BICS MAIL

2 Petrochemie heeft vertrouwen in elektronisch melden
3 Referentiegegevens zijn als de woorden van een taal
4 ‘Meer tijd voor kerntaken’ en ‘Minder administratief werk’
5 Elektronisch melden kost weinig tijd
6 Sterke basis voor calamiteitenbestrijding
6 NaMIB en IVS Next klaar om uit te rollen
7 Meldplicht geldt voor bunkerschip, niet voor bunkerboot
8 Overzicht aantal gebruikers BICS in tankvaart

Verplichting voor tankvaart gaat 1 december 2018 in

Elektronisch melden vermindert de werkdruk

De implementatie van River Information Services (RIS) op de Rijn is een succesverhaal met een voorbeeldfunctie. De uitbreiding van de elektronische meldplicht is een grote stap vooruit voor de veiligheid op de vaarwegen en de binnenvaart. “Elektronisch melden vermindert zowel aan land als aan boord de werkdruk”, stelt Marlène Hirtz, beleidsmedewerker voor binnenvaartinformatiesystemen bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

De CCR is verantwoordelijk voor de juridische invoering van het elektronisch melden op de Rijn. Marlène Hirtz spreekt van een successtory. “Je hoeft data nog maar één keer door te geven. Het is bovendien eenvoudiger om complexe informatie elektronisch door te geven in plaats van via de marifoon of fax."
"De kans op fouten gaat omlaag. Vaarwegbeheerders kunnen hierdoor hun service aan de binnenvaart verbeteren en moderniseren. Ze kunnen bijvoorbeeld verkeersstromen beter voorspellen. Een grote stap voor de binnenvaartlogistiek!”

Uitbreiding

De tankvaart is vanaf 1 december 2018 verplicht om elektronisch te melden. Daarvoor hebben schepen een BICS-account nodig.
In de werkgroepen RIS en politiereglementering van de CCR zijn alle delegaties het erover eens dat in de toekomst alle schepen die onder § 12.01 Rijnvaarpolitiereglement vallen elektronisch gaan melden. Het gaat om drogeladingschepen van meer dan 110 meter lengte, passagiersschepen, zeeschepen en schepen met een LNG-systeem aan boord.

De werkgroep politiereglementering onderzoekt nog of ook bijzondere transporten in deze ontwikkeling meegaan. Officieel heeft de CCR nog geen besluit genomen over de uitbreiding van de elektronische meldplicht. Het streven is om dit om te zetten per 1 december 2021. Er wordt momenteel gewerkt aan een ontwerpbesluit.
Hirtz: “We zouden het fijn vinden als de sector actief betrokken blijft bij de discussies en werkzaamheden rond dit thema.”

Lees verder op pagina 2 >>

Nederlandse petroleum-industrie heeft vertrouwen in elektronisch melden

Petroleummaatschappijen hebben er alle belang bij dat hun producten veilig en efficiënt worden vervoerd. De Vereniging Nederlandse Petroleum Industrie (VNPI) is dan ook positief over de invoering van de elektronische meldplicht voor tankers.

Als consultant interpreteert Ed Wijbrands de gevolgen van watergebonden wet- en regelgeving voor de VNPI-leden. Denk aan de regels rond gevaarlijke stoffen, milieuwetgeving maar ook de invoering van de elektronische meldplicht in de tankvaart op de Rijn.
"Zo'n 70 procent van de aardolieproducten in Nederland wordt in opdracht van onze leden vervoerd", aldus Wijbrands. "Ze verschepen enorme volumes. Hiervoor sluiten ze langdurige chartercontracten af met rederijen. Onze leden hechten er belang aan om compliant te zijn met de wettelijke verplichtingen en voorschriften. Daarom zijn ze hun vervoerspartners al geruime tijd voor de invoering van de elektronische meldplicht in de tankvaart gaan bewustmaken. Het grootste gedeelte van de tankers die voor onze leden varen heeft inmiddels een BICS-account."

Veilig en efficiënt

De ladinginformatie die petroleummaatschappijen verstrekken, moet in de keten op een goede manier kunnen worden verwerkt. De klassering en benaming van gevaarlijke stoffen is complex en het doorgeven ervan per marifoon foutgevoelig. Door informatie elektronisch te versturen neemt de kans op fouten af en de veiligheid op de vaarweg toe. Wijbrands: "Bij een calamiteit met een tanker moeten hulpdiensten exact weten welke stoffen aan boord zijn. Die informatie kan de vaarwegbeheerder door het elektronisch melden sneller en correcter ter beschikking stellen. Door de koppeling met AIS ziet men direct welke schepen en lading zich waar in het vaarwegvak bevinden. Dit leidt, naast een betere calamiteitenbestrijding, tot een efficiëntere afhandeling van schepen aan sluizen en andere kunstwerken. Bovendien verlicht de koppeling van elektronische systemen – ook aan boord – de werkdruk."

Databeveiliging

"Voor onze leden is het extreem belangrijk dat hun data goed beveiligd worden, zodat men er geen misbruik van kan maken. Over dit onderwerp hebben we de laatste jaren veelvuldig gesproken in onze stuurgroep. We hebben er alle vertrouwen in dat Rijkswaterstaat dit in IVS Next goed heeft geborgd en dat ook de koppeling met het Duitse vaarwegsysteem NaMIB veilig en betrouwbaar is. Aangezien onze leden internationaal actief zijn, denken wij nu eenmaal grensoverschrijdend."

Onomkeerbare beweging

Elektronisch melden is slechts één schakel in de digitale keten waarvan ook de tankvaart steeds meer een onderdeel is. "De digitalisering is een onomkeerbare ontwikkeling", zegt Wijbrands. "Kunstmatige intelligente kan processen efficiënter en veiliger maken, op voorwaarde dat systemen goed beveiligd en internationaal op elkaar afgestemd zijn. De petroleumsector is nog best veel met papierwerk bezig. Denk aan de ladingdocumentatie. Ik kan me voorstellen dat ook dit binnen afzienbare tijd volledig gedigitaliseerd wordt. Het mooiste zou zijn dat ladinginformatie op termijn uit één betrouwbare bron komt en gedurende de hele levensduur van het product meereist."

De VNPI vertegenwoordigt dertien petroleumindustriemaatschappijen in Nederland. De leden raffineren aardolie, brengen petroleumproducten op de markt en verkopen deze bij tankstations. De VNPI behartigt hun belangen op nationaal en Europees niveau. De vereniging is een spreekbuis voor de sector en draagt met feiten en cijfers bij aan een zo goed mogelijk maatschappelijk debat over ontwikkelingen in de petroleumindustrie.

Digitalisering vergroot veiligheid

>> Vervolg van de voorpagina

De invoering van het elektronisch melden op de Rijn heeft is een voorbeeld op Europees en internationaal niveau. De betrokken landen werken volgens Hirtz uitstekend samen.
"De delegaties overleggen intensief met elkaar over de concrete omzetting, hebben vertrouwen in elkaar en zijn bereid om compromissen te sluiten. Dit past bij *l' humanisme Rheáne*, de cultuur in het Rijngebied. De Rijn vormt niet alleen een natuurlijke grens, maar ook een verbinding tussen de oeverstaten. We willen allemaal bijdragen aan welstand in het Rijngebied."
Ook de implementatie van AIS en andere River Information Services (RIS) op de Rijn is een voorbeeld voor andere Europese staten. "We zijn op RIS-vlak zowel een voorloper als een testlaboratorium. We delen onze ervaring graag met andere riviercommissies."

RIS is richtinggevend

Roland Blessinger is afdelingsleider Kwaliteitsmanagement, Internationale Zaken en Recht bij de Schweizerische Rheinhäfen. Hij is er verantwoordelijk voor dat processen in de Zwitserse Rijnhavens en op de Bovenrijn efficiënt en volgens de geldende regelgeving ingevoerd worden. Blessinger is lid van de Zwitserse delegatie binnen de CCR en actief binnen de werkgroepen River Information Services (RIS) en Politie. Hij is momenteel voorzitter van de werkgroep RIS.
De invoering van de elektronische meldplicht voor tankers is belangrijk voor de Zwitserse havens, die jaarlijks een groot

Roland Blessinger

aantal binnenvaarttankers ontvangen. "Zwitserland is voor de import van minerale olie zeer afhankelijk van zijn havens", vertelt Blessinger.
"Ze vormen de toegangspoort tot de zee. 30 tot 40 procent van de totale invoer van minerale olie loopt via de Rijn. Dat is ongeveer 2,5 miljoen ton per jaar."

Veilig en efficiënt

Port of Switzerland is zowel havenbedrijf als vaarwegbeheerder. Afhankelijk van de pet die men op heeft, brengt elektronisch melden volgens Blessinger verschillende voordelen met zich mee.
"Als vaarwegbeheerder zijn we ervan overtuigd dat de digitalisering de veiligheid en efficiëntie in de tankvaart verhoogt. Sinds de

Marlène Hirtz

containervaart verplicht elektronisch meldt, is het marifoonverkeer afgenomen. Operators van de verkeersposten houden meer tijd over voor andere taken."
"Het zou goed zijn als op termijn de hele binnenvaart elektronisch gaat melden. Binnenvaartondernemers moeten zich wel bewust zijn van hun verantwoordelijkheid: als vaarwegbeheerder kunnen we alleen werken met de gegevens die we ontvangen hebben. Het doorgeven van foute informatie kan bij een ongeval levens kosten."

Standaardisatie

Als havenbedrijf profiteert Port of Switzerland van de RIS-technologie en digitalisering, die onder meer helpen bij de efficiënte afhandeling op terminals. Het RPIS-project van de Bovenrijn-havens voor de containervaart, dat in de pilotfase zit, is hier een mooi voorbeeld van.
"Het is belangrijk voor onze concurrentiepositie tegenover andere vervoersmodi om goede digitale informatie te ontvangen vanuit de hele logistieke keten. De binnenvaart kan op digitaliseringsvlak een inhaalslag maken. We hebben regelgeving nodig voor digitalisering op de vaarwegen."
"Daarom zijn we als Zwitserse Rijnhavens blij met de geplande oprichting van CESNI/TI, het Europese comité dat eenduidige standaarden uitwerkt voor de Europese vaarwegen. Het versterkt de binnenvaart enorm als schepen van de Noordzee tot de Zwarte Zee dezelfde standaarden kunnen gebruiken."

Never ending story

Het Europese vaarwegennet is groot en er zijn nog veel nationale standaarden. CESNI/TI staat dan ook voor een grote uitdaging. Voor het Rijnvaartregime, waarbij slechts vijf landen betrokken zijn, gaat standaardisatie sneller, al heeft men ook hier voldoende tijd nodig om goede standaarden uit te werken.
"Vergeet ook niet dat dit een *never ending story* is. Standaarden binnen de RIS-technologie zullen in de toekomst altijd opnieuw moeten worden aangepast. Niets ontwikkelt zich zo snel als de IT. Een belangrijk thema is ook de beveiliging van data. Bij elke stap die we zetten, moeten we zorgvuldig afwegen hoe ver we kunnen en mogen gaan."

“Referentiegegevens zijn als de woorden van een taal”

Referentiegegevens zijn de bestanddelen voor de elektronische melding via BICS. Het is belangrijk dat iedereen dezelfde omschrijvingen gebruikt. Vandaar de standaardisering. Bart Bubberman van Rijkswaterstaat zegt: “Je kunt ze zien als de woorden van een taal. Die je afspreekt om elkaar te kunnen begrijpen. Codes voor computersystemen die zodoende beter met elkaar kunnen communiceren.”

Bart Bubberman werkt bij Rijkswaterstaat en maakt deel uit van het Functioneel Beheer- en Exploitatieteam voor BICS. Hij stond mede aan de wieg van de BICS-applicatie en is nu onder meer verantwoordelijk voor het beheer van de referentiegegevens. Het gaat om alle informatie die voor vaarwegbeheerders en hulpdiensten nuttig is: van terminals tot stoffennamen.

Handiger

“Het is natuurlijk veel handiger als iedereen dezelfde namen en codes gebruikt en dezelfde taal spreekt. Woorden uit verschillende talen door elkaar gebruiken maakt het communiceren moeilijker. Vroeger gebruikte elke terminal zijn eigen codes, benamingen en lijstjes… Dat werkt alleen maar verwarrend en leidt tot veel extra werk om elkaar te kunnen begrijpen. Zoals het bijhouden van diverse conversielijsten.”

De vaste referentiegegevens die in BICS worden gebruikt, worden bij het invullen van de velden op het scherm na het intoetsen van de eerste letters vanzelf voorgesteld. Dat maakt het typewerk eenvoudiger en sneller. Zo kan de gebruiker ook zelf kiezen of hij de stofnaam of de UN-code uit het ADN invult. De correcte code en naam komen dan tevoorschijn.

Terminals en ligplaatsen

Nu ook de tankvaart gebruik gaat maken van het elektronisch melden via BICS, moeten de referentiegegevens worden aangevuld. “Onder andere locaties”, legt Bart Bubberman uit. “De terminals en ligplaatsen waar tankschepen komen. Die moet de bemanning specifiek kunnen doorgeven bij de melding. Het zijn uiteraard andere laad- en losplaatsen dan van de containervaart.”

Er zijn al veel referentiegegevens ingevoerd, maar de lijst is lang. “We zijn er druk mee bezig. Als je het alleen al hebt over de plaatsen waar schepen kunnen afmeren in Europa, zijn dat er totaal zo’n 25.000. De door diverse partijen aangeleverde tankvaartterminals in Europa – rond de 500 – moeten allemaal in de database worden opgenomen.”
“Ze worden overigens niet alleen voor BICS gebruikt, maar voor alle RIS-systemen die voor scheepvaartbegeleiding worden gebruikt. Ook de nieuwe, zoals IVS Next in Nederland en NaMIB in Duitsland.”

Woordenboek

De database is te vergelijken met een woordenboek. Daar staan alle bekende referentiegegevens en codes in.
“De centrale database wordt op Europees niveau bijgehouden, zodat alle aangesloten landen ermee kunnen werken. Via updates komen er nieuwe gegevens bij en verdwijnen er ook gegevens.”

“Als schippers merken dat een ligplaats ontbreekt, dan kan men dat doorgeven. Daar wordt dan een nieuwe code voor aangemaakt. Alle binnenvaartlanden zetten hun locatiegegevens in hun database en leveren die input in de Europese database van RIS, die de andere landen dan allemaal overnemen. Zo is de informatie altijd uniform.”
Hetzelfde werkt het met nieuwe of aangepaste UN-codes voor ADN-lading.
BICS werkt al die gegevens voortdurend bij. Door de automatisch updates op de computer aan boord heeft de bemanning daar geen omkijken naar. Ze hoeven de codes ook niet meer uit hun hoofd te leren, zoals vroeger het geval was. Bart Bubberman: “Het werkt echt stukken beter en sneller dankzij BICS.”

Bar Bubberman: “Het is veel handiger als iedereen dezelfde namen en codes gebruikt en dezelfde taal spreekt.”

Melding via navigatie- en ladingsoftware

De elektronische melding is weliswaar verplicht, dat hoeft niet per se met de BICS-applicatie te gebeuren. Zolang het bericht voldoet aan de ERI-standaard mag dat ook met andere programma’s. Bijvoorbeeld bestaande navigatie- en ladingsoftware die toch al aan boord wordt gebruikt.

De aanbieders daarvan passen hun applicaties zó aan dat de BICS-melding ook daaruit gedaan kan worden. Dat geldt bijvoorbeeld voor de navigatieoplossingen van Tresco Engineering en Periskal Group. Als de schipper in Tresco Navigis River of in Periskal Inland Ecdis Viewer een reisplan heeft gemaakt, krijgt hij aan het eind de optie om op basis van de ingevoerde gegevens de ERI-melding te versturen. Er hoeft dus geen dubbel werk te worden gedaan.
ICT-bedrijf Suneti is gespecialiseerd in software voor de keten van vloeibare lading. Het begon met Binnenmaat, dat vooral een stuwplan voor tankers was. Dat is inmiddels opgevolgd door Vessel Solution, een totaaloplossing voor de documentatie en administratie aan boord. Ook de elektronische melding kan daarmee eenvoudig worden gedaan.

De bedrijven zijn druk bezig de laatste hand te leggen aan de updates van hun applicaties. Het draait vooral om de invoer van de lijst met terminals. Ze geven aan vóór de deadline van 1 december klaar te zijn.

Meer tijd voor de kerntaken

Uwe Deversi is sinds tien jaar bedrijfsleider op de verkeerspost Oberwesel. Daarvóór heeft hij jarenlang op tankschepen gevaren. Dat op de Rijn steeds meer tankers elektronisch melden, is volgens Deversi voor iedereen een goede zaak.

In de verkeerspost van Oberwesel werken achttien personen. Via een grote vlag op het gebouw sporen ze tankvaartondernemers al enkele maanden aan om een BICS-account aan te vragen.
Deversi stelt vast dat steeds meer tankers aan het 'BICS-en' zijn. "Elektronisch melden borgt de betrouwbaarheid van de informatie die binnenvaartondernemers aan ons doorgeven. Bij het doorgeven via de marifoon kunnen storingen of taalbarrières tot fouten leiden. Niemand zit erop te wachten dat hierdoor onveilige situaties ontstaan. Zo moeten reddingsdiensten exact weten hoeveel bemanningsleden aan boord zijn om in een noodsituatie niet te veel of juist te weinig mensen te zoeken."

Zwart op wit

Tankers vervoeren vaak meerdere producten met lange stofnamen. Deze moeten correct in het systeem worden ingevoerd. Een kleine typefout kan grote gevolgen hebben. "Als de brandweer moet uitrukken, is het belangrijk dat ze weet wat er op haar afkomt. Afhankelijk van de producten die het schip geladen heeft, moeten de nodige voorbereidingen worden getroffen. Zijn gasmaskers nodig? Is er sprake van explosiegevaar? Onduidelijkheid over de lading kan leiden tot levensgevaarlijke situatie voor zowel de hulpdiensten als scheepsbemanningen. Elektronisch melden is dan ook een grote stap vooruit: alle informatie staat in één keer correct in ons systeem."

Focus op kerntaken

Het handmatig invoeren van data brengt medewerkers van de verkeersposten regelmatig in stressvolle situaties. Ze hebben immers meer te doen dan te administreren.

"Onze verkeerspost houdt toezicht op het nautisch uitdagende berggedeelte van de Rijn tussen Oberwesel en St. Goar. We moeten de veiligheid goed in de gaten houden. Bij een ongeval willen we direct hulpdiensten kunnen inschakelen."
"Op deze uiterst belangrijke taak kunnen wij ons in de toekomst nog meer focussen. Als er een melding binnenkomt, hoeven we in BICS alleen nog te controleren of alle gegevens volledig en correct zijn ingevoerd. Dat duurt zo'n tien seconden, terwijl we nu soms tien minuten per tanker bezig zijn."
Dat op termijn waarschijnlijk de hele binnenvaart elektronisch zal melden, kan Deversi alleen maar toejuichen. "Als de mogelijkheid bestaat om met één druk op de knop alle informatie veilig en correct te versturen, laten we er dan zo breed mogelijk gebruik van maken. Hiermee kunnen wij onze service aan de binnenvaart verhogen, en dat doen we vanzelfsprekend graag."

Minder administratief werk dankzij BICS

Eén ding stond voor Koninklijke BLN-Schuttevaer bij voorbaat vast: de invoering van de elektronische meldplicht voor tankers mocht niet leiden tot een toename van het aantal administratieve handelingen aan boord. Sterker nog: de administratie moest er door afnemen. Daar zijn we nog niet helemaal, constateert Erwin Tijssen. De secretaris van BLN-Schuttevaers ledengroep Tankvaart en beleidsadviseur Veiligheid & Gevaarlijke Stoffen is echter toch positief: "Met BICS neemt het aantal meldingen af dat een schip tijdens een reis moet doen. Dat scheelt. Het uiteindelijke doel is: 'Ik vaar weg uit Bazel en hoef me tot aan Rotterdam niet meer bij elke brug en sluis te melden.'"
Dat is ook de doelstelling van de verschillende internationale beheerders. Deze toegezegde lastenverlichting gaf uiteindelijk de doorslag dat de tankvaart met een elektronische meldplicht akkoord is gegaan, stelt Erwin Tijssen.

Secretaresse

"Mooi is ook dat de eenmaal ingevoerde gegevens voor meerdere systemen te gebruiken zijn. Dan kan het administratieve werk verder afnemen. Met alles wat van de schipper verwacht wordt, heb je tegenwoordig bijna een secretaresse aan boord nodig… Aanmeldsystemen bij bedrijven, arbeidstijdenregistratie noem maar op alles moet tegenwoordig gedocumenteerd worden. Dat moet simpeler kunnen met één systeem."
Toegezegd is ook dat schepen op termijn geen meldingen meer hoeven te doen voor de vervoersstatistieken, vertelt Erwin Tijssen. "Tegelijkertijd is het wenselijk dat we als brancheorganisaties die vervoersgegevens krijgen om actuele informatie te verzamelen over het vervoer over water. Dan kun je sneller beleid maken om in te spelen op ontwikkelingen."

Begeleidingsgroep

BLN-Schuttevaer heeft – net als het CBRB – actief meegedacht en gewerkt in de begeleidingsgroep E-melden Tankvaart die Rijkswaterstaat en Bureau Telematica Binnenvaart in het leven hebben geroepen om BICS aan te passen aan de tankvaart en de invoering en acceptatie zo goed mogelijk te laten verlopen. Naast Erwin Tijssen maakt ook tankvaartondernemer en bestuurslid Ronald Versloot deel uit van de begeleidingsgroep.

"Een andere wijziging is dat de technische benaming van een ladingstof niet hoeft te worden ingevoerd. Wél het UN-nummer, de juiste vervoersnaam, klasse en classificatiecode. Maar dat is voldoende. Die technische benaming wordt vaak verschillend gebruikt en geschreven; dat zou tot onduidelijkheden kunnen leiden."

Beter bereik

"Een van de onderwerpen die we ook hebben ingebracht, was dat de toegang tot internet beter moet voor de binnenvaart", aldus Erwin Tijssen. "Via 4G of wifi… Als je verplicht wordt elektronisch te melden, moet je wel bereik hebben. Met name in Duitsland is langs de vaarweg verbetering nodig."
De melding met BICS dient, als er iets aan de lading veranderd is, te gebeuren vóór vertrek van de laad- of losplaats. Als de computer op dat moment geen contact kan maken met het internet, mag het schip toch gaan varen. De BICS-applicatie blijft automatisch proberen de melding te versturen. Zodra dat gelukt is, krijgt de schipper daarvan een bevestiging.

Erwin Tijssen is namens BLN-Schuttevaer lid van de begeleidingsgroep E-melden Tankvaart.

Shiraz Olivier: “Je kunt maar beter meteen weten hoe het werkt. Anders moet je het op het laatste moment allemaal uitvogelen.”

“Elektronisch melden is eenvoudig en kost weinig tijd”

De elektronisch melding via BICS kost maar weinig tijd en heeft als voordeel dat je je als schipper onderweg niet om de haverklap hoeft te melden. Dat zegt Shiraz Olivier, tweede kapitein op het mts Kalahari van Universe Shipping. Hij maakt al ruim een half jaar gebruik van de mogelijkheid om elektronisch te melden.

Hij werkt ongeveer vier jaar bij het bedrijf uit Zwijndrecht. De Kalahari vaart onder meer met lichte chemicaliën en benzinecomponenten. Het laadvermogen is 4.289 ton. Meestal is het schip actief binnen het ARA-gebied.
Al vroegtijdig begon de bemanning van de Kalahari BICS te geburiken. “Al begin 2018 heeft mijn collega, de eerste kapitein, een account aangemaakt. We zijn best vooruitstrevend, al zeg ik het zelf. Als er iets nieuws is, willen we daar snel gebruik van maken en het uittesten. Dat hing samen met de sluisplanning bij Terneuzen. Wilden we alvast even testen hoe het elektronisch melden werkt.”

Meteen serieus mee begonnen

“We zijn er toen ook maar gewoon serieus mee begonnen. In december moet je er toch aan geloven, dan kun je maar beter weten hoe het werkt en er ervaring mee opdoen. Anders moet je het op het laatste moment allemaal uitvogelen en stel dat er dan iets tegenzit…”
Er was één dingetje dat niet zo handig werkte, vertelt hij. “Maar dat is bij een van de laatste updates opgelost. Voorheen vond ik het lastig om producten toe te voegen. Daar moest ik steeds naar zoeken. Nu heb je bij ‘lading’ de optie goederen toe te voegen. Dat vind ik een stuk gemakkelijker.”
“Wat eveneens verbeterd is, is dat je het aantal kegels kunt invullen. Ook als je leeg bent. Bijvoorbeeld van benzine. Dan heb je mogelijk nog steeds dampen in je tanks en ben je dus kegelplichtig.”

Logisch

Voor de rest vindt hij het gebruik van BICS prettig en logisch. “Eigenlijk heb ik geen kritiekpunten. Het systeem werkt heel eenvoudig. Ook iemand die niet echt thuis is met computers, kan ermee overweg. Het spreekt allemaal voor zich. Ik ben er per keer drie minuten mee bezig, schat ik. Het zou weleens vijf minuten kunnen zijn, maar echt niet meer.”
“Veel dingen zijn al automatisch ingevuld. Dat spaart tijd. De lengte en breedte van het schip en de diepgang bijvoorbeeld. En dan onthoudt het systeem ook je vertrekplaatsen… Als je die één keer hebt ingevuld, krijg je ze vanzelf te zien.”

Slecht bereik

Haperen doet de verbinding soms tijdens de vaart tussen Antwerpen en het Kreekrak. “En andersom. Dan komen de gegevens niet altijd door. Dat ligt niet aan BICS, maar aan het slechte bereik bij Antwerpen. Pas nog zeiden ze bij de Kreekraksluizen via de marifoon dat onze gegevens niet waren aangemeld. Toen heb ik ze nog een keer ingevuld en toen kregen ze de gegevens opeens dubbel binnen.”
De elektronische melding moet altijd vóór vertrek van de laad- of losplaats worden gedaan. Is er geen wifi-, 4G- of 3G-bereik dan kan de computer de gegevens niet verzenden. Het schip mag dan toch gaan varen; de BICS-applicatie blijft dan automatisch proberen de melding te versturen tot die wél lukt.

Minder papierwerk

Shiraz Olivier zou BICS niet meer willen missen. Dankzij het elektronisch melden hoeft hij niet meer om de haverklap per marifoon gegevens door te geven bij sluizen en verkeersposten. “Je gegevens zijn al bekend; dus dat is wel makkelijk.”
Hij denkt dat andere schippers dat uiteindelijk ook zullen vinden. “Ik ken er nog niet veel die er gebruik van maken. De meesten hebben wel een account, maar wachten nog tot het echt verplicht is. Er is al zoveel papierwerk aan boord, vinden ze. Dat is wel zo, maar met BICS wordt het juist minder. Zeker als je er vertrouwd mee bent.”

“Sterke basis voor calamiteitenbestrijding”

Rolph Herks.

Officieren van Dienst bij Rijkswaterstaat (RWS) werken mee aan de afhandeling van incidenten op de vaarwegen. Om snel te kunnen schakelen, hebben ze de juiste informatie nodig over schepen en hun lading.

Rolph Herks, verkeersleider van de Regionale Verkeerscentrale Dordrecht, loopt per maand één week 24/7 piketdienst als Officier van Dienst Water. Hij is in die rol aanwezig bij grotere incidenten op de vaarwegen in de regio Zuid-Holland. Hij overlegt ter plaatse met politie, brandweer en andere hulpdiensten.
“Ik kom dan terecht in een Commando Plaats Incident (COPI). Dit is een slanke overlegstructuur waarbinnen snel beeld-, oordeels- en besluitvorming plaatsvindt. Ik behartig de belangen van RWS, maar word geacht met een multidisciplinaire blik te kijken.”
“Hulpdiensten verwachten van ons dat wij de juiste informatie aanleveren. De foutkans neemt aanzienlijk af als schippers hun data zelf invoeren en elektronisch doorgeven in plaats van via de marifoon. Een typefout is snel gemaakt. We zien wel eens schepen met een vervoersverbod voorbijvaren omdat er één cijfer in de stofnaam verkeerd is ingevoerd. Bij elektronisch melden hoeft de verkeerspost alleen nog te controleren of alles juist en volledig ingevuld is.”

Minder omslachtig

De Regionale Verkeerscentrale Dordrecht heeft twee werkplekken voor actieve verkeersbegeleiding, één voor de afhandeling van calamiteiten en incidenten en één voor het nautisch informatiekanaal. Voor schepen die uit Rotterdam komen is Dordrecht het eerste punt voor de verplichte voortgangsmelding. Deze komt per 1 december 2018 te vervallen.
“We hoeven schepen die zich gemeld hebben dan niet meer handmatig door te zetten naar het volgende vaarwegvak. Het marifoonverkeer zal afnemen, waardoor we tijd overhouden om ons te richten op andere taken."
"Per jaar passeren ongeveer 150.000 schepen de drukke kruisingen rondom Dordrecht en handelt de verkeercentrale ongeveer 40.000 telefoontjes af. We hebben in de regio Zuid-Holland zo’n 800 nautische voorvallen per jaar. De collega aan het informatiekanaal is de back-up voor de collega die incidenten afhandelt. Hij kan hierin, dankzij elektronisch melden, nog beter assisteren.”

Geen dubbel werk

Herks’ collega-verkeersleider in Tiel, Gerrit van Merwijk, beaamt: “Wij merken het onmiddellijk als de koppeling tussen Rotterdam en Dordrecht niet goed gaat. Het gebeurt regelmatig dat gegevens van schepen die zich in Rotterdam aangemeld hebben in Tiel niet in het systeem blijken te staan. In dat geval moeten we alles opnieuw invoeren. Lastig voor ons én voor de schipper. In de containervaart is dit sinds de invoering van de elektronische meldplicht een stuk verminderd."

Lees verder op pagina 8 >>

NaMIB en IVS Next zijn klaar om uit te rollen

Per 1 december 2018 wordt in Duitsland NaMIB in gebruik genomen, de opvolger van het huidige *Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt* (MIB). In Nederland wordt de laatste hand gelegd aan IVS Next.

NaMIB heeft veel voordelen ten opzichte van MIB. “Referentiedata worden eindelijk centraal beheerd en geharmoniseerd met de data van de gebruikers aan boord en andere instanties”, zegt Mathias Polschinski, projectleider NaMIB bij de WSV. “Medewerkers van de verkeersposten zijn minder tijd kwijt aan het onderhouden van de informatie. Bovendien verhoogt dit de integriteit van de data."

Vereenvoudiging

“Via een nieuwe tool kunnen verkeersposten elkaar ondersteunen bij een ongeval op de vaarweg. Door de koppeling met AIS zijn de posities van schepen en koppelverbanden die verplicht moeten melden bekend. Ook van schepen die niet verplicht moeten melden, kennen we de positie en hebben we de cascogegevens.”
Operators van de verkeersposten in Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Luxemburg volgden een training om met NaMIB te leren werken. Om de buurlanden te informeren over de mogelijkheden en grensoverschrijdende schaalbaarheid van NaMIB waren ook alle collega’s uit Nederland, Tsjechië en Oostenrijk uitgenodigd.
NaMIB is beschikbaar in het Duits, Frans en Engels. De verkeersleiders in Duitsland zijn positief over het nieuwe systeem. Zo vindt Uwe Deversi, hoofd van de verkeerspost Oberwesel, dat NaMIB het ongevalmanagement sterk vereenvoudigt. “De processen zijn inzichtelijker en begrijpelijker geworden. In een noodsituatie kunnen we met slechts een paar muisklikken de politie en hulpdiensten informeren. Alle contactgegevens zijn gebundeld in één systeem en snel toegankelijk. Dit levert een tijdsbesparing en meer veiligheid op. Om de voordelen van NaMIB zo breed mogelijk te kunnen benutten, is het belangrijk dat de AIS-infrastructuur in Duitsland snel wordt uitgebreid.”
NaMIB wordt in parallelbedrijf op de Rijn geïmplementeerd. “Pas als NaMIB voor 100 procent functioneert, schakelen we MIB uit”, aldus Mathias Polschinski. Na de implementatie op de Rijn wordt NaMIB eind dit jaar/begin volgend jaar op de Moezel ingevoerd, waar de elektronische meldplicht per 1 december 2019 van kracht wordt. Vervolgens wordt NaMIB stapsgewijs verder uitgerold op alle Duitse vaarwegen. Er lopen bijvoorbeeld al pilots in de verkeersposten van Minden, Gösselthal en Maagdenburg.

Beter vooruitplannen

In Nederland draait het nieuwe IVS Next inmiddels op vijf locaties proef. De testperiode wordt voor het einde van dit jaar afgesloten. Daarna wordt IVS Next landelijk verder uitgerold. Uiterlijk aan het eind van het eerste kwartaal 2019 zal het overal in gebruik zijn. Dat IVS Next per 1 december 2018 nog niet overal zal draaien, is geen belemmering voor het elektronisch melden in de tankvaart en het afschaffen van de voortgangsmelding. Adriën van Loon, adviseur scheepvaart bij Rijkswaterstaat: “De grote verbetering ten opzichte van IVS is dat we gebruik maken van de AIS-positie van schepen. Hierdoor kunnen we beter vooruitplannen. We houden rekening met de volgorde en het tijdstip waarop schepen een kunstwerk bereiken. Tussenstops voor een ploegwissel of bunkeren worden automatisch meegenomen in de planning.”

Gebruiksvriendelijk

De overstap van IVS naar IVS Next is voor operators eenvoudig. “Het wijst zich vanzelf. Als er gegevens ontbreken, krijgt de operator een melding en kan hij de informatie alsnog uitvragen bij de schipper. De meeste handelingen in het systeem zijn vereenvoudigd.”
IVS Next is net als NaMIB *agile* ontwikkeld. Dat betekent dat de wensen en behoeften van de gebruikers tijdens de ontwikkeling zijn verwerkt. Uiteraard is de communicatie tussen beide systemen geborgd.
Adriën van Loon: “MIB ondersteunt niet alle berichten die in BICS worden doorgestuurd. NaMIB doet dat wel. Het uitwisselen van informatie tussen IVS Next en NaMIB verloopt naadloos.”

Adriën van Loon

Mathias Polschinski

Elektronische meldplicht geldt wel voor ‘bunkerschip’, maar niet voor ‘bunkerboot’

De elektronische meldplicht geldt ook voor bunkerschepen die hun werkgebied hebben in de zeehavens. Dat zegt Brian Vrijaldenhoven. De adviseur Scheepvaart is werkzaam op de afdeling Ontwikkeling Scheepvaartverkeersmanagement van Rijkswaterstaat en projectleider elektronisch melden.

Brian Vrijaldenhoven heeft gemerkt dat er enige verwarring is ontstaan over de vraag of bunkerschepen straks ook elektronisch meldplichtig zijn. Hij weet ook hoe dat komt: door de omschrijving in de artikelen in de politiereglementen waarin de elektronische meldplicht geregeld is.
Voor het RPR is dat artikel 12.01 en in het BPR komt het aan de orde in artikel 2 van de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren. “Daarin staat feitelijk dat alle tankschepen zich vanaf 1 december 2018 elektronisch moeten melden, maar wordt in het laatste lid een uitzondering gemaakt voor bunkerboten en bilgeboten.”

Bunkergiek

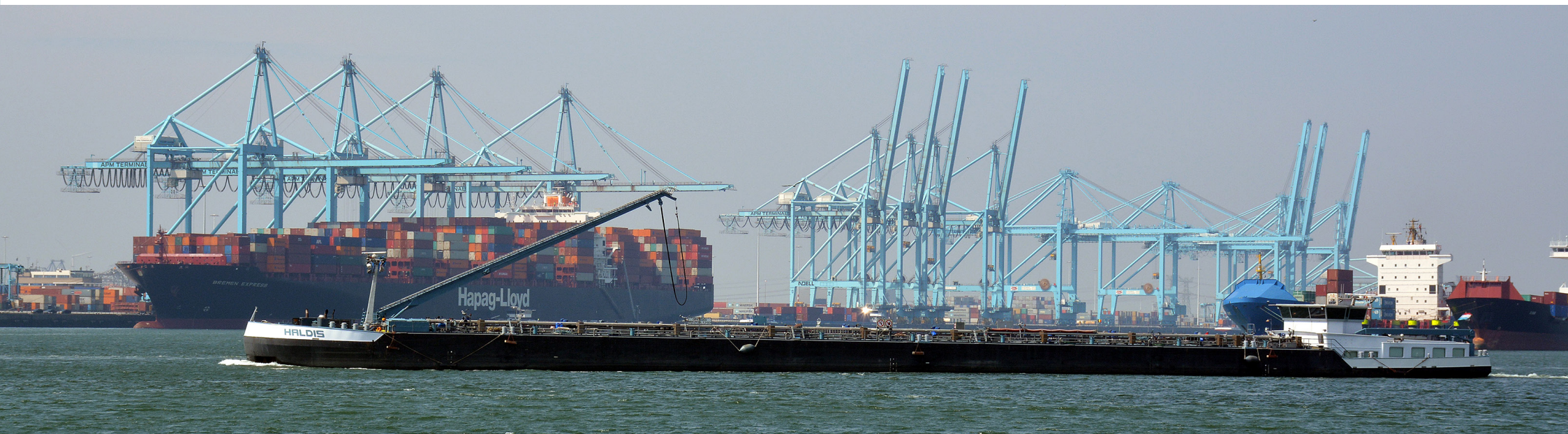
“Dat stond altijd al in het voorschrift; ook voor de gewone meldplicht. Toen was er nooit discussie over. Nu deed die zich wel voor en draaide het om de vraag: wat is eigenlijk een bunkerboot?”
“Het gaat om de bunkerbootjes die de binnenvaart al varend van brandstof voorzien en bevoorraden. De meeste zijn niet groter dan 300 ton. De uitzondering geldt dus niet voor de bunkerschepen die in de havens brandstof leveren aan zeeboten. Die zijn aanzienlijk groter en voor de meeste mensen herkenbaar aan de lange bunkergiek.”
Rijkswaterstaat heeft veel bunkerrederijen apart benaderd en geïnformeerd. “Een van de reacties was dat men BICS centraal, op de eigen servers op kantoor, wilde gebruiken. Dat kan. Ik weet ook dat minimaal één bedrijf daar maatregelen voor heeft genomen. Daar kunnen de schippers de BICS-melding via het eigen intranet doen.”

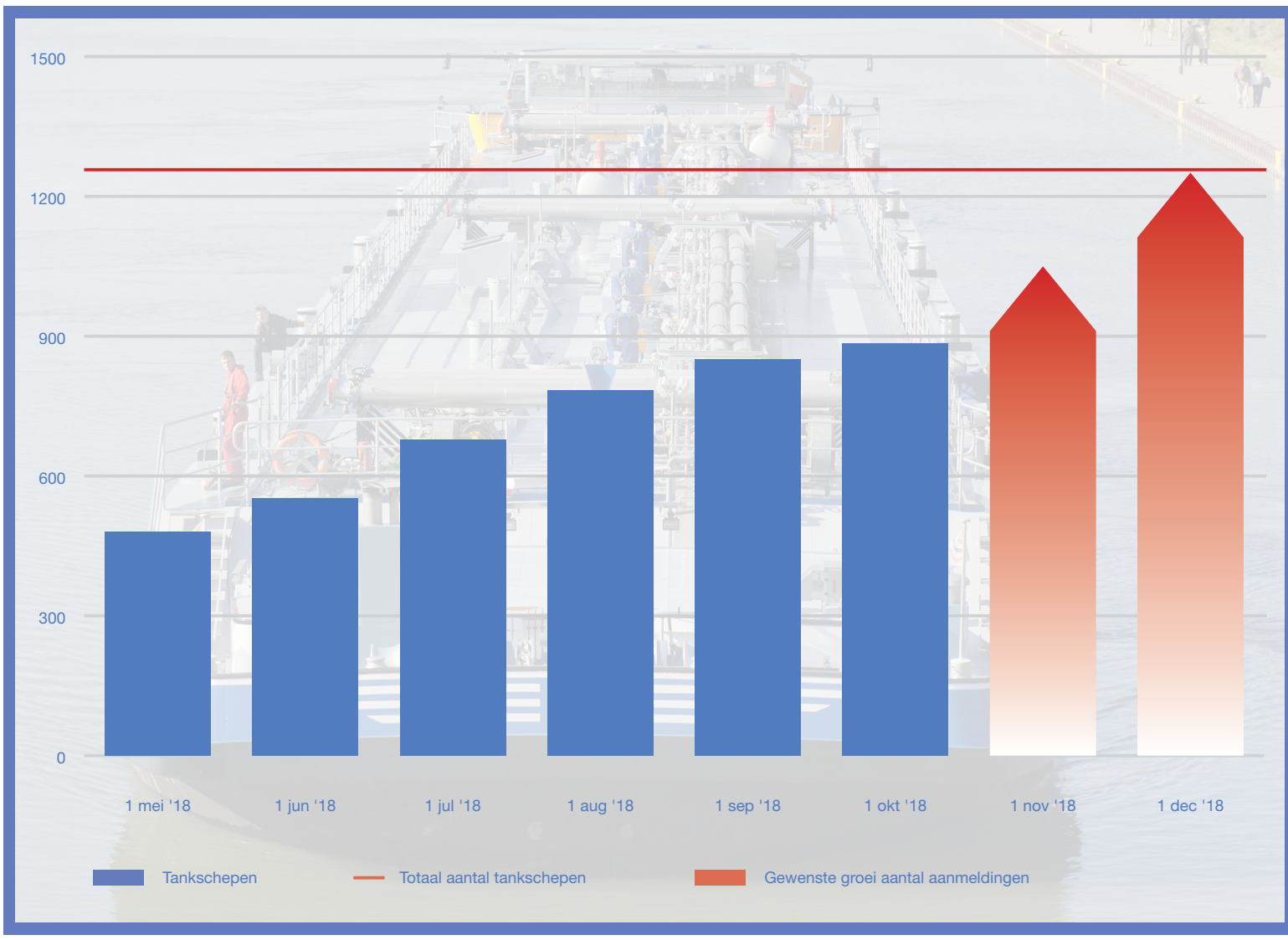
Havenmeester

Havenbedrijf Rotterdam informeert tankschepen die de haven aandoen al een poos over de naderende elektronische meldplicht. Karsten Seven, adviseur Havenplanning bij de Divisie Havenmeester Rotterdam, zegt: “De Havenmeester staat voor *safe, smooth & service*. In het kader hiervan is het van het grootste belang de vele informatiestromen binnen de haven helder en digitaal te verwerken. Dit zorgt voor meer duidelijkheid, voorkomt fouten en komt de veiligheid ten goede.”
“We vragen bij iedere IVS90-melding of de melder bekend is met BICS en moedigen hen aan dit te downloaden op www.bics.nl. Na de vervoerders van containers is dit nu de tweede grote groep die alleen nog elektronisch kan melden. We moedigen iedereen dan ook aan hier nu alvast vertrouwd mee te raken en indien nodig de BICS-informatiedesk van Rijkswaterstaat te raadplegen.” Aldus Karsten Seven.

Harde datum

Brian Vrijaldenhoven is blij met de voorlichting door de Divisie Havenmeester. “Dat helpt. Het is in ieders belang dat alle scheepseigenaren en bemanningen op de hoogte zijn van de aanstaande elektronische meldplicht. Alle tankers moeten tijdig een account aanmaken en de BICS-software downloaden, zodat ze er op z’n laatst op 1 december 2018 mee gaan werken. Dat is nu eenmaal een harde datum!”





Aantal bij BICS aangesloten tankschepen groeit snel

Sinds de publicatie van de eerste tankvaart-BICSmail in mei dit jaar is het aantal tankschepen dat zich elektronisch meldt via EDI en dus is aangesloten bij BICS, met meer dan 400 toegenomen. Aangenomen dat alle schepen die in 2017 een EBIS-inspectie hebben gehad, zich ook vanaf 1 december 2018 elektronisch moeten melden, waren er op 1 oktober 366 tankschepen die zich nog niet elektronisch melden. Vanaf 1 december 2018 mogen tankers niet meer varen in Europa, als zij zich niet elektronisch melden bij de vaarwegbeheerder.

"Hulpdiensten verwachten juiste informatie"

Gerrit van Merwijk.

>> **Vervolg van pagina 6**

"Er kan hooguit nog iets misgaan met de verbinding, maar dan kun je met één druk op de knop alle gegevens alsnog doorsturen", vervolgt Gerrit van Merwijk, die net als Herks Officier van Dienst Water bij RWS is.

Hetzelfde jargon

"Op de druk bevaren corridor Rotterdam-Duitsland zijn we als vaarwegbeheerder leidend. Bij een calamiteit verwachten brandweer en politie dat we hen volledig informeren over de lading en het aantal personen aan boord. Elektronisch melden voorkomt communicatieproblemen."
"De binnenvaartsector heeft zijn eigen jargon. Ik weet nog hoe de brandweer ooit uitrukte voor een tanker die met gas beladen was. Overal liepen brandweerlieden in gele pakken rond. Wat bleek? Het schip had geen gas, maar gasolie geladen. In de verkeerspost noemen we dit gewoon diesel. Zo kwam het tot miscommunicatie met de brandweer. Voortaan sturen we gewoon het UN-nummer door. We hebben allemaal hetzelfde jargon."

Sociale aspecten

Gerrit van Merwijk: "Door de koppeling van IVS en AIS weet je precies wat een tanker geladen heeft, wat hij daarvoor had geladen en waar hij zich bevindt. Als een tanker lekt, vind je in de buurt meteen een lege tanker om de lading over te pompen. Dit bespaart kostbare tijd."
"Maar denk ook aan de sociale voordelen van digitale systemen. Als schipper zit je vaak een hele week aan boord. Op vrijdag wil je misschien de kinderen afhalen of kijk je gewoon uit naar het weekend. Hoe vervelend is het als je net dán komt vast te zitten voor een kapotte sluis? Met de moderne communicatiesystemen kunnen wij schippers vroegtijdig informeren en adviseren om alvast een ligplaats te zoeken. We helpen ook graag bij het vinden daarvan. Persoonlijk vind ik deze dienstverlening nog het fijnste onderdeel van mijn beroep."

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 San Lin
Druk: BDU, Barneveld
Fotografie:
DP Tekst, Tekst & Toebehoren, Shutterstock.com, Shiraz Olivier

BUREAU TELEMATICA BINNENVAART
WSV.de Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat