



- 2 “Koppelen van BICS en boordsoftware zal grote stap vooruit zijn”
- 3 “Logisch dat ook binnenvaart meegaat in de digitalisering”
- 4 “Uitbreiding elektronisch melden is enorme stap in de binnenvaartlogistiek”
- 5 “Een lastenverlichting voor binnenvaart en vaarwegbeheerder”
- 6 Aan de slag met BICS
- 6 BICS-helppes: antwoord op alle vragen
- 7 Waarom BICS? Wat is het?
- 8 “Snelle actie bij calamiteiten en betere verkeersbegeleiding”

Nu al actie ondernemen om na 1 december 2018 nog te mogen varen

Tankvaart gaat over op elektronisch melden



Vanaf 1 december 2018 gaat de elektronische meldplicht op de Rijn ook voor tankschepen gelden. Dat betekent

dat alle binnenvaarttankers vóór die tijd een account moeten aanvragen bij BICS, het Binnenvaart Informatie- en

Communicatie Systeem, en de software moeten downloaden en installeren. Met die gratis software kunnen ze voortaan hun reis- en ladinggegevens snel en eenvoudig doorgeven aan de vaarwegbeheerders.

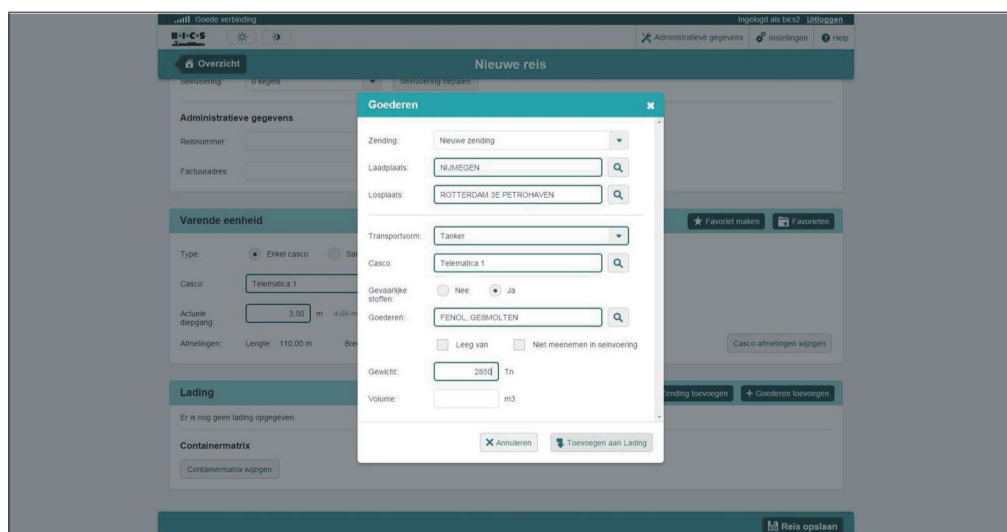
Elektronisch melden is al verplicht voor de containerbinnenvaart. Daar werkt het systeem naar volle tevredenheid van vaarwegbeheerders, scheepseigenaren en bemanningsleden. Alle relevante gegevens – met name over de reis en de lading – kunnen snel en eenvoudig worden ingevoerd en verzonden en vervolgens foutloos worden verwerkt door de vaarwegbeheerder. Onderweg herhaaldelijk melden via de marifoon is niet meer nodig. Het marifoonverkeer is weer beschikbaar voor nautische berichten. Het geeft ook rust in het stuurhuis.

Die voordelen maken dat ook steeds meer schepen waarvoor de plicht niet geldt, vrijwillig gebruikmaken van BICS. Overigens zijn ook andere meldprogramma's toegestaan. Diverse leveranciers van stuwage-software hebben BICS verwerkt in hun programma's.

Alle tankers

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft besloten om de elektronische meldplicht uit te breiden naar de tankvaart. De Nederlandse wateren die onder het BPR vallen, zullen naar verwachting snel volgen. Elektronisch melden wordt vanaf 1 december 2018 verplicht voor alle tankers, ongeacht het type en de ladingsoort die ze vervoeren.

Lees verder op pagina 2 >>



“Koppelen van BICS en boordsoftware zal grote stap vooruit zijn”



De koppeling tussen BICS en andere software aan boord – die in de containervaart al gerealiseerd is – zit er ook in de tankvaart aan te komen, waardoor elektronisch melden op termijn een kwestie van één druk op de knop zal zijn.

Binnenvaartondernemer Ronald Versloot is geboren en getogen aan boord. Zijn familie is zowel van vaders- als van moederskant al zo'n 250 jaar actief in de binnenvaart. Versloot noemt zichzelf één van de laatste 'ouwerwetse schippers', die weinig scholing hebben genoten en veel in de praktijk hebben geleerd. Het feit dat hij al twintig jaar met BICS werkt, maakt hem echter ook tot een zeer vooruitstrevend binnenvaart-ondernemer. Hij was betrokken bij de ontwikkeling en implementatie van de eerste en de nieuwe BICS-versie en behoort tot de BICS-gebruikers van het eerste uur. De tankers Commander en Admiral, waarvan hij beherend venoot is, melden vrijwillig elektronisch. "Je kunt de melding vooraf op een rustig moment voorbereiden, zodat er bij vertrek alleen nog maar op de verzendknop gedrukt hoeft te worden", aldus Versloot. "Dit ontlast het marifoonverkeer."

Digitale koppeling

Voor de containervaart was het invoeren van de elektronische meldplicht in 2010 een grote stap vooruit. Bij de containervaart zijn dan ook veel verschillende partijen betrokken. Handig is de koppeling tussen BICS en stuwageprogramma's aan boord van containerschepen. In de tankvaart is de koppeling met specifieke software om bijvoorbeeld laad-lossnelheden en inhouden te berekenen nog niet gerealiseerd.

“Software-integratie maakt melden minder foutgevoelig en eenvoudiger”

De voordelen van elektronisch melden vallen daardoor in eerste instantie minder groot uit voor tankschippers ten opzichte van hun collega's in de containervaart. Versloot: "Op administratief vlak wordt steeds meer van de schipper verwacht. Dat functioneert alleen als software en systemen met elkaar kunnen communiceren. Alle gegevens die je nodig hebt om elektronisch te melden, zitten al in de softwaresystemen aan boord

van een tanker. Het koppelen met BICS zou een heleboel werk uitsparen omdat je bestaande gegevens kunt hergebruiken. Software-integratie maakt melden minder foutgevoelig en eenvoudiger. Je bent met één druk op de knop klaar. Ook haventransporten zouden gemeld moeten worden, zodat het CBS deze gegevens kan verwerken, wat de sector waardevolle informatie oplevert." Versloot is al enige tijd zelf aan de slag met een softwareleverancier om die koppeling te

te vragen. "Als je wacht tot in november, ben je te laat. Het account moet worden aangeemaakt, je moet je gebruikersgegevens ontvangen, dan ga je BICS installeren en je moet ook nog even kunnen oefenen."

Aan gebruiksgemak laat BICS echter weinig te wensen over: "Ik heb er zelf twintig jaar ervaring mee en kan het blindelings bedienen. Maar ook de kapiteins op mijn schepen die deze ervaring niet hebben, konden er heel snel mee werken en vinden BICS makkelijk in gebruik."

Digitalisering

Versloot verwacht ook dat opdrachtgevers, verladers en rederijen na de invoering van de elektronische meldplicht meer informatie digitaal gaan verstrekken aan hun vervoerspartner, de schipper. "Er gebeurt op dit vlak al veel, maar er moet nog meer gebeuren. Sommige rederijen zijn verder met digitaliseren van informatiestromen dan anderen. De elektronische meldplicht kan deze ontwikkeling in een stroomversnelling brengen."

maken. "Als we waar kunnen maken wat we ons voorgenomen hebben, zijn we eind dit jaar klaar."

Gebruiksvriendelijk

Dit traject loopt dus min of meer parallel aan de doorstart naar verplicht elektronisch melden in de tankvaart. Versloot raadt tankvaartondernemers aan om zo snel mogelijk een BICS-account aan

“Kun je op 1 december niet elektronisch melden, dan mag je niet varen!”

>> Vervolg van de voorpagina

Het gaat dus niet alleen om schepen met ADN-lading, maar om alle schepen met vast ingebouwde ladingtanks. Ook poedertankers (bijvoorbeeld voor cement) en melktankers vallen eronder.

Er is één uitzondering: bunkerboten die de binnenvaart bedienen. Maar de bunker-schepen die in de zeehavens zeeboten van brandstof en smeerolie voorzien, moeten zich straks ook elke reis elektronisch melden.

Meertalig

De BICS-melding is verplicht bij de start van elke geladen en lege reis én bij een wijziging van de (hoeveelheid) lading of het aantal personen aan boord.

BICS is dé Europese standaard voor elektronisch melden. Van Rotterdam tot aan Basel is het systeem bruikbaar voor het aanmelden van reis-, lading- en andere relevante

gegevens. BICS is ontwikkeld door Rijkswaterstaat, in samenwerking met de andere vaarwegbeheerders en een gebruikersgroep van schippers. Het systeem is meertalig: Nederlands, Duits, Frans en Engels.

Van de circa 1.600 tankers die in het Rijngebied varen, waren er begin mei 2018 inmiddels bijna 500 aangemeld bij BICS. De tijd dringt voor degenen die nog geen account hebben.

Het is zaak om dat tijdig aan te vragen via www.bics.nl. Dat is nodig om elektronisch te kunnen melden met BICS of een ander meldprogramma.

Er is een maximum aan het aantal accounts dat per maand kan worden uitgegeven. Indien veel schepen pas na de zomer een aanvraag doen en BICS op hun computer installeren, bestaat de kans dat niet iedereen tijdig, dus vóór de invoeringsdatum van 1 december, geholpen kan worden.

Nu regelen

Henk van Laar, beleidsmanager bij Bureau Telematica Binnenvaart, waarschuwt daarom: "Laat het niet op het laatste moment aankomen. Anders loop je een serieus risico dat het account niet tijdig geregeld is. Als je op 1 december niet elektronisch kunt melden, ben je in overtreding!! Zo simpel is het gewoon."

Wekelijks worden nieuwe accounts aangevraagd, maar het tempo is te laag. "Als het zo

doorgaat, komen er eind dit jaar onherroepelijk tankvaartondernemers in de knel. Misschien focust men zich te veel op de datum van 1 december... Dat is niet verstandig. Regel het nu alvast. Dan weet je zeker dat je ook na 1 december gewoon kunt varen."



Henk van Laar, beleidsmanager bij Bureau Telematica Binnenvaart: "Laat het niet op het laatste moment aankomen."

“Logisch dat ook binnenvaart meegaat in de digitalisering”



bijvoorbeeld elektronisch melden is een logisch vervolg op deze ontwikkeling.”

Terughoudendheid

Met de digitalisering in de binnenvaart maakte hij in 1996 voor het eerst kennis. Hij voer in die tijd op de Donau. “We lieten een transponder inbouwen om zichtbaar te zijn voor de scheepvaartdiensten. Enkele jaren later heb ik me voor het eerst in BICS aangemeld op een schip dat tussen de Rijn en de Donau voer.”

“Ik merk dat vooral oudere schippers nog terughoudend zijn ten aanzien van elektronische systemen, maar je ontkomt er niet aan. De hele wereld wordt digitaal, en ook de binnenvaart moet volgen. Digitalisering brengt bovendien veel voordelen met zich mee.”

Voordelen

De belangrijkste voordelen van elektronisch melden volgens Sohns: veiligheid, comfort en een betere verkeersbegeleiding.

“Verkeersposten krijgen beter toegang tot wat je geladen hebt, hoeveel mensen aan boord zijn en waar je je bevindt. Hierdoor kunnen ze in noodsituaties veel sneller hulp inroepen.”

“Daarnaast overwint elektronisch melden taalbarrières. Niet iedereen beheerst een van de talen die op de Rijn worden gesproken.”

“In digitale systemen is veel informatie op voorhand voor je ingevuld. Je kunt gegevens doorsturen met één druk op de knop. Dit is niet alleen gemakkelijk, maar ook minder foutgevoelig dan marifoonverkeer.”

“Scheepvaartdiensten kunnen op basis van digitale data het verkeer op de vaarwegen beter aansturen. Dat leidt tot een vlotte en veilige doorstroming.

“Verplicht elektronisch melden? Ik ben er 100 procent voor.”

Elektronisch melden is veilig, gemakkelijk en draagt bij aan een vlotte doorstroming van het binnenvaartverkeer. Het is ook een logische ontwikkeling in een snel digitaliserende wereld, zegt Timm Sohns uit Frankfurt am Main.

Timm Sohns was tientallen jaren kapitein op binnenschepen en werkte ook in de zeevaart. Hij voer onder meer op ADN-tankers en werkte voor bedrijven als Lehnkering en Imperial. Hij is inmiddels met pensioen, maar lost nog enkele dagen per maand af als loods of kapitein op vracht- en passagiersschepen.

Openbaring

Hij vaart op de Donau, de Rijn en de kanalen richting Hamburg.

Na een werkongeval aan boord van een

zeeschip volgde Sohns in de jaren 80 een expeditie- en handelsopleiding aan de Volkshochschule. In die tijd ging een wereld voor hem open.

“Digitalisering is een verdere stap in de professionalisering van de tankvaart”

“Ik ben een man uit de praktijk, met weinig theoretische opleiding. Heel anders dan de jonge generatie binnenvaartondernemers. Tijdens mijn studie maakte ik voor het eerst kennis met computer- en internettechnologie. Een openbaring. Via internet kon ik alle kennis vergaren die ik wilde. Ik herkende meteen de impact die de digitalisering op de samenleving zou hebben.”

Professionalisering

De tijden in de tankvaart zijn enorm veranderd. Sohns ziet dit onder meer aan zijn zoon, die op een 135 meter lange tanker

vaart. “Mijn generatie heeft aan boord nog met de handen in allerlei vloeistoffen gezeten. Dat zou vandaag ondenkbaar zijn. We hadden een paar velletjes met de belangrijkste informatie. Tegenwoordig staan aan boord van een tanker acht tot tien mappen voor zaken als EBIS en ADN.

“De tankvaart is veel professioneler en veiliger geworden. Verdere digitalisering door

Veelgestelde vragen

WAT HOUDT DE ELEKTRONISCHE MELDPlicht IN?

Bepaalde reis- en ladinggegevens moeten op elektronische wijze worden aangeleverd aan de vaarwegbeheerders. Deze verplichting staat beschreven in artikel 12.01 van het RPR. Zij geldt nu nog alleen voor vaartuigen die één of meer containers vervoeren, maar met ingang van 1 december 2018 wordt de elektronische meldplicht uitgebreid naar alle tankschepen.

WELK BESTURINGSSYSTEEM HEB IK NODIG?

De BICS-software is te gebruiken op alle gangbare computers met Windows (Vista of nieuwer), Mac OS (X of nieuwer) en Linux. Om het programma te kunnen openen is verder een moderne webbrowser nodig. Bijvoorbeeld Microsoft Internet Explorer (versie 9 of hoger), Microsoft Edge, Mozilla Firefox, Google Chrome of Apple Safari.

HET LUKT NIET OM BICS TE DOWNLOADEN. WAT NU?

Misschien blokkeert de virusscanner op uw computer het downloaden. Schakel de virusscanner tijdelijk uit en probeer het opnieuw. Een andere mogelijkheid is dat u een oude versie van uw internetbrowser gebruikt. Update die. Lukt het nu nog niet? Bel de BICS-helpdesk: +31 (0)10 288 63 90.

“Uitbreiding elektronisch melden is enorme stap in de binnenvaartlogistiek”

De elektronische meldplicht voor tankschepen is niet los te zien van de RIS-ontwikkeling (River Information Services), die de dienstverlening van vaarwegbeheerders aan de binnenvaart verbetert en de sector slagvaardiger maakt.

“Rijkswaterstaat is al sinds de jaren 80 bezig met het volgen van gevaarlijke lading”, aldus

versnelling toen de containervaart vanaf 2010 verplicht op deze wijze moest gaan melden. Ten Broeke: “Uiteindelijk werken we toe naar een algehele meldplicht voor de beroepsvaart, die bij voorkeur ook elektronisch is. Hierdoor kunnen we als vaarwegbeheerder onze dienstverlening aan de scheepvaart naar een hoger niveau tillen.”

“Zowel nationaal als op Europees vlak werken we toe naar corridormanagement. Als



“ Vaarwegbeheerders kunnen dankzij elektronisch melden hun dienstverlening naar een hoger niveau tillen ”

Ivo ten Broeke, projectmanager RIS bij RWS en Rijnvaartcommissaris.

“We spraken toen af dat schepen met gevaarlijke lading zich via de marifoon moeten melden bij sluisen en verkeersposten. Marifooncommunicatie leverde niet altijd de gewenste kwaliteit op en faxen waren soms onleesbaar. Tankers vervoeren dan ook vaak stoffen met ingewikkelde namen en lange coderingen. Het leek ons handig om elektronisch te laten melden. Dat leidde tot de ontwikkeling van BICS.”

Corridormanagement

Elektronisch melden kwam in een stroom-

we (via AIS) goed zicht hebben op de vloot en ook de reisplanning per schip kennen, kunnen we verkeersstromen voorspellen, kunstwerken gericht bedienen en de schepen individueel informeren over onze planning. Hoe meer informatie we hebben, hoe beter dit gaat. In een volgende stap zullen dan ook andere scheepstypes (duwbotten en passagiersschepen en schepen voor zware lading) worden aangesloten.”

Winst voor iedereen

De verdere uitbreiding van het elektronisch melden zal volgens Ten Broeke een enorme stap zijn in de binnenvaartlogistiek. Dit be-

amen ook de schippers, verladers en terminals die betrokken zijn bij CorISMa, de ontwikkeling van corridorgerichte bediening en begeleiding op Europees niveau.

“Hoe meer schepen wij kunnen volgen, hoe beter we kunnen plannen en aan schippers kunnen doorgeven waar zij eventueel zullen moeten wachten. Ze kunnen hier hun vaarstijl op afstemmen en brandstofzuiniger, schoner varen.”

“Partijen die zaken doen met de binnenvaart krijgen betrouwbaardere informatie over de aankomsttijd van het schip. Winst voor iedereen. Hier kunnen schippers en logistieke partijen geld mee verdienen.”

Privacy geborgd

Via BICS doorgestuurde data worden door RWS niet gedeeld met de politie maar wel ingezet voor de eigen handhavingstaken van RWS. Met de nieuwe Europese privacywetgeving AVG is geborgd dat in Nederland verzamelde gegevens ook in het buitenland niet voor politiedoeleinden mogen worden gebruikt.

Planningen die RWS maakt op basis van elektronisch verzamelde informatie worden alleen na toestemming van de schipper met derden gedeeld. “Als schipper blijf je aan het roer staan.”



“Een lastenverlichting voor binnenvaart en vaarwegbeheerder”

Rijkswaterstaat stapt over van IVS90 op IVSnext en in Duitsland wordt het huidige Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) vervangen door NaMIB. Het spreekt voor zich dat beide systemen goed op elkaar worden afgestemd.

“In NaMIB kunnen we elektronische meldingen veel beter verwerken”, zegt Mathias Polschinski, projectleider NaMIB bij de Duitse vaarwegbeheerder (WSV). “Het is gebaseerd op de laatste stand van de techniek en de actuele veiligheidscriteria. Met NaMIB zal op elke verkeerspost dezelfde informatie beschikbaar zijn. Het systeem heeft een module voor calamiteitenmanagement die noodberichten snel kan versturen, waardoor hulpdiensten eerder ter plekke zijn.”

Manuel Weber, voormalig operator op de verkeerspost Ober-Wesel en nu werkzaam op de afdeling scheepvaart van de WSV in Bonn: “Als we na een aanvaring een schip moeten lichten, vinden we via NaMIB sneller schepen die de lading kunnen overnemen. Dit verkort stremmingen bij calamiteiten.” Weber schrijft momenteel de voorschriften voor NaMIB en is het eerste aanspreekpunt voor de operators op de verkeersposten. “NaMIB is gebaseerd op de nieuwste technologie en actuele veiligheidscriteria.”

Nauwe samenwerking

De software voor NaMIB wordt op dit moment ontwikkeld en tegen het einde van dit jaar geïmplementeerd. De data-overdracht met het Nederlandse IVS Next wordt grondig getest. De WSV heeft geleerd uit de samenwerking met RWS in de aanloop naar de elektronische meldplicht voor containerschepen in 2010. Polschinski: “Het allerbelangrijkste is wederzijds vertrouwen en afstemming op alle niveaus, zowel horizontaal als verticaal. Nautici moeten met technici praten en technici met juristen. Daarnaast moet de sector goed meegenomen worden. Dit alles grensoverschrijdend.”

Lastenverlichting

Bij het invoeren van de elektronische meldplicht voor de tankvaart zijn

volgens Polschinski zowel tankvaartondernemers als de vaarwegbeheerder gebaat. “Het betekent een lastenverlichting voor beide zijden. De verplichte voortgangsmelding voor tankschepen vervalt. Operators hoeven de gegevens die schippers melden niet meer in het systeem in te voeren. Dit voorkomt fouten en verhoogt de integriteit van de data. Het maakt ook capaciteit vrij binnen de WSV, waardoor we de meldplicht

verder kunnen uitbouwen. En wellicht krijgen rederijen in de toekomst vaker informatie digitaal aangeleverd van verladere. Op dit moment vinden veel verladere *interfaces* met de scheepvaartssystemen nog te duur, gezien het geringe aantal schepen dat (vrijwillig) elektronisch meldt. Daar kan verandering in komen wanneer elektronisch melden verplicht wordt.”

Account aanmelden

Polschinski verwacht geen noemenswaardige technische problemen bij de invoering van de elektronische meldplicht voor de tankvaart.

“De grootste uitdaging is om alle tankers die nu nog niet elektronisch melden tijdig de overstap te laten maken. We zijn blij dat RWS het aanmaken van de BICS-accounts op zich neemt en vragen alle tankschippers en rederijen zo snel mogelijk een account aan te vragen.”



Mathias Polschinski, projectleider NaMIB.

Aan de slag met BICS

Om met BICS aan de slag te gaan is een berichtendienst-account nodig. Aanvragen kan met het formulier op www.bics.nl. Vervolgens wordt men stap voor stap door de procedure geleid. De software en het gebruik zijn gratis. Installeren is eenvoudig.

Binnen enkele werkdagen na de aanvraag ontvangt de schipper een mail met de registratiebevestiging. In deze 'welkomstbrief' staat de gebruikersnaam en worden de vervolgstappen uitgelegd. Per sms volgt een activatiecode. Die code is nodig om het account online te activeren en een wachtwoord aan te maken.

De combinatie van de gebruikersnaam en het wachtwoord is eenmalig nodig om BICS te kunnen installeren. Het BICS-programma kan van de website worden gedownload. Na het installeren en het invoeren van de eigen gegevens (onder andere scheepsnaam en adres), kan de schipper BICS gaan gebruiken om elektronisch te melden. Op de website worden alle stappen en handelingen duidelijk uitgelegd. Per onderdeel zijn er zogeheten instructiekaarten. Kom je er even niet uit? Dan kun je met

vragen terecht bij de helpdesk.

Het BICS-systeem is gebruiksvriendelijk. Updates gebeurt automatisch; zo werkt iedereen altijd met de meest actuele versie van BICS.

Logische volgorde

Het invullen van de gegevens kent een logische volgorde en gaat stap voor stap. De verplichte invulvelden worden aangegeven met een dikke rand. Als deze niet worden ingevuld kunnen de gegevens niet worden opgeslagen en geeft het systeem een waarschuwing.

Veel van de gegevens hoeven maar één keer ingegeven te worden en worden daarna bij volgende reizen automatisch ingevuld. Veelvoorkomende ladingsoorten, laad- en losplaatsen kunnen als optie worden aangeklikt.

Elke reis elektronisch melden

Elektronisch melden is voor elke reis verplicht, of het schip nu geladen of leeg is. Ook bij elke wijziging in de ladingssituatie moet dat via BICS worden doorgegeven. Indien een reis langer dan twee uur onderbroken is – in verband met de vaar- en rusttijd, om te bunkeren of te repareren – dient een schip zich opnieuw te melden. Dat mag via BICS, maar ook per marifoon. De schipper is zelf verantwoordelijk voor het tijdig en correct melden. Dat moet vóór aanvang van de reis gebeuren. Is er op dat moment geen internetverbinding, dan mag het schip vertrekken indien de melding in het systeem is gezet. BICS blijft vervolgens proberen het bericht te verzenden tot er wél internetdekking is. Zodra de melding geslaagd is, krijgt de schipper dat te zien.

Start aanvragen nieuwe BICS

1 BICS aanvragen

Online registratie: aanvraagformulier invullen op bics.nl

Om u te registreren / aan te melden voor BICS dient u het aanvraagformulier in te vullen, dat te vinden is in de sectie "BICS Aanvragen" op www.bics.nl.

2 Activeren en wachtwoord aanmaken

Activeer het BICS-account via de website (uw registratie)

Activeer uw registratie en genereer uw account-wachtwoord, via activatiepagina: www.bics.nl/activation

3 BICS downloaden

Download BICS-software van bics.nl

De BICS-software kunt u downloaden via de Download-sectie op www.bics.nl

Installeer BICS-software

6 Gebruik van BICS -> Aan de slag

BICS operationeel gebruiken

5 Gebruik van BICS -> 1e keer

BICS 1e keer opstarten (Referentiegegevens bijwerken)

U start BICS op via de snelkoppeling. Inloggen met het account: **bics2**, **bics2**
Advies: Uw account direct aanpassen!

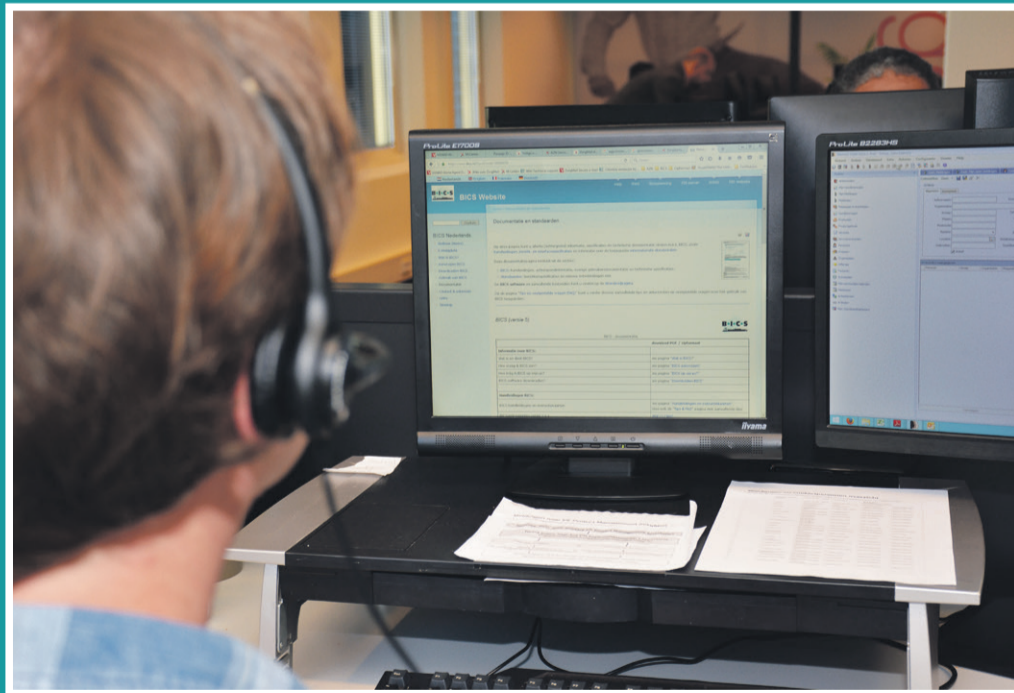
Voordat U BICS kunt gebruiken om te melden, moeten eerst nog de referentiegegevens bijgewerkt worden.
Zorgt u er voor dat de verbindingstatus op "Goede verbinding" staat ingesteld

4 Gebruik van BICS -> installeren BICS

Configureer BICS (tijdens installatie)

Installeer en configureer het BICS met uw BICS-account (gebruikersnaam en het ontvangen wachtwoord na activatie)

BICS-helpdesk: antwoord op alle vragen



Als BICS-gebruikers vragen hebben, problemen tegenkomen of om een andere reden hulp nodig hebben met de BICS-applicatie, kunnen ze terecht bij de BICS-helpdesk. Per mail en per telefoon worden ze snel en doeltreffend geholpen.

"De meeste schippers komen er zelf uit. Het systeem is gebruiksvriendelijk en de handleiding heel duidelijk", zegt Rogier Maliepaard, teamleider van de BICS-

helpdesk. "Zowel de installatie als het werken met de BICS-applicatie. Maar soms hebben ze hulp nodig. Bij de eerste keer opstarten bijvoorbeeld en het inrichten van BICS: hoe vul je het in en hoe kun je het gebruiken? Als ze er eenmaal mee werken, gaat het vanzelf."

Veel werk of tijd kost het niet om met BICS aan de slag te gaan. Rogier Maliepaard: "Het aanvragen van het account kost hooguit vijf minuten. De installatieprocedure vergt onge-

veer een kwartier tot maximaal een half uur. Dan ben je helemaal klaar voor elektronisch melden."

In eigen taal geholpen

De helpdesk bevindt zich in Capelle aan den IJssel. Van hieruit worden niet alleen Nederlandse binnenvaartondernemers geholpen, maar ook hun Duitse, Belgische, Luxemburgse, Franse en Zwitserse collega's – in hun eigen taal.

Deze dienstverlening wordt verzorgd door de VANAD Group. Dat bedrijf faciliteert ook het achterliggende elektronisch berichtenverkeer en verwerkt namens Rijkswaterstaat de aanvragen voor de BICS-accounts.

Gevraagd naar de meest voorkomende problemen die schippers in de praktijk tegenkomen, antwoordt servicemanager Edwin Baas: "Het zijn eigenlijk altijd kleine dingen die zó te verhelpen zijn. Een anti-virusprogramma op de computer aan boord dat de installatie van BICS tegenhoudt of dat men nog een oude browsersversie voor internet gebruikt."

Rogier Maliepaard: "Indien nodig neemt de helpdeskmedewerker het op afstand even over met TeamViewer. Met dat programmaatje kan hij of zij in de computer kijken en meteen de benodigde aanpassingen uitvoeren. Maakt niet uit waar het schip op dat moment ligt of vaart."

24/7 bereikbaar

De helpdesk is op werkdagen van 08.00 tot 23.00 uur geopend. Voor meldplichtproblemen voor aanvang van een reis of tijdens de vaart kunnen schippers 24/7 terecht. "Er is altijd iemand beschikbaar, om te voorkomen dat een schip niet zou mogen varen", legt Edwin Baas uit.

+31 (0)10 - 288 63 90
helpdesk@bics.nl
www.bics.nl

Waarom BICS? Wat is het?



BICS is de afkorting van Binnenvaart Informatie- en Communicatie Systeem. Het is de Europese standaard in elektronisch melden door binnenvaartschepen. Elektronisch melden is voor tankers verplicht met ingang van 1 december 2018.

Dat is een wettelijke verplichting, opgenomen in het Rijnvaart Politie Reglement, die geldt voor de Rijn. De overheid streeft ernaar dat de elektronische meldplicht per 1 december in het Binnenvaart Politie Reglement wordt opgenomen en dan dus voor de Nederlandse vaarwegen geldt.

"Het gebruik van BICS is gratis", vertelt Brian Vrijaldenhoven, adviseur Scheepvaart bij Rijkswaterstaat en werkzaam op de afdeling Ontwikkeling Scheepvaartverkeersmanagement. "Dat geldt voor het account, het gebruik en voor de software. De enige kosten zijn die voor het dataverbruik. Maar dat zijn kleine aantallen en de meeste mensen hebben tegenwoordig ongelimiteerd dataverbruik in hun mobiele abonnement."

Hij vervolgt: "Je kunt ook elektronisch melden met ladingsoftware, als je die bijvoorbeeld al aan boord gebruikt. Er zijn softwareleveranciers die het systeem hebben verwerkt in hun programma's." Maar ook dan is nog altijd een BICS-account nodig. "Als een soort email-

postbussensysteem. Dat account zorgt ervoor dat berichten van een geregistreerde afzender komen."

Eenvoudig aanvragen

Het aanvragen van zo'n EDI-account gaat eenvoudig via www.bics.nl. Dat geldt voor alle tankers, ongeacht hun thuisland of de nationaliteit van de eigenaar en de bemanning. Op die website is ook de software te downloaden en is uitgebreide uitleg te vinden. Alles is in vier talen beschikbaar: Nederlands, Duits, Frans en Engels.

BICS bestaat al sinds 1996. In de loop der jaren is het systeem verder ontwikkeld. Het maakt beveiligd verstuurd, zogeheten ERINOT 1.2-berichten en is internationaal erkend voor het uitwisselen van elektronische berichten tussen schepen en vaarwegen en havenbeheerders.

Duitsland, Frankrijk en Zwitserland hebben BICS integraal overgenomen voor het vaargebied van de Rijn. Zodoende werkt het grensoverschrijdend en hoeven schepen de gegevens in principe maar één keer per reis in te voeren.

Om elektronisch te kunnen melden heeft een binnenvaartondernemer een account nodig. Dat is gekoppeld aan het schip. "Aan het casco", zegt Vrijaldenhoven. "Als scheepseigenaar of rederij kun je meerdere accounts voor meerdere schepen beheren."

Minder kans op fouten

De reis- en ladinggegevens van schepen zijn van groot belang voor het verkeersmanagement op de vaarwegen. De informatie helpt bij de planning en betere benutting van de capaciteit van bruggen en sluisen. De gegevens zijn cruciaal bij de bestrijding van calamiteiten. Hulpverleners als politie en brandweer hebben ze nodig om bijvoorbeeld bij een aanvaring of brand snel en gericht in actie te komen.

Bij het mondeling doorgeven van de reis- en ladinggegevens treden gemakkelijk fouten op. Een getal of UN-code kan gemakkelijk verkeerd worden verstaan of overgetypt. Slechte ontvangst of verstaanbaarheid per marifoon en taalbarrières willen ook nog weleens roet in het eten gooien.

De informatie die in het stuurhuis (of door de walorganisatie) in BICS wordt ingevoerd, komt echter exact zo in de systemen van de vaarwegbeheerders. Zoals het Nederlandse IVS90 (binnenkort vervangen door IVS Next) en het Duitse MIB (dat binnenkort vervangen wordt door NaMIB). Elektronisch melden draagt zodoende bij aan een betere kwaliteit van de informatie in de systemen aan wal.

Geen voortgangsmeldingen meer

Voor de bemanning is het een voordeel dat elektronisch melden sneller gaat. Prettig is ook dat de verplichte voortgangsmeldingen

onderweg komen te vervallen. Nu moeten tankers nog op verschillende punten hun passage per marifoon doorgeven. In Nederland geldt dat onder andere bij Nijmegen, Tiel en Werkendam.

Met de komst van AIS is deze melding niet meer nodig. Alleen nog wel een melding bij het binnenvaren van het beheersgebied van Rijkswaterstaat (bijvoorbeeld bij passage van de grens vanuit Duitsland). Zodoende kan het marifoonverkeer beter worden benut waar het voor bedoeld is: communicatie over de nautische situatie op de vaarweg.

De elektronische meldplicht geldt straks voor alle tankers. "Wat is in dit geval een tanker? Daarvoor wordt de definitie van de CCR gevolgd: alle schepen met vast ingebouwde ladingtanks. Dus ook poedertankers en cementtankers.

Na de containervaart en de tankvaart zal de elektronische meldplicht in de nabije toekomst verder worden uitgebreid. Binnen enkele jaren gaat die gelden voor de hele beroepsvaart.

Veelgestelde vragen

WAT IS HET WACHTWOORD BIJ DE EERSTE KEER DAT IK BICS NÁ DE INSTALLATIE OPSTART?

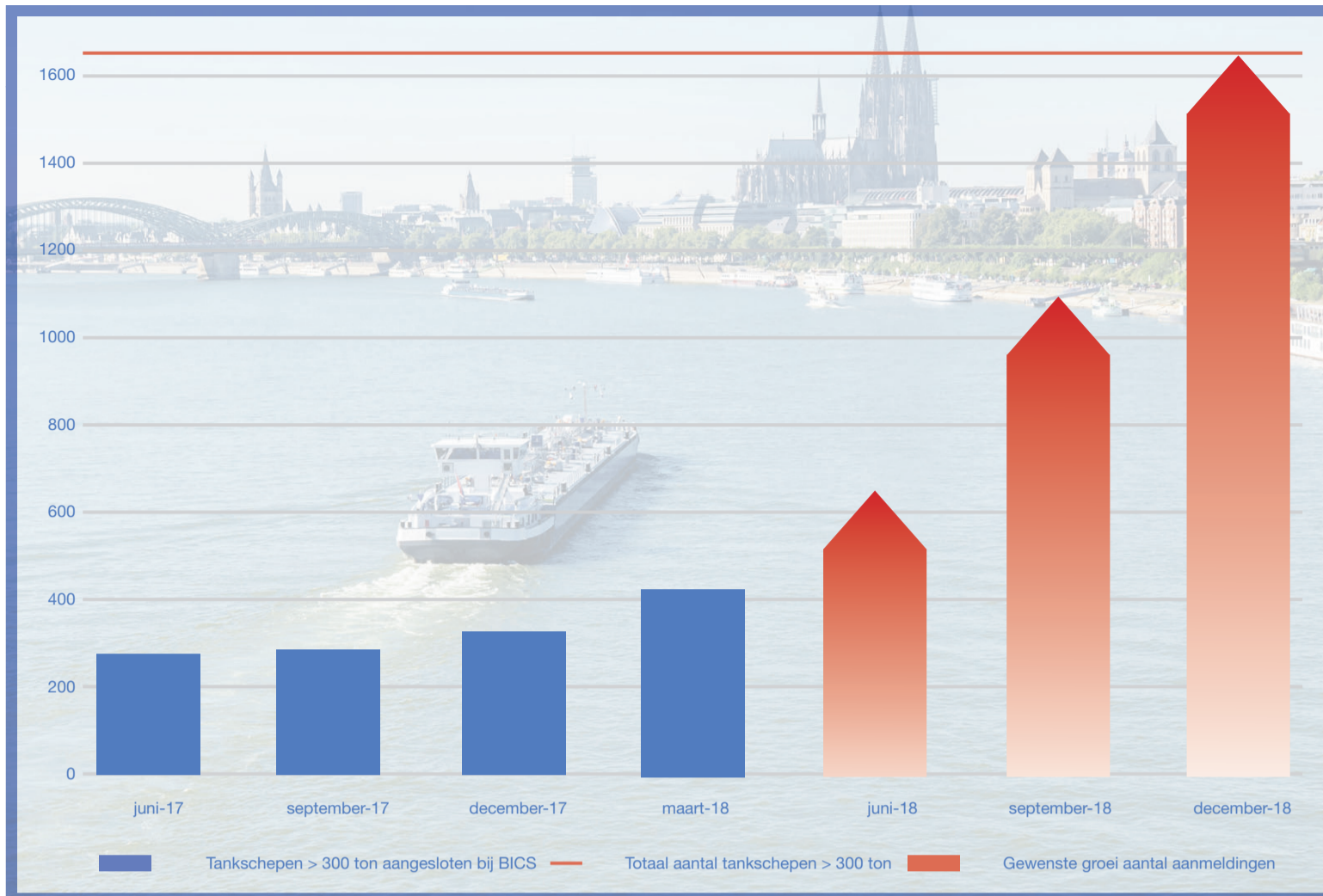
Om enkele eenmalige acties uit te voeren voordat u BICS kunt gebruiken om reizen te melden logt u in met de standaard gebruikersnaam `bics2` en het wachtwoord `bics2`. We raden aan om dit wachtwoord van de standaardgebruiker (`bics2`) te vervangen door uw eigen wachtwoord.

HOE KAN IK EEN LEGE REIS AANMELDEN?

Indien u geen lading vervoert, moet u zich toch elektronisch melden. Dat gaat op dezelfde manier als het invoeren en melden van een geladen nieuwe reis. U voert nu echter geen ladingregels in. Let op: voor het melden van reizen waarbij u leeg bent van ADN-goederen bent u, volgens ADN, verplicht deze gevaarlijke lading wél in te voeren als ladingregel. Vul dan als tonnagewaarde '0' in.

HOE KAN IK WIJZIGINGEN IN MIJN ACCOUNT DOORGEVEN?

Het doorgeven van wijzigingen, bijvoorbeeld scheeps- en/of adresgegevens, kan uitsluitend online. Ga daarvoor naar het "Wijzigingenformulier" op www.bics.nl. Het opzeggen van een BICS-account kan met het 'Opzegformulier'.



Toename aantal tankschepen aangesloten bij BICS in 2018

Deze grafiek geeft aan hoeveel tankvaartondernemers volgens de bij Bureau Telematica bekende gegevens zich nog moeten aanmelden bij BICS om een EDI-account te verkrijgen en zich voortaan elektronisch te melden. Vanaf 1 december 2018 mag een tanker groter dan 300 ton niet meer varen in Europa, als hij zich niet elektronisch meldt bij de vaarwegbeheerder.

“Snelle actie bij calamiteiten en betere verkeersbegeleiding”

Elektronisch melden past bij een moderne bedrijfstak. Het verhoogt de veiligheid op de vaarwegen en legt de basis voor professionele verkeersbegeleiding.

Zo'n 25 procent van de tankvaart meldt nu al (vrijwillig) elektronisch. Dit voorkomt

taalbarrières en ruis via de marifoon. Het is ook een verlichting voor operators op de verkeersposten.

“Tankers vervoeren vaak stoffen met lange namen”, aldus Brian Vrijaldenhoven, senior adviseur scheepvaart bij RWS. “Als een schipper een UN-nummer per marifoon doorgeeft en de operator draait twee cijfers om, heb je

een andere stof. Elektronisch melden reduceert de kans op fouten en houdt daarmee de professionele reputatie van de tankvaart hoog.”

Calamiteitenmanagement

Via BICS gemelde gegevens worden verzameld in het walsysteem IVS90 en reizen mee met het schip. “Hierdoor hebben we bij een calamiteit snel informatie beschikbaar voor de hulpdiensten. Daarnaast kunnen we op

overdracht te borgen. Dit gaan we ook uitgebreid testen.”

Snel aanmelden

Vrijaldenhoven roept tankvaartondernemers op om zo snel mogelijk een BICS-account aan te vragen. “Je kunt dan alvast oefenen voor het elektronisch melden verplicht wordt. En het stelt ons als administratie in de gelegenheid om voor iedereen tijdig een account aan te maken.”

“Elektronisch melden maakt verplichte voortgangsmelding overbodig”

basis van de data een betere verkeersplanning maken en de natte infrastructuur gericht bedienen.”

Het huidige IVS90 wordt vervangen door IVS Next, dat al op twee verkeersposten draait en in het derde kwartaal overall geïmplementeerd moet zijn. Het maakt de koppeling mogelijk tussen de AIS-positie van schepen en hun ladingsgegevens. De verplichte voortgangsmelding voor doelgroepschepen kan hierdoor vervallen. Alleen bij het binnenvaren van het beheergebied van RWS of dat van de Duitse vaarwegbeheerder zal men nog een korte melding moeten maken. Operators krijgen meteen een *trigger* op hun beeldscherm als informatie onjuist is of ontbreekt.

Ook de Duitse vaarwegbeheerder (WSV) rolt een nieuw landsysteem uit: NaMIB. RWS en WSV werken intensief samen op strategisch/tactisch en operationeel niveau. “We voeren veel bilateraal overleg om onze walsystemen op elkaar af te stemmen en een correcte data-

Hij verwacht dat BICS op termijn met andere software voor tankschepen wordt geïntegreerd, waardoor wellicht ook klanten van de tankvaart op een meer gestandaardiseerde manier informatie zullen gaan aanleveren.

Uitbreiding meldplicht

RWS wil het tempo hoog houden bij de invoering van een algehele elektronische meldplicht voor de beroepsvaart. “Wij volgen in eerste instantie de ontwikkeling op internationaal vlak. Als deze verdraging oploopt, gaan we in Nederland sneller. De stip op de horizon is 2022. Hoe meer data we hebben, hoe nauwkeuriger onze verkeersbegeleiding wordt, waardoor de binnenvaartsector aankomsttijden beter kan afstemmen met terminals. Elektronisch melden is ingegeven door de veiligheid, maar met de output kun je zó veel meer bereiken.”



Brian Vrijaldenhoven, adviseur Scheepvaart bij Rijkswaterstaat: “Het gebruik van BICS is gratis.”

Colofon

BICSmail is een uitgave van:
Bureau Telematica Binnenvaart
(Wegwijzer in de digitale binnenvaart)
Vasteland 78/A2.06
3011 BN Rotterdam
+31 (0)10 2060606

in opdracht van:
- Rijkswaterstaat/Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes/Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Productie: MGR BV
Teksten: Sarah De Preter & Martin Dekker
Vormgeving: Steven Chiang
Druk: BDU, Barneveld
Fotografie:
DP Tekst, Tekst & Toebehoren, MGR BV
Shutterstock Henrik Dolle & Patrycja Ebis
Adobe Stock Jürgen Fälchle & Björn Wylezich



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat