewicht van de lading op basis van de gemiddelde diepgang en

de gegevens van de meetbrief dient te controleren;

- Gedeeltelijke lossingen of ladingen onderweg tevens telkens vóór het begin van de reis aan de bevoegde autoriteiten dienen te worden gemeld.

*6. Is de verplichting tot een elektronisch melden vervuld, wanneer de melding is verzonden, maar wanneer de melding om redenen die buiten de invloedssfeer van de schipper liggen, niet door de verkeerscentrale kan worden ontvangen?*

In principe geldt dat de schipper zich telkens wanneer hij vaststelt dat hij een elektronische melding niet kan verzenden of dat hij geen bevestiging van de verzending van de elektronische melding ontvangt, via marifoon of op een andere wijze bij de verkeerscentrale moet melden. Indien de verzending onmogelijk is vanwege een gebrekkige uitrusting aan boord, moet de schipper vóór het begin of het voortzetten van de reis het gebrek verhelpen en de melding elektronisch verzenden.

Indien de verzending onmogelijk is vanwege een storing bij de verkeerscentrale of bij dergelijke inrichtingen aan wal, of vanwege een gebrekkige radiodekking (Funkloch) of volledige uitval van het netwerk, moet de schipper vóór het begin of het voortzetten van de reis zich in verbinding stellen met de verkeerscentrale en daarmee afspraken maken over het alsnog melden van de vereiste gegevens.

*7. Mag een schip een containerterminal verlaten wanneer het de vereiste gegevens over de lading nog niet heeft kunnen verzenden aangezien de schipper deze gegevens (nog) niet heeft ontvangen?*

Een schip dat direct vanuit een containerterminal de meldplichtige zone in wil varen, mag de terminal

niet verlaten wanneer het de vereiste gegevens over de lading nog niet heeft kunnen verzenden, ook niet, wanneer de schipper deze gegevens (nog) niet heeft ontvangen. Hij mag de meldplichtige zone invaren indien de gegevens beschikbaar zijn en elektronisch gemeld werden.

*8. Hoe kunnen meldingen worden overgebracht wanneer het schip zich in het randgebied van mobiele telefoonnetwerken bevindt?*

De gegevensoverdracht kan in het bijzonder langs de Rijn, afhankelijk van de topografie en de beschikbare ontvangstniveaus tussen Bazel en Karlsruhe, worden onderbroken. Dat kan gebeuren wanneer een mobiele telefoon of een ander zendsysteem tijdens de uitzending van gegevens overschakelt van de ene netwerkaanbieder naar een andere. Dan kunnen aanzienlijke problemen optreden bij de overdracht van gegevens. Om dit probleem te voorkomen is het aan te bevelen:

- De instelling van de mobiele telefoon of van een ander zendsysteem van “automatische netwerkkeuze” naar “handbediende netwerkkeuze” om te schakelen. Zo kan een groot aantal problemen bij gegevensoverdracht makkelijk worden vermeden.
- Een betrouwbare netwerkaanbieder voor dat riviergedeelte uit te zoeken.
- Bovendien kan door een buitenantenne (bijvoorbeeld op het dak van een stuurhut) een grotere overdrachtsbetrouwbaarheid worden gegarandeerd. De buitenantenne zou altijd loodrecht moeten staan om een optimale werking te verkrijgen.
- Mocht een foutloze overdracht evenwel onmogelijk blijken, wordt aanbevolen na een bepaalde tijd opnieuw een poging te doen om de melding over te brengen.





# Containerbinnenvaart gaat goed om

Het is nu definitief: sinds 1 januari moet een schip dat containers met gevaarlijke stoffen en/of méér dan twintig containers vervoert op de Rijn (en in Nederland op vaarwegen van klasse IV en hoger) zich elektronisch melden. Dit voornemen bestaat al jaren en is uitvoerig gecommuniceerd met de branche. Twee bij deze verplichting betrokken topambtenaren uit Nederland en Duitsland vertellen hoe zij aankijken tegen de nieuwe situatie: Mathias Polschinski van de Fachgruppe Telematik bij de Wasser- und Schifffahrtsdirektion en Jos van Splunder van het ScheepvaartVerkeersCentrum, onderdeel van Rijkswaterstaat (RWS).

## BICS-Pionier

Jos van Splunder stond als medewerker van Rijkswaterstaat Dienst Zeeland aan de wieg van BICS. De omschrijving 'geestelijk vader van BICS' vindt hij teveel eer. "We begonnen een jaar of 15 geleden met een proeftraject. In het kader van een nieuw haveninformatiesysteem voor Zeeland Seaports werd het functioneren van elektronisch melden voor de zeevaart getest. Je bent natuurlijk niet alleen met zoiets bezig. Ik had wel ideeën, maar het was Robert Scherpier die het wist te vertalen en Piet Nefkens zag de operationele meerwaarde ervan in. Die twee zijn helaas allebei veel te vroeg overleden." Wat Jos van Splunder vooral moeilijk vond in al die jaren, is geduld opbrengen. "Je wilt meestal sneller vooruit dan technisch en organisatorisch mogelijk is." De toepassing van BICS bevorderde het gebruik van PC's aan boord van binnenschepen. "Het begon op kleine schaal, met zo'n 25 schepen, alles nog via GSM. Na enige tijd toonden ook Duitsland en Frankrijk belangstelling voor elektronisch melden." Christian Krajewski (WSD Südwest) en Pascal Vinet (VNF) speelden volgens Van Splunder daarin een dragende rol. "De internationale samenwerking kenmerkte zich altijd door wederzijds respect en het lef om op elkaar te durven wachten met de ontwikkelingen."



Beiden zijn goed op de hoogte van de situatie op de vaarwegen, kort na de invoering van de verplichting. Jos van Splunder: "Ik ben geregeld met de verkeerscentrales. De medewerkers klinken tevreden. De medewerkers klinken tevreden. Als een meldplichtig schip zich niet elektronisch meldt, wordt de scheepsnaam meteen doorgegeven. Het Bureau Telematica Binnenvaart neemt contact op met de schipper en vraagt of hij ondersteuning nodig heeft. Er zijn nog geen negatieve reacties bekend. Je merkt wel dat veel ondernemers tot op het laatste moment hebben gewacht met overschakelen op elektronisch melden, ondanks de duidelijke communicatie erover. Ook veel inland terminals hebben pas op het laatst software aangeschaft, zodat aan boord de gegevens digitaal kunnen worden ontvangen. Zonder de verplichting zouden ze dat nog steeds niet hebben gedaan." Juist terminals zijn belangrijk als beginpunt van de informatieketen. "Binnenvaartorganisaties zoals CBRB, Het Kantoor, Koninklijke Schuttevaer, BDB horen de terminals daarop te wijzen." In Nederland geldt de meldplicht ook buiten de Rijn op de klasse IV-vaarwegen. Een vervoerder van afvalcontainers schrok ervan dat hij ook over moest schakelen op elektronisch melden. "Die was niet voorbereid, maar binnen een week waren alle nodige stappen gezet en was alles op orde."

## Uitwisseling

In april 2008 was de verplichting om op de Rijn elektronische te melden al een keer ingevoerd, maar omdat met name de internationale uitwisseling van gegevens gebreken vertoonde, is die verplichting opgeschort. Die problemen zijn opgelost. Mathias Polschinski: "Ons meldsysteem werkt stabiel en het uitwisselen van gegevens met Nederland, Frankrijk en Zwitserland loopt prima. De operators in de verkeerscentrales zijn tevreden met de aanpassingen die we de afgelopen anderhalf jaar doorgevoerd hebben. Er is in deze periode enorm veel gebeurd. We hebben in Duitsland een bedrijf in de arm genomen dat ons 24 uur per dag ondersteunt, mochten er nog technische problemen opduiken. Dit bedrijf kan ook direct in contact treden met de RWS-collega's in Nederland. De schippers leven de

elektronische meldplicht goed na, al was er begin dit jaar in Nederland een voorval met een Duits schip. De schipper kon niet elektronisch melden, omdat hij geen PC aan boord had. Inmiddels hebben we met de rederij gesproken en heeft de schipper zijn eerste BICS-melding verstuurd. Je merkt dat sommigen het nog een beetje aan het uitproberen zijn, maar dat is menselijk."

## Het uitwisselen van gegevens met Nederland, Frankrijk en Zwitserland loopt prima

## Samenwerking

Polschinski prijst de internationale samenwerking. "Op alle niveaus. Van de management- en directie-etage tot in de verkeerscentrales. In oktober hebben we een training georganiseerd voor de medewerkers van de centrales in Basel, Gamsheim, Oberwesel, Duisburg en Nijmegen. Daarmee kweek je begrip voor elkaars meldsysteem, wat goed is als je procedures in de verkeerscentrales wilt uniformeren." Van Splunder: "De werkwijze van operators in Nederland is in Duitsland, Zwitserland en Frankrijk voor ruim 80 procent overgenomen. Je kunt rustig zeggen dat de werkwijze op de hele Rijn nu gelijk is."

## Gezamenlijk systeem

Deze internationale samenwerking kan nog verder worden uitgebouwd, zegt Polschinski. "Zo willen we onderzoeken of we onze huidige systemen verder kunnen optimaliseren en of het mogelijk en wenselijk is om voor de toekomst één gezamenlijk meldsysteem te bouwen." Eind januari was een eerste bijeenkomst over dit onderwerp. In Nederland wordt IVS90 gebruikt, in Duitsland MIB2. Jos van Splunder: "IVS90 is op de eerste plaats voor verkeersmanagement opgezet, en we gebruiken het tevens als ondersteuning bij ongevalmanagement. Het MIB is meer bedoeld als hulpmiddel bij noodgevallen. De basis is gelijk maar de handelswijze verschilt. We onderzoeken of we

samen een toekomstvisie kunnen ontwikkelen." Dat biedt ongetwijfeld voordelen. Polschinski: "Schipper hoeven daardoor minder rekening te houden met landspecifieke regelingen. Maar misschien kunnen we ook nog eens een nieuwe BICS-versie ontwikkelen die nog beter afgestemd is op de systemen, en de meldplicht verder harmoniseren."

## Volgende stap

Nu de invoering een feit is, volgt al spoedig de eerste evaluatie. Mathias Polschinski: "Eerst gaan we kijken welke vragen er uit de praktijk komen." Jos van Splunder: "Wat klopt nog niet? Wat ontbreekt er? Welke afstemming moet beter in technisch of wettelijk opzicht." De schipper wordt bij die evaluatie betrokken. "We hopen in september de resultaten van die evaluatie aan de CCR te kunnen rapporteren." De CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) heeft als rechtgevend orgaan in de Rijnvaart de verplichting uitgevaardigd.

## Uitbreiding

Ook andere doelgroepen in de binnenvaart kunnen te maken krijgen met de elektronische meldplicht. De tankvaart bijvoorbeeld, en de passagiersvaart. In Nederland is er dit jaar nog een proef te verwachten met hotelschepen, waarschijnlijk met het mps Henry Dunant. Van Splunder: "Wat voor aanpassingen zouden nog nodig zijn in de centrale en aan boord, zodat ook hotelschepen zich elektronisch kunnen melden?" Het melden op zich is geen probleem, maar het is de vraag of het haalbaar is om ook complete passagierslijsten over te seinen. Dat is in het MIB2 in elk geval nog niet mogelijk. De uitbreiding van de verplichting in Duitsland is voorlopig vooral geografisch. Er wordt gekeken welke vaarwegen eronder kunnen vallen. Per 1 januari is de normale (dus niet de elektronische) meldplicht uitgebreid op het Küstenkanal en het noordelijk deel van het Dortmund-Ems-kanaal. Polschinski: "Men kan nu al op andere vaarwegen dan de Rijn elektronisch melden, maar verplicht is dat niet. Wel verwacht ik dat schippers het in de praktijk zullen doen. Als ze elektronisch kunnen melden, waarom zouden ze dat dan niet overal doen?" In Zwitserland is de meldplicht ook

van kracht op het bevaarbare deel van de Rijn boven Basel.

## AIS

De binnen enkele jaren ingevoerde verplichting om aan boord Inland AIS (Automatic Identification system) transponders te hebben, kan invloed hebben op de elektronische meldplicht. Van Splunder: "Dat zou een vermindering kunnen betekenen van de administratieve lasten, en van het radioverkeer tussen schepen en centrales. Maar hierover moeten internationaal goede afspraken worden gemaakt." Polschinski staat daar positief tegenover. "Op de lange termijn. Over een goede landinfrastructuur moeten we nog nadenken. Bij AIS moet je bovendien rekening houden met de beveiliging van gegevens tegen misbruik. Dat is best een complex thema. Of het marifooverkeer tussen schip en verkeerscentrale door de koppeling



## Oproep

Mathias Polschinski doet een oproep aan de schippers om geduld te hebben als ze in de Duitse verkeersposten niet onmiddellijk een operator bereiken. "Het kan gebeuren dat schippers ons per marifoover proberen te bereiken en niet gelijk verbonden worden. Dat wil niet zeggen dat de centrale onbemand is. Maar wij hebben in Duitsland niet zo'n systeem waarbij je kan meeluisteren als een schipper met de centrale communiceert. Je krijgt ook geen signaal dat de lijn bezet is. We doen dat om veiligheidsredenen. Het is dus ook in het belang van de schipper zelf. Daarom hoop ik dat schippers er begrip voor hebben en geduld op kunnen brengen."



# met verplichting



met AIS zal verdwijnen, weet ik niet. Aan de Duitse kust heeft men dit bewust niet gedaan. Men wil een teken van leven van de schipper. We zullen een concept moeten bedenken hoe we dit in de binnenvaart aanpakken. Persoonlijk kan ik me niet voorstellen dat er geen contact meer zou zijn tussen schipper en verkeerscentrale. Dat zou ik ook niet verstandig vinden."

#### Positie container

In de officiële tekst van de CCR staat vermeld dat op 1 april 2011 de elektronische meldplicht wordt uitgebreid met het opgeven van containernummers en van de stuwage aan boord, met name van

containers met gevaarlijke stoffen. Dat zijn gegevens die uiteindelijk bij calamiteiten relevant zijn voor hulpverleners. Toch is die verplichting nog niet echt aangekondigd. Mathias Polschinski: "De mogelijkheid om containernummers door te geven bestaat al en ook de positie van containers in stuwagepakketten wordt ondersteund, zowel in MIB2 als in IVS90. Maar in Duitsland vinden we dat we eerst goed moeten kijken hoe al deze gegevens kunnen doorgegeven worden. Het grootste probleem zal je hebben met lege containers. We moeten dat goed voorbereiden en als we merken dat er nog technische hindernissen zijn, moeten we eerst die weg-

werken. Als er al een uitbreiding van de meldplicht komt op 1 april 2011, dan vind ik het belangrijk dat het systeem tegen die tijd perfect functioneert."

*Je kunt rustig zeggen dat de werkwijze op de hele Rijn nu gelijk is*

Jos van Splunder wijst op een aantal zaken die voordien moeten zijn opgehelderd. "Heeft elke schipper een stuwprogramma aan boord,

hebben de terminals de noodzakelijke software? De CCR vindt dat bij calamiteiten bekend moet zijn waar de containers met gevaarlijke stoffen zich bevinden en welke andere stoffen aan boord zijn. Een container met gevaarlijke stoffen is meestal goed verzegeld, maar minder goed verzegelde containers kunnen soms nog gevaarlijker zijn. Denk aan een lading bevroren erwten of kunstmest. Ik denk dat het niet lang duurt voor alle doelgroepschepen zich elektronisch moeten melden. De trend is toch dat de gegevens van zeevaart en binnenvaart steeds meer met elkaar verweven worden. Ook dat kan een vermindering van de administratieve

*Mathias Polschinski en Jos van Splunder in Duisburg op de oever van de Rijn.*

lasten betekenen. Bovendien zijn dan ook eenvoudiger vrij complete statistieken te realiseren." Een win/win-situatie. "Want dat heeft weer tot gevolg dat we het onderhoud van de vaarwegen beter kunnen plannen."



Operators aan de slag met elektronisch melden

# “Elektronisch melden is een mijlpaal”



**Een belangrijke voorwaarde voor het elektronisch melden op de Rijn is dat de nationale meldsystemen goed functioneren en op elkaar afgestemd zijn. Maar even belangrijk is een uniforme werkwijze in de verkeerscentrales. Hierover mochten de operators in de verkeerscentrales vorig jaar meepraten tijdens internationale workshops. Leonhard Witting, Uwe Deversi en Brian Vrijaldenhoven kijken positief terug op deze bijeenkomsten.**

*(vlnr) Brian Vrijaldenhoven,  
Uwe Deversi en Leonhard  
Witting.*

Leonhard, Uwe en Brian kennen de praktijk van binnenschippers maar al te goed, want ze hebben alledrie gevaren. Leonhard werkte bij de Stinnes-rederij voor hij overstapte naar de havendienst. Daarna ging hij aan de slag als nautisch medewerker in de verkeerscentrale van Duisburg. Hij werkt daar intussen 17 jaar. Uwe, sinds drie jaar nautisch medewerker in de verkeerscentrale van Oberwesel, heeft 20 jaar lang op een chemicaliëntanker gevaren. Ook Brian was actief in de tankvaart voor hij in dienst trad van Rijkswaterstaat. Hij heeft acht jaar op de verkeerspost in Nijmegen gewerkt en is inmiddels alweer 2,5 jaar adviseur verkeersmanagement in het waterdistrict Boven-Rijn en Waal van Rijkswaterstaat Oost-Nederland. De kennis die ze hebben opgedaan

toen ze nog voeren, komt hen vandaag goed van pas bij hun dagelijkse werkzaamheden. Leonhard: “Naast het verzamelen van BICS- en ADNR-gegevens leiden wij alles in goede banen als er een noodmelding binnenkomt. Dan is het handig als je de plaats van het ongeval kent en weet waar je de schipper heen kunt sturen zodat hij geholpen wordt.”

#### **Internationale werkgroep**

In januari 2009 werden de operators van alle verkeerscentrales langs de Rijn betrokken bij de internationale werkgroep elektronisch melden. Ze mochten meedenken over de omzetting van het elektronisch melden in de praktijk. Leonhard: “De vraag was hoe we tot een werkbaar systeem konden komen. Technisch is alles mogelijk, maar het is ook belangrijk

dat er op de verkeerscentrales juist wordt gehandeld. Tijdens internationale bijeenkomsten hebben we onder meer onze ervaringen uitgewisseld met meldingen van gevaarlijke stoffen per fax of telefoon. Daarnaast konden we aangeven hoe een meldsysteem eruit moet zien, zodat we bij averijen de hulpdiensten ter plekke optimaal kunnen ondersteunen. Op basis van deze input heeft men gekeken wat technisch haalbaar was en hoe men de bestaande systemen kon optimaliseren.”

De groep kwam maandelijks bij elkaar, telkens op een andere verkeerscentrale. Brian: “Van elke verkeerspost was minstens één iemand aanwezig. Samen hebben we een uniforme werkwijze vastgelegd voor alle operators langs de Rijn: welke gegevens moeten we invoeren

of controleren? Hoe treden we op als een schip zich niet correct meldt? Op deze vlakken spreken we nu met één stem – van Basel tot Dordrecht.” Over de gezamenlijke workshops met andere operators uit Duitsland, Nederland, Frankrijk en Zwitserland zijn ze enthousiast. “We hadden dit al veel eerder moeten doen”, vindt Uwe. “Ook vroeger ontmoette je wel eens collega’s uit een andere verkeerscentrale, maar dat was meer op eigen initiatief. Dankzij de bijeenkomsten in 2009 zijn verkeerscentrales veel nauwer gaan samenwerken.” Leonhard: “We willen elkaar ook in de toekomst één tot twee keer per jaar blijven ontmoeten om problemen te bespreken en ervaringen uit te wisselen. Niet alleen op het niveau van de leidinggevers in de verkeerscentrales, maar op alle niveaus.”

#### **Eén druk op de knop**

Inmiddels moeten de meeste containerschepen op de Rijn alweer enkele maanden verplicht elektronisch melden. Het is een mijlpaal, niet alleen voor de containervaart maar voor de gehele Rijnvaart. Leonhard: “We kunnen nu een maximum aan informatie verzamelen en daardoor in noodsituaties de hulpdiensten goed informeren. Dat is de zin van het hele systeem. Eén van de aanleidingen was het ongeluk met de Excelsior in 2007. Toen hebben we vastgesteld dat een aanzienlijk deel van de informatie ontbrak.” Uwe: “Vroeger wisten we nooit exact welke lading een containerschip aan boord had. We moesten dat opmaken uit talloze faxen en e-mails. Dat was tijdrovend en de informatie was soms niet correct. De gegevens kwamen



# aal voor de Rijnvaart”

vaak van de verlader, terwijl we nu informatie van de schipper krijgen. Vandaag kunnen we met één druk op de knop een noodbericht printen en doorsturen naar de hulpdiensten ter plekke.”

*Technisch is alles mogelijk, maar ook op de verkeerscentrales moet juist worden gehandeld*

Uwe heeft alleen in de maand januari al twaalf noodberichten uitgedraaid. Vanuit de verkeerscentrale Oberwesel houdt hij ook de scheepvaart nabij Bingen in de gaten. Op dit deel van de Rijn kan de stroming erg gevaarlijk zijn. Jaarlijks gebeuren er veel ongevallen. “In januari was er elke nacht wel iets aan de hand, ook met containerschepen”, aldus Uwe. “Dankzij het elektronisch melden weten we nu snel wat een schip geladen heeft. Dat is een grote stap vooruit voor de veiligheid in de hele Rijnvaart. De programma’s die we ontwikkeld hebben worden immers ook voor andere scheepstypes gebruikt. Zo zetten we de nieuwe noodberichten ook in voor de tankvaart.” Brian: “Als een schip vroeger uit Duitsland kwam, hadden we in Nijmegen

slechts een paar digitale gegevens. De rest moest worden doorgefaxt door onze collega’s in Duitsland. Nu hebben we alle informatie overzichtelijk bij elkaar. In noodsituaties kan je dus veel sneller reageren.”

## Voorlichting

Tijdens de eerste weken van 2010 hebben de operators in de verkeerscentrales echter vastgesteld dat nog niet alle schippers weten hoe BICS werkt. Uwe: “Sommige schippers wijzen de nieuwe technologie gewoon af. Dat heeft wellicht ook te maken met de relatief hoge gemiddelde leeftijd in de sector.” Leonhard: “Vaak gaat de knop pas om als mensen echt in een noodsituatie verkeren. Pas dan beginnen ze ons werk te waarderen. Tot die tijd beschouwen ze het elektronisch melden als een volgsysteem, wat niet het geval is.” Het is volgens Uwe begin dit jaar regelmatig gebeurd dat schippers zich niet correct gemeld hebben. De uitvluchten varieerden van ‘ik wist van niets’ tot ‘mijn computer was kapot’. Uwe: “In zo’n geval nemen we de tijd om de schipper goed te informeren. Indien nodig verwijzen we hem door naar de helpdesk van BICS. Jammer genoeg hoor ik vaak van schippers dat het opbellen van de helpdesk vanuit Duitsland duur is. Dat schrikt sommige schippers af. We hebben begin dit jaar veel aan voorlichting gedaan en dat was ook nodig. Gelukkig ziet meer dan 90 procent van de schippers inmiddels het nut van elektronisch melden in. Ik verwacht

dat dit verder zal toenemen.” Ook de macht der gewoonte speelde een aantal schippers begin dit jaar nog parten. Brian: “Als je vroeger uit Duitsland kwam, stuurde je de BICS-melding aan het eerste meldpunt in Nederland. Uit gewoonte doen veel schippers dat nog steeds, hoewel ze nu moeten melden in Duitsland.” In Duitsland worden de verkeerscentrales ondersteund door een technologiebedrijf, zodat de meldsystemen gegarandeerd 24 uur per dag functioneren. “Als er in het weekend, op feestdagen of midden in de nacht een probleem met de server is, hebben we altijd een contactpersoon die ons helpt. Dat is belangrijk, want de scheepvaart houdt er ook niet om 17 uur mee op.”

## Nooit klaar

Met de technische mogelijkheden die er nu zijn, zo zeggen Uwe en Leonhard, kan men op een ongeval als dat met de Excelsior veel beter reageren. “We kunnen op basis van de gegevens in het systeem herkennen welke container over boord is gegaan en of er gevaar is in zit. Je weet ook de exacte locatie van een container aan boord. Deze informatie wordt door de stuwageprogramma’s automatisch doorgestuurd.” De komende maanden zullen de meldsystemen verder worden geoptimaliseerd. Uwe: “Zo’n systeem is nooit af. In de toekomst komen ongetwijfeld weer nieuwe uitdagingen op ons pad. Bovendien gaat het om de veiligheid van mens en milieu. Op dat



vlak kun je nooit uitontwikkeld zijn.” Leonhard: “Er zullen de komende jaren zeker nog zaken naar voren komen die we nu nog niet kunnen voorzien. Daarom is het belangrijk dat we als operators onderling blijven communiceren. Los daarvan is het ook gewoon leuk om collega’s die je normaal alleen telefonisch spreekt een keertje persoonlijk te ontmoeten.”

*Schippers mogen gerust een kijkje komen nemen*

## Mensenwerk

Eén ding is zeker: hoe ‘elektronisch’ de binnenvaart ook wordt, er zal altijd behoefte zijn aan goed opgeleide operators in de verkeerscentrales.

Want dat zijn tenslotte de mensen die in noodsituaties alles in goede banen leiden. Leonhard: “Om ons werk te kunnen doen, zijn we aangewezen op de data die schippers sturen. We hopen dat het begrip voor onze werkzaamheden verder toeneemt. Misschien moeten ook binnenvaart-ondernemers en operators eens wat vaker bij elkaar op bezoek gaan. Bij ons staat de deur altijd open: schippers mogen gerust een kijkje komen nemen.”

## VNF: “Uitbreiding stap voor stap”

**Ook de Franse vaarwegbeheerders – de VNF (Voie Navigables de Frances) – waren nauw betrokken bij de overgang naar elektronische meldplicht op de Rijn. VNF-medewerker Patrick Locquet geeft leiding aan het elektronisch melden op de Rijn en de andere vaarwegen in Frankrijk. Hij was bereid enkele vragen te beantwoorden over de meldplicht.**

*De problemen bij de introductie van de elektronische meldplicht in april 2008 lagen vooral tussen de systemen in Duitsland en Nederland. Was de VNF betrokken bij het vinden van oplossingen?*

Ja. Onze proefneming gebeurde in IRIS EUROPE I. De VNF implementeerde de uitwisseling van ERINOT berichten tussen de VNF software ‘Cahier de l’Eclusier’ (sleutelbewaarder) en het Duitse MIB systeem. Dit werkte alleen van MIB naar ‘Cahier de l’Eclusier, omdat het MIB geen berichten kon ontvangen.

*Zal de introductie in 2010 soepel verlopen?*

Dat zal niet vanzelf gaan. Het is afhankelijk van hoe de mensen

omgaan met het systeem, en of ze bereid zijn hun dagelijkse gewoonten aan te passen en of de aanschaf van de noodzakelijke apparatuur is financieel werkbaar voor de gebruikers.

*Hoe is de samenwerking met de belanghebbenden in Frankrijk?*

Die samenwerking loopt vooralsnog soepel. Er is een bijeenkomst belegd om het hele proces te evalueren.

*In Nederland is de verplichting ook meteen van kracht voor andere vaarwegen dan de Rijn. Hoe is dat in Frankrijk geregeld?*

In Frankrijk wordt dat zo spoedig mogelijk ook ingevoerd.

*Is er in de (nabije) toekomst één Europees systeem voor het elektronisch melden in de binnenvaart, een mix van MIB en IVS90?*

We werken wel die kant op. Voorlopig werken we met BICS in combinatie met VNF 2000.

*Hoe ziet de uitbreiding van de elektronische meldplicht er volgens u uit naar andere schepen, zoals duwkonvoien, passagiersschepen en tankers?*

Het tijdspad hangt af van de tijd die nodig is voor het aanbrengen van de voorzieningen aan boord van die schepen. De komende jaren zal dit stap voor stap kunnen gebeuren.

*Heeft de introductie en de waarschijnlijke verplichting van inland AIS de komende jaren enig (positief) effect op het gebruik van digitale informatie in de binnenvaart?*

Dit is een heel ander onderwerp, ook al is het in dezelfde omgeving. Het ene apparaat heeft te maken met de scheepsnavigatie, het andere met de lading. Het zal zeker wel een effect hebben op de beroepsgewoonten en –cultuur.

*Is er op de Seine sprake van een verplichting tot elektronisch melden?*

Het is al mogelijk op de Seine, maar er is vooralsnog nog geen verplichting.





Roland Blessinger in de haven van Basel.

# “Iedereen moet zijn steentje bijdragen”

Roland Blessinger geeft leiding aan de Reviercentrale in Basel. Hij is tevens verantwoordelijk voor interne opleiding en gevaarlijke stoffen-management. Hij is bovendien plaatsvervangend leider van de afdeling scheepvaart en havenbedrijf in Basel. “Het brede, internationale takenpakket is interessant en vormt een uitdaging voor mij en voor alle medewerkers in onze haven. In Zwitserland is de goederenscheepvaart alleen in Basel vertegenwoordigd. We vinden het dan ook een privilege om hier te mogen werken.” BICSmal legde hem zes vragen voor over de invoering van de verplichting tot elektronisch melden op de Rijn.

1. *In Nederland staan we tot eind maart 2010 toe dat schepen die zich eigenlijk elektronisch moeten melden dat nog niet doen. Duitsland kent dit gedoogbeleid niet. Hoe gaat men er in Zwitserland mee om?*

zaak uit te zoeken en verdere maatregelen te nemen. In dat geval kan men een waarschuwing of een boete krijgen.

2. *Waren er in januari überhaupt containerschepen die zich niet elektronisch gemeld hebben?*

Ja, die waren er. Het ging vooral om schepen die BICS nog niet geïnstalleerd hadden. Wij verwachten dat deze schepen zich binnenkort wel elektronisch kunnen melden. Maar er waren ook enkele schippers bij die weinig affiniteit met informatica hebben.

3. *In april 2008 werd de meldplicht al eens ingevoerd op de Rijn, maar toen functioneerde de internationale data-uitwisseling niet goed. Hoe hebben Zwitserse rederijen en schippers daarop gereageerd?*

In die tijd wist de scheepvaart nog te weinig over het elektronisch

melden. Ik schat dat het grootste gedeelte van de schippers zich er helemaal niet van bewust was dat de meldplicht was ingevoerd en wat daar de consequenties van waren. Het voorlichtingswerk had beter gekund. Het weer intrekken van de meldplicht heeft dan ook geen commotie veroorzaakt. Men was het erover eens dat eerst de hoofdzaken - technische problemen tussen MIB en IVS90 en de software aan boord - aangepakt moesten worden.

4. *Hoeveel reviercentrales zijn er in Zwitserland? Hoeveel mensen werken daar? Hoeveel containerschepen passeren er jaarlijks?*

Zwitserland is niet te vergelijken met Nederland of Duitsland. Tijdens de laatste internationale bijeenkomst met medewerkers van reviercentrales hebben we echter vastgesteld dat iedere reviercentrale dezelfde problemen heeft, ongeacht haar grootte. In Basel

hebben we slechts één reviercentrale. Ze wordt bemand door acht medewerkers, die allemaal voormalige schippers zijn. Naast hun werk in de reviercentrale exploiteren deze personen onze bilgeboot BIBO REGIO. Bovendien verzorgen ze de 24uurs piketdienst voor de haven van Basel. Per week komen in Basel ongeveer zes koppelverbanden aan die een vaste lijndienst tussen Nederland en Zwitserland varen. Daarnaast komen uiteraard ook losse containerschepen bij ons aan. Aan onze zes terminals worden 90.000 tot 100.000 TEU per jaar overgeslagen.

5. *Verschildt de werkwijze in Zwitserse scheepvaart- en havenambten van die in Nederland, Duitsland of Frankrijk, wellicht omdat deze laatste allemaal EU-landen zijn?*

Ik denk niet dat de manier waarop wij in Zwitserland werken iets met de EU te maken heeft. Per slot van rekening zijn wij volledig lid van de CCR en dat is wat werkelijk telt. In Nederland en Duitsland speelt de binnenvaart een veel grotere rol dan in Zwitserland. Maar de vragen en oplossingen m.b.t. de binnenvaart zijn in al deze landen dezelfde. In Basel zitten we midden in de haven en scheepvaart. We kunnen de CCR over de praktijk informeren en oplossingsgericht handelen. Het

grootste verschil met de andere landen is dat zich bij ons alles onder één dak bevindt. De Zwitserse Rijnhavens zijn sinds 2008 een publiekrechtelijke instelling met ambtelijke functies. Naast het havenmanagement behoren ook de reviercentrale, de BIBO Regio, de scheepsonderzoekscommissie, de Rheinpatentprüfungscommission, scheepvaartpolitie en havenopzicht tot de taken van de Zwitserse havens.

6. *Hoe ziet u de toekomst van het elektronisch melden? Komt er ook een verplichting voor tankers en hotelschepen?*

Ik vind dat iedereen zich verplicht moet voelen zijn steentje bij te dragen aan de veiligheid in de binnenvaart. Of het elektronisch melden de veiligheid van alle schepen verhoogt, weet ik niet. Persoonlijk ben ik van mening dat § 12.01 voor alle schepen zou moeten gelden. Daarvoor hebben we echter een nieuw, stabiel platform voor alle Europese vaarwegen nodig. Het invoeren van AIS is zeker een zinvolle toevoeging om dit te bereiken. Tankschepen en hotelschepen kunnen vandaag al elektronisch melden.





# Verschillen tussen IVS90 en MIB II+

**Tellenge Holding onderzoekt de afgelopen jaren op verzoek van Rijkswaterstaat de technische aspecten van het MIB II+, IVS90 en BICS. Ook werd onderzocht hoe de ‘spelers’ zoals verkeersleiders/operators en schippers ermee omgaan. Het bureau Tellenge staat onder leiding van Alex Bijlsma. Op verzoek van BicsMail doet Alex Bijlsma verslag van zijn bevindingen van een nieuw onderzoek (de her-audit).**

## Door Alex Bijlsma

Op basis van het controleonderzoek (de audit) kwamen (technische en organisatorische) bevindingen boven tafel, die opgelost moesten worden om de verdere effectivering van het elektronisch melden niet in de weg te staan. RWS en WSV (Wasser und Schifffahrtsverwaltung) hebben het afgelopen anderhalf jaar enorm veel energie gestoken in het oplossen van deze punten.

De periode tussen audit en her-audit is door Nederland en Duitsland volledig benut om de informatie-uitwisseling tussen de elektronische meldsystemen te optimaliseren, te stroomlijnen en in lijn met elkaar te krijgen.

Om er zeker van te zijn dat de gevonden afwijkingen opgelost zijn en er zich geen nieuwe verstoringen in het elektronische meldproces voordoen, is op verzoek van diverse ministeries (NL, DE, CH en FR) eind 2009 door Tellenge een her-audit uitgevoerd. (Met deze her-audit werd populair gezegd voorkomen dat ‘de slager zijn eigen vlees keurt’). Deze her-audit is op enkele restpunten na succesvol afgerond. Zelfs de schoonheidsfouten die uit de eerste audit bleken, zijn nagenoeg allemaal opgelost of worden op korte termijn opgelost.

Een afgeleid voordeel van de uitgevoerde audit ‘elektronisch melden’ is de samenwerking en het overleg dat tussen de Rijnsoeverstaten is ontstaan. Gezien de positieve reacties van de deelnemende landen kan dit overleg/samenwerkingsverband de basis vormen voor de in de nabije toekomst te ontwikkelen nieuwe ‘elektronische meld-infrastructuur’. Schippers werden beter op de hoogte gebracht om alle betrokkenen sneller te laten wennen aan het gebruik van elektronische meldingen. Tevens werden/worden verkeersleiders/operators opgeleid. Bovendien zijn de richtlijnen ten aanzien van de afhandeling van de elektronische melding door de verkeersleiders/operators meer in detail uitgewerkt. Die werden ook waar mogelijk geharmoniseerd tussen de verschillende Rijnsoeverstaten.

## Verschillen

Er bestaan verschillen tussen de systemen. De twee afzonderlijke systemen werden op basis van een min of meer eigen interpretatie van de door de CCR uitgegeven richtlijnen ontwikkeld. Bovendien heeft elk land bovenop de minimum informatie-eis meer informatie van de schippers nodig voor zijn eigen operationele proces.

Voorbeelden van deze verschillen zijn de ‘behandeling’ van diepgang, seinvoering en aantal personen aan boord. Verschillen die niet voortko-

men uit de technische verschillen in de systemen, maar uit een andere benadering van hoe om te gaan met de informatie die de meldplicht oplevert.

Duitsland gebruikt het MIBII+ systeem voor informatieverstrekking maar ook min of meer als een systeem voor ongevalmanagement. Bijvoorbeeld bestaat de mogelijkheid in geval van een calamiteit snel een ‘Notfallbericht’ te genereren. Het MIBII+ systeem registreert de door de Schipper ingevoerde gegevens zonder verificatie (dus ook eventuele fouten). Zodra een schip zich bij een meldpunt meldt worden de ingezonden reisgegevens handmatig van het ene – geïsoleerde – MIBII+ deelsysteem (Duitsland – Frankrijk – Zwitserland) naar het andere deelsysteem overgedragen. Het Nederlandse IVS90 heeft functies voor ongevalmanagement en informatieverstrekking, maar vooral is het een systeem voor verkeersmanagement (vlot en veilig). Binnen IVS90 maakt het schip een zogenoemde ‘virtuele reis’. Het schip ‘vaart’ binnen het IVS90 als het ware mee. Met IVS90 vindt er opvolging plaats op de door de schipper aangeleverde informatie. Binnen het IVS90 vindt verificatie van de ingevoerde gegevens plaats tegen de in het IVS90 aanwezige referentiegegevens (afmetingen, laadvermogen, scheepsnummer, etc., etc.). Het systeem ‘overruled’ eventuele invoerfouten.

Dit verschil in benadering merkt de schipper bijvoorbeeld op het aspect

‘seinvoering’. In Duitsland zal daar in principe geen discussie over ontstaan. Uit de gedachte ‘de schipper is verantwoordelijk’ accepteert het MIBII+ systeem de door de schipper ingevoerde gegevens. Door de verificatie in Nederland kan het IVS90 op grond van een herberekening tot een andere seinvoering komen. In dat geval zal de verkeersleider contact opnemen met de schipper om het een en ander te verifiëren en eventueel te corrigeren. Op dit moment wordt ten aanzien van dit punt door Nederland overwogen de ‘Duitse lijn’ te gaan volgen.

## Diepgang

Ook ten aanzien van de ‘diepgang’ en het ‘aantal personen aan boord’ (ongevalmanagement) bestaat er tussen Duitsland en Nederland een verschil in benadering. Nederland heeft uit oogpunt van verkeersbegeleiding uitdrukkelijk de behoefte de diepgang van de schepen te kennen. Duitsland daarentegen kan deze door de schippers in Duitsland opgegeven informatie uit juridisch oogpunt niet verwerken en doorgeven aan de andere systemen. Gevolg hiervan is dan ook dat een schipper bij binnenkomst in Nederland naar de ‘diepgang’ van zijn schip en het ‘aantal personen aan boord’ wordt gevraagd. Hinderlijk, maar op dit moment is het niet anders.

Op dit moment vindt er binnen Duitsland een hernieuwde afweging plaats of en onder welke condities aan de behoefte van Nederland ten aanzien van de diepgang en aantal personen

aan boord van de Nederland binnenvaart schepen automatisch kan worden voldaan (het transparant doorzetten van de door de schipper aangeleverde informatie).

De genoemde verschillen geven geen aanleiding om per Rijnsoeverstaat een andere werkwijze ten aanzien van het elektronisch melden door de schipper te hanteren. De schipper kan gewoon zijn elektronische melding insturen, waar hij zich ook binnen een Rijnsoeverstaat bevindt voor vertrek.

Natuurlijk is het jammer dat de historisch gegroeide technische systeemverschillen en het verschil in benadering ten aanzien van ‘hoe om te gaan met de informatie verkregen uit de elektronische meldplicht’ hebben geleid tot de problemen van de afgelopen jaren. Op dit moment voldoet de huidige technische infrastructuur. De organisatorische inbedding van het elektronische meldproces is voldoende gewaarborgd om een verantwoorde doorstart van het elektronische meldproces te laten plaatsvinden.

## Ineen vlechten

De ontstaansgeschiedenis van MIBII+ en IVS90 verschilt teveel van elkaar om deze systemen nu nog ‘ineen te vlechten’. Zodra de huidige systemen aan vervanging toe zijn, is het aan te bevelen in gezamenlijk overleg tussen de Rijnsoeverstaten te komen tot een gezamenlijke technische infrastructuur voor het elektronisch melden. De landen moeten de afhandeling van de elektronische

melding beter op elkaar afstemmen. De systemen zijn al binnen enkele jaren aan vervanging toe, dus moet er al op korte termijn mee gestart worden. Hiermee wordt bereikt dat de schipper op een eenduidige wijze zijn elektronische melding kan insturen, ongeacht in welke Rijnsoeverstaat hij zich bevindt. Het achterliggende proces van afhandeling van de door de schipper ingezonden elektronische melding zal dan niet meer per land verschillen.

## Onafhankelijk

Het onafhankelijke Telecommunicatie en Business Consultancy bureau Tellenge Holding BV heeft jarenlang ervaring en deed voor diverse ministeries/departmenten vele projecten. Met name zijn binnen de natte sector voor Rijkswaterstaat een aantal projecten uitgevoerd waarbij deze onafhankelijkheid een randvoorwaarde was om deze projecten te kunnen uitvoeren. Hierbij zijn onder andere te noemen de ‘Kosten-Baten’ analyse BICS, het opstellen van een advies over de leveringsvoorwaarden waaronder de HYMEDIS data en ECDIS-aplicatie (HYMEDIS-adapter) aan derden kunnen worden vrijgegeven, etc., etc. Tellenge zal bij het verdere proces van de elektronische meldplicht betrokken blijven. Zo heeft zij de opdracht ontvangen een evaluatie uit te voeren ten aanzien van de ‘introduktie E-reporting ERINOT’.





# Even een reis “wegbicsen”

**Digitaal melden in de binnenvaart levert zomaar een waardevolle aanvulling op de woordenschat op. Schipper Kees Bouman van het ms Brise Lames spreekt van ‘even een reis wegbicsen’ als hij het heeft over het digitaal verzenden van de melding van een reis bij de vaarwegbeheerder. Hij was één van de winnaars in deze ronde van de iPod Touch voor BICS-gebruikers. Opnieuw een droge lading-schip.**

Schipper Bouman en zijn echtgenote Elly varen samen op het ms Brise Lames (Frans voor ‘Golfbreker’) meestal tussen Nederlandse en Duitse plaatsen. Kees Bouman: “We brengen cellulose of veevoer naar de Boven-Rijn en komen vaak terug met graan of grind naar kleinere Nederlandse vaarwegen.” Het schip meet 85,80 bij 9,50 meter en steekt drie meter diep. Een goede maat voor de Rijn en zijrivieren, zeker bij laag water. Zelfs in deze tijd doet hij het niet slecht. “We mogen niet mopperen. Ons sterke punt is dat we bij veel kleinere bestemmingen kunnen komen met dit schip.” De Brise lames werd in 1972 gebouwd, maar kreeg in 2004 een nieuw midden/voor-schip.

## Acht jaar

Al een jaar of acht gebruiken Elly en Kees Bouman BICS om de reizen door te geven aan de vaarwegbeheerders. “Ik zit er niet mee om te melden, maar ik zag wel meteen in dat het veel gemakkelijk kan door BICS te gebruiken.” Het had ook een gunstige bijkomstigheid, vertelt Elly Bouman: “We hadden geen internet maar konden dankzij BICS wel meteen e-mail gebruiken.” Maar BICS zelf is ook gemakkelijk in het gebruik. ‘Het is handig dat als je je bij een sluis meldt en je geeft je Europeanummer door, dat ze dan meteen al al je gegevens voor zich hebben staan op de sluis. Dan hoeft



je dat niet meer door te geven. Het echt paar Bouman volgt alle nieuwe technische ontwikkelingen op de voet. Zo is er al een AIS aangevraagd en worden als het uitkomt de gegevens uitgewisseld met het

elektronische systeem van Vaart! Vrachtindicator. De iPod Touch kreeg dan ook een warm welkom. In de woning aan boord staat ook een moderne Apple computer, waar de iPod natuurlijk perfect op aansluit.

*Kees en Elly Bouman ontvangen van Anneke Rijswijk van het Bureau Telematica Binnenvaart (midden) de iPod Touch aan boord van de Brise Lames.*



# Ja,

ik meld me met BICS

Naam:

.....

Adres:

.....

Scheepsnaam en Europeanummer':

.....

Postzegel niet nodig



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



Rijkswaterstaat  
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat



## Colofon

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

Redactie: Sarah De Preter, Michel Gonlag  
 Fotografie: Ben Wind, Danny Cornelissen, Sarah de Preter, MGR  
 Lay-out: HP Visuele Communicatie, Gemonde  
 Drukkerwerk: Drukkerij Vos, Gemert