



- 1** Nog eens 1.500 schepen gaan elektronisch melden **2** “Elektronisch melden is voor iedereen een helder verhaal geworden”
- 3** Handig: alle vragen en antwoorden op een rij **4** Jaarlijks 100.000 reizen digitaal gemeld in Frankrijk
- 5** Duitsland bereidt zich voor op verruiming van elektronische meldplicht **6** Bazel bouwt aan de haven van morgen
- 7** Elektronisch melden via BICS Portal kan overal **7** “Online melden werkt prima” **8** Moet ik (al) elektronisch melden?
- 8** Ook coasters moeten elektronisch melden

1 december 2026:

Nog eens 1.500 schepen gaan elektronisch melden

Vanaf 1 december 2026 gaan ook vrachtschepen die over één of meerdere ruimen beschikken en met een lengte van meer dan 86 meter zich elektronisch melden op de Rijn. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart besloot in 2024 het RPR daarvoor aan te passen.

De regel gaat ook gelden voor schepen die voor de voortstuwing een andere energiebron dan gasolie of LNG gebruiken. Het gaat dan bijvoorbeeld om methanol, gasvormige waterstof of batterijen met een totaal vermogen van meer dan 500 kWh. Schepen die worden aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG) vielen al onder de verplichte elektronische melding; dat blijft zo. Dagpassagiersschepen die op een alternatieve brandstof varen, kunnen een vrijstelling krij-

gen van bevoegde autoriteiten. Op de website van de CCR (www.ccr-zkr.org/12040801-nl.html) is de exacte omschrijving te vinden.

Verbeterde veiligheid

“De maatregel is van invloed op ongeveer 1.500 schepen, ofwel zo’n 10 procent van de Europese vloot”, vertelt Raphaël Wisselmann, hoofdingenieur bij de CCR. Hij noemt deze volgende stap zeer belangrijk. “Ten eerste omdat het aantal schepen waar

het om gaat, zeer groot is. Dit vormt een uitdaging op het vlak van communicatie om alle betrokken schippers te bereiken. Ten tweede is het ook een belangrijke manier om ons voor te bereiden op de toekomst en nog meer bij te dragen aan de digitalisering van de binnenvaart.”

Maar de hoofdreden is de verbeterde veiligheid als meer informatie in elektronische vorm beschikbaar is bij verkeerscentrales. “We kunnen allemaal voorbeelden bedenken waarbij het soms moeilijk kan zijn om complexe informatie in een vreemde taal via de marifoon door te geven”, aldus Raphaël Wisselmann. “Deze uitbreiding zal het eveneens mogelijk maken om te weten of een voortstuwings- of hulpsysteem met een alternatieve energiebron aan boord aanwezig is. Deze energiebronnen brengen andere risico’s

met zich mee dan op gasolie.” Die informatie kan cruciaal zijn bij een incident.

Eenvoudiger

Elektronisch melden maakt de uitwisseling van gegevens tussen gezagvoerders en verkeerscentrales veel eenvoudiger dan via de marifoon of schriftelijk. Dat scheelt in de administratieve werklust voor schippers en voor operators van verkeerscentrales. De regelgeving maakt het mogelijk dat de verkeerscentrales van verschillende instanties gegevens elektronisch uitwisselen. Als een schip rechtstreeks van Bazel naar Nederland vaart – zonder tussenstops en zonder dat er lading wordt geladen of gelost – hoeft de schipper slechts één keer, bij het begin van de reis,

Lees verder op pagina 2 >>



(foto Tekst & Toebehoren)

“Elektronisch melden is voor iedereen een helder verhaal geworden”

Door de uitbreiding van de elektronische meldplicht kunnen interne processen bij De Vlaamse Waterweg nog beter worden gestroomlijnd en neemt de eenduidigheid en eenvormigheid voor binnenschippers verder toe.

Bij De Vlaamse Waterweg is men tevreden: 95 procent van de meldingen gebeurt elektronisch, of schippers nu BICS gebruiken, een afgeleide daarvan in Inland ECDIS, RiverGuide of Autena Marine. De overige 5 procent is een gemengd verhaal. “Soms probeert een schipper elektronisch te melden, maar lukt dat om een of andere reden niet”, zegt Jef Bauwens, projectmanager Smart Logistics.

“Dan maken onze collega’s de reis manueel aan. In de ideale wereld wordt dit achteraf gecorrigeerd, maar zo ver zijn we nog niet. Ik denk wel dat het aantal schippers dat niet elektronisch wil melden aanzienlijk lager ligt dan die 5 procent. De meeste schippers doen echt hun best om het goed te doen.”

Eenduidig en eenvormig

“We verwachten niet dat de uitbreiding van de elektronische meldplicht volgens het RPR per 1 december 2026 tot problemen zal leiden”, vervolgt Bauwens. “Voor onze organisatie is het zelfs een zegen. Verplicht elektronisch melden heeft onze interne werking veel efficiënter gemaakt.”

“De Vlaamse Waterweg ontstond in 2018 uit de fusie van nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV. Al vóór die fusie werkten we goed samen om meldingen

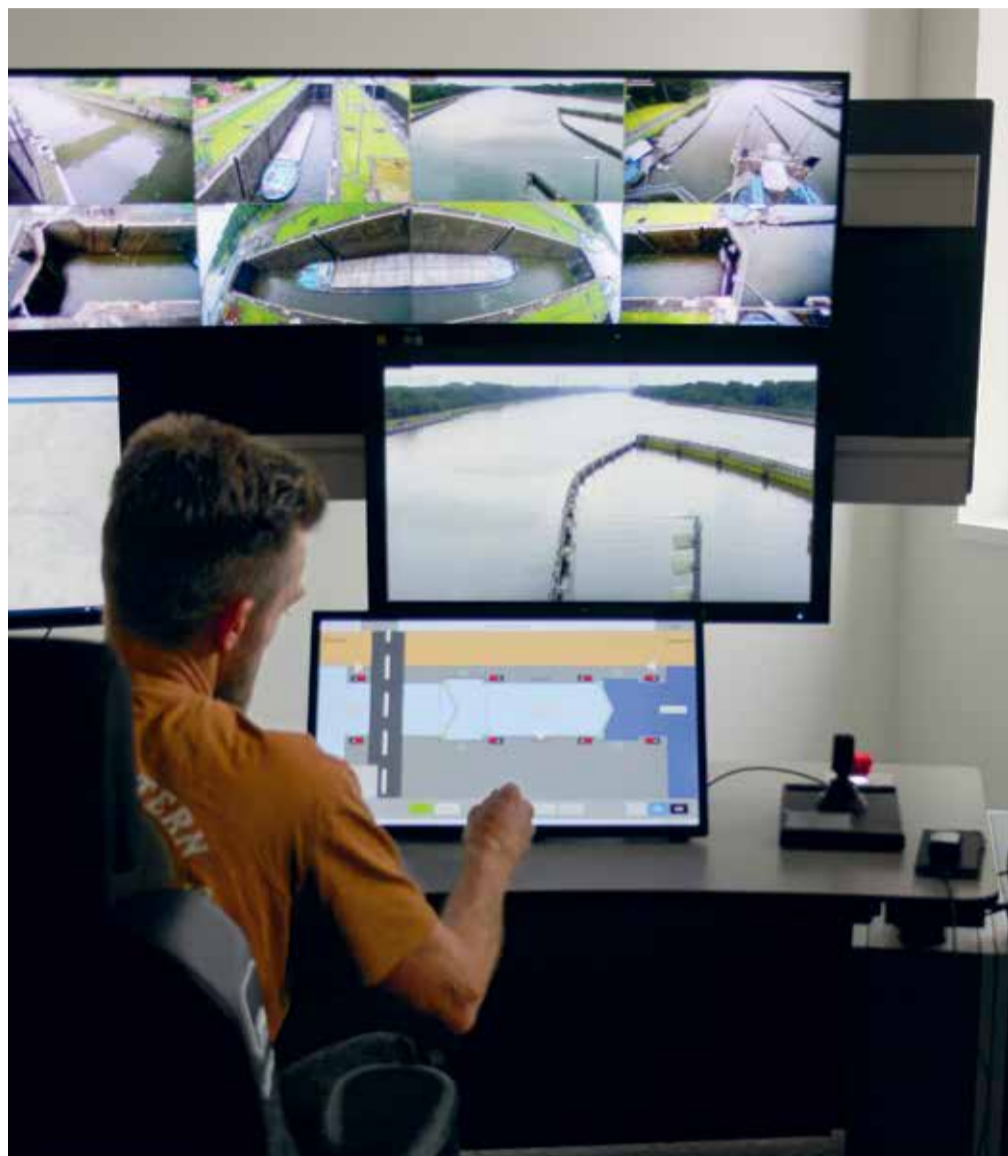
binnen te krijgen, met één systeem. Maar vroeger kon een schipper nog aan de sluis stoppen en een vrachtbrief afgeven, waarna onze medewerkers de melding handmatig invoerden. Dankzij de invoering en stapsgewijze uitbreiding van de elektronische meldplicht hebben we onze interne processen beter kunnen stroomlijnen.”

“Wat nog belangrijker is: elektronisch melden zorgt voor duidelijkheid en uniformiteit richting de schippers. Hoewel er in het begin wat weerstand was, is het nu voor iedereen helder hoe men zich moet melden.”

Tussenspuncten melden

In Vlaanderen worden elektronische meldingen niet alleen gebruikt voor verkeersmanagement, maar ook om de vaarrechten te berekenen. Daarom vraagt De Vlaamse Waterweg om naast ladinggegevens, scheepsafmetingen en vertrek- en eindpunt ook minstens één tusspunt te melden. Zo kan de gevaar route correct worden bepaald.

“In de meest recente versie van BICS is dat geen probleem”, aldus Bauwens. “Maar er zijn nog oudere versies in omloop die geüpdatet moeten worden, zodat onze systemen de meldingen juist kunnen interpreteren. Anders moeten onze binnenvaartbegeleiders de reismelding handmatig verwerken.”



“Regel het zo snel mogelijk”



De CCR is gevestigd in het Palais du Rhin in Straatsburg. (foto CCR)

>> Vervolg van pagina 1

elektronisch te melden aan de verkeerscentrale.

De uitbreiding is de volgende, logische stap in de gefaseerde invoering van de elektronische meldplicht sinds 2010. De belangrijkste fases waren:

- 1 januari 2010: elektronische meldplicht voor schepen die meer dan 20 containers of ten minste één container met gevaarlijke goederen vervoeren
- 1 december 2015: elektronische meldplicht voor alle schepen die containers vervoeren
- 1 december 2018: elektronische meldplicht voor schepen met vaste tanks aan boord
- 1 december 2021: elektronische meldplicht voor alle andere per marifoon meldplichtige schepen en samenstellen overeenkomstig artikel 12.01, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement.

De CCR heeft op haar website een handige vragenlijst staan waar schippers met een

paar klikken stap voor stap erachter kunnen komen of ze nu of straks onder de elektronische meldplicht vallen. Lees daarover meer op pagina 8.

Niet wachten

De CCR raadt schippers aan om niet tot het laatste moment te wachten. “We informeren de beroepsgroep in een vroeg stadium”, zegt Raphaël Wisselmann. Uiterlijk op 30 november 2026 moeten betrokken schepen alle nodige maatregelen hebben genomen om berichten elektronisch te verzenden.

“Met het oog hierop adviseert de CCR om zo snel mogelijk software voor elektronisch melden te kiezen en alle formaliteiten te vervullen die de softwareleverancier vereist. Bijvoorbeeld door een account aan te maken bij de Nederlandse autoriteit: Rijkswaterstaat.”

“Het doel is om pieken en wachttijden te voorkomen naarmate de deadline nadert, gelet op het grote aantal accounts dat moet worden aangemaakt.”



(foto's De Vlaamse Waterweg)

Trajectvoorspelling

Daarnaast vraagt de vaarwegbeheerder om de vertrek- en eindlocatie en eventuele tussenpunten, voor zover meerdere routes mogelijk zijn, zo gedetailleerd mogelijk op te geven. "Stel, een schipper gaat lossen of laden in de haven van Antwerpen en vult in: 'BASE, terminal 04'. Voor hém is dat duidelijk, maar als de bijbehorende code niet klopt, gaat het alsnog mis. Het netwerk in Europa is namelijk een optelsom van verschillende havengebieden, losplaatsen en terminals." "Deze dataset is nog volop in ontwikkeling en wordt regelmatig geüpdatet. Terminals

kunnen verdwijnen of juist worden toegevoegd. Deze data zitten ook in het model voor trajectvoorspelling. Bij een mismatch, bijvoorbeeld wanneer de code achter een opgegeven locatie niet overeenkomt met een bekende plek in ons systeem, kan de melding niet gebruikt worden om het traject te bepalen. Het is dus in het belang van de schipper dat de reismelding meteen correct is."

"We merken dat dit voor de ene schipper makkelijker is dan voor de andere. We kijken altijd of iemand te goeder of kwader trouw heeft gehandeld. In 99 procent van de geval-

len is het eerste het geval. Dat geef ik ook altijd mee aan onze handhavers."

Wallonië

In Wallonië bevindt het elektronisch melden zich nog in een opstartfase. Er wordt echter overwogen om geleidelijk aan over te stappen op een werkwijze die aansluit bij het Vlaamse model.

Volgens Bauwens verlopen de gesprekken hierover in een constructieve sfeer: "Een harmonisatie zou zowel voor ons als onze Waalse collega's en schippers een duidelijke vooruitgang betekenen. Vooral voor buitenlandse

schippers, die niet altijd vertrouwd zijn met de Belgische situatie, zou een uniforme aanpak een aanzienlijke vereenvoudiging zijn."

RIS COMEX²

In 2023 ging het Europese project RIS COMEX² van start, met als voornaamste doel het elektronisch melden in de binnenvaart eenvoudiger te maken. "Een van de doelstellingen is om tot een gezamenlijk advies te komen dat richting geeft aan een uniforme Europese oplossing. Als alle betrokken partijen daarmee instemmen, is de kans groot dat andere EU-lidstaten zullen aanhaken."

Handig: alle vragen en antwoorden op een rij



Voor schippers en scheepseigenaren die gewend zijn aan elektronisch melden op de Rijn is het gebruik vanzelfsprekend. De meerderheid laat zich positief uit over het gemak en de snelheid. Als de materie nieuw is voor je, is het heel normaal dat er vragen opduiken. Bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zijn ze zich daarvan bewust. Alle voor de hand liggende vragen komen aan bod op de webpagina onder het hoofdstuk 'FAQ – veelgestelde vragen'. Mét praktische antwoorden.



Ze zijn verdeeld in drie thema's:

- omvang elektronische meldplicht (schepen), sectoren, wanneer moet men melden
- software voor het elektronisch melden
- specifieke vragen of vragen met betrekking tot bepaalde sectoren

Enkele voorbeelden zijn:

Naar wie moet de elektronische melding worden gestuurd?

De elektronische melding moet gestuurd worden naar de dienst die verantwoordelijk is voor de sector waar het schip vaart op het moment dat de melding elektronisch verzonden wordt (bijvoorbeeld: de verkeersposten van Tiel, Dordrecht, Wijk bij Duurstede of Nijmegen voor Nederland, de verkeerspost van Duisburg, de verkeerspost Oberwesel, de verkeerspost Gamsheim of die van Bazel).

Welk elektronisch formaat moet ik gebruiken om mijn meldingen elektronisch te verzenden?

Het formaat en de technische specificaties voor het verzenden van elektronische meldingen staan in deel IV van de Europese Standaard voor de River Information Services (ES-RIS). Voor het verzenden van de elektronische meldingen zijn er echter verschillende softwareapplicaties die voldoen aan deze specificaties.

Moet ik de diepgang in Nederland via de marifoon melden als ik uit Duitsland kom terwijl ik die daar al elektronisch gemeld heb?

Nee, het is niet nodig de diepgang per marifoon te melden als u een elektronische melding verzonden heeft. De elektronische melding bevat deze informatie en dat is geen informatie die u nog per marifoon moet doorgeven. Bovendien wordt de elektronische melding die u in Duitsland gedaan heeft, automatisch doorgegeven aan Nederland.

Als daarentegen de elektronische meldplicht niet voor u geldt en u niet vrijwillig een elektronische melding verzonden heeft, kan het zijn dat er verschillende keren tijdens uw reis per marifoon gevraagd wordt naar deze informatie.

Je vindt de FAQ op www.ccr-zkr.org/12040801-nl.html. Of scan de QR-code.



Een schip op de Seine. (foto Hassan Bensliman/AdobeStock)

Elektronisch melden sinds 2020 verplicht

Jaarlijks 100.000 reizen digitaal gemeld in Frankrijk

In 2012 begon Voies Navigables de France (VNF) met het digitaliseren van meldingen in de binnenvaart. Dit leidde tot de ingebruikname van VELI (Voyage en Ligne) in 2014.

In Frankrijk moet elk transport over water gemeld worden, zodat de overheid vaarrechten kan innen. "Vóór de implementatie van VELI moesten deze meldingen handmatig worden verstuurd en verwerkt. Dankzij de digitalisering van dit proces gaat het nu veel sneller en eenvoudiger, zowel voor de schippers als voor VNF", zegt Éloi Flipo, die van 2012 tot 2022 verantwoordelijk was voor de ontwikkeling en implementatie van VELI. "In 2020 hebben we de elektronische aangifte stapsgewijs verplicht gesteld, op een manier die voor iedereen duidelijk en goed te volgen was. Inmiddels worden jaarlijks zo'n 100.000 reizen digitaal gemeld, uitgevoerd door 2.700 binnenvaartschepen, waarvan 1.700 in het buitenland zijn geregistreerd."

Nuttige en krachtige applicaties

VELI is rechtstreeks toegankelijk via de website van VNF en is in eerste instantie bedoeld om vaarrechten te factureren. Wanneer schip-

pers online een goederentransport aanmelden, krijgen ze meteen een eerste inschatting van de te betalen vaarrechten. Voor VNF heeft dit geleid tot een geautomatiseerd en betrouwbaar factureringssysteem. Bij het passeren van sluisen vraagt de sluiswachter het VELI-aangiftenummer op, zodat het sluisboek nauwkeurig kan worden bijgehouden. Drie dagen na afloop van de reis worden de gegevens geïntegreerd in VOYAGE, de centrale database van VNF. Daar vindt een controle plaats door de gegevens uit VELI te vergelijken met de gegevens van de sluiswachters, wat zorgt voor een hoge mate van betrouwbaarheid van de informatie. "De tweede toepassing van VELI is het opstellen van statistieken", aldus Éloi Flipo, hoofd Transport en Modal Reporting bij de Directie Ontwikkeling van VNF. "Deze statistieken delen we met onze toezichhouders en met de Franse en Europese economische statistiekdiensten. Zo krijgen we een volledig

beeld van de goederenstromen: per type, per regio en per klant. Die informatie is zeer waardevol en stelt ons bijvoorbeeld in staat gerichte maatregelen te nemen om het binnenvaartverkeer te stimuleren."

Momenteel is VELI nog niet gebaseerd op dezelfde standaarden als andere Europese systemen voor elektronische aangifte van binnenvaartvervoer. "Hieraan werkt VNF sinds 2023, in het kader van het Europese COMEX²-project", zegt Alaric Blakeway, nationaal coördinator van de Binnenvaartinformatiediensten en verantwoordelijk voor COMEX² in Frankrijk. "Een van de doelstellingen van het project is het vereenvoudigen van het uitwisselen van elektronische meldingen in de binnenvaart."

"Op termijn zullen de gegevens over de bestemming, de goederen en het schip worden geconverteerd naar het ERI-formaat. Zo kan VELI communiceren met BICS en met elk ander systeem dat deze Europese standaard hanteert. Tegelijkertijd heeft VNF de mobiele applicatie NAVI geïntroduceerd. NAVI biedt diverse functies, zoals routeplanning en een schatting van de reistijd. Momenteel is de app alleen operationeel op

de Franse binnenwateren, maar in de toekomst zal ze beschikbaar zijn voor alle Europese vaarwegen."

Meer projecten in onderzoek

Dankzij VELI en de VOYAGE-database is VNF van plan de interface met trackingsystemen voor multimodaal vervoer verder te verbeteren, met name voor zeehavens als Le Havre en Marseille. Dit moet de afhandeling van binnenschepen in de zeehavens vereenvoudigen en de informatie-uitwisseling tussen alle partijen in de transportketen stroomlijnen. Daarnaast heeft VNF nog een ander project dat de binnenvaart en modal shift kan bevorderen.

"Uit de statistieken van VELI blijkt dat ongeveer 20 procent van de reizen leeg wordt uitgevoerd. Dat brengt aanzienlijke financiële en ecologische kosten met zich mee voor vervoerders, schippers en infrastructuurbeheerders zoals VNF. Door deze gegevens te gebruiken, zouden we verladers duurzame transport- en modal shift-oplossingen kunnen aanbieden", zegt Éloi Flipo. "We bestuderen dit project nog; het zal nog enige tijd duren voordat het kan worden uitgevoerd."

Duitsland bereidt zich voor op verruiming van elektronische meldplicht

In Duitsland ziet men de uitbreiding van de elektronische meldplicht op de Rijn met vertrouwen tegemoet. Dat zegt Manuel Weber, werkzaam bij de afdeling Verkehrsmanagement Binnen van de Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Door de overstap naar een nieuw meldinformatiesysteem in de Duitse verkeersposten zullen in de toekomst alle tussenmeldingen per marifoon komen te vervallen.



(foto Manuel Weber)

Operators op de verkeersposten langs de Rijn hebben positieve ervaringen met het elektronisch melden. Een belangrijke vooruitgang is volgens Weber dat sinds december 2021 ook hotelschepen verplicht elektronisch melden. "Dit leidt tot aantoonbaar minder communicatieproblemen bij de meldingen over het aantal personen aan boord, zodat men in noodgevallen precies weet hoeveel personen er aan boord zijn", legt Manuel Weber uit. "Ik hoor regelmatig van de brandweer en andere hulpdiensten dat ze zeer tevreden zijn over de gedetailleerde informatie die ze van de regionale centrales krijgen, ook met betrekking tot gevaarlijke stoffen."

In sectoren waar elektronisch melden verplicht is, bij sluisen en op meldpunten waar een B.11-bord staat, moeten schippers zich momenteel via de marifoon melden. Veel schippers ervaren dit als overbodig. Het doel is om deze radioberichten in de toekomst grotendeels te laten verdwijnen. Dan worden alle vereiste meldingen uitsluitend elektronisch verzonden.

CEERIS

"We gaan op de desbetreffende meldpunten het B.11-bord verwijderen", aldus Weber. "In de tweede helft van 2026 willen we overstappen van ons huidige meldsysteem NaMIB

naar het Europese meldsysteem CEERIS, het Central & European Electronic River Information System. Dit systeem heeft zich al bewezen op de Tsjechische Elbe en de Donau, van Oostenrijk tot in het Zwarte Meer. We zijn bij de Oostenrijkse vaarwegbeheerder viadonau op bezoek geweest om het systeem in de praktijk te bekijken en hebben er uitgebreid over gesproken met onze technische collega's."

Een groot voordeel van CEERIS is volgens Weber dat elektronische meldingen volledig automatisch worden verwerkt, zonder dat een operator nog handmatig hoeft in te grijpen. "Binnen CEERIS worden gegevens doorgestuurd. Alle daartoe bevoegde partijen binnen de overheid of de scheepvaart kunnen de meldgegevens van schepen inzien die voor hen zijn vrijgegeven, uiteraard altijd met inachtneming van de Europese privacywetgeving. Dat draagt bij aan een vlot en veilig binnenvaartverkeer."

Een ander voordeel is de meertaligheid van het systeem. "We zien steeds meer kapiteins die uitstekend kunnen varen, maar de taal niet altijd goed beheersen. Dankzij CEERIS kunnen zij de benodigde gegevens in alle landstalen van de CEERIS-partnerlanden invoeren, inclusief Engels. Op de Donau hebben we gezien dat dit goed werkt, waardoor ook Duitsland nu heeft besloten tot toetreding tot de bijbehorende CEERIS-akkoorden en -afspraken." Ook enkele buurlanden overwegen om naar CEERIS over te stappen.

Win-win-situatie

Voor schippers zal de overgang naar CEERIS volgens Weber vrijwel ongemerkt verlopen. "Voor hen blijft alles zoals het nu is. Ze versturen hun elektronische melding en kunnen vervolgens gewoon gaan varen." Minder meldpunten waar per marifoon melding moet worden, vormt een belangrijk voordeel voor de scheepvaart, want steeds meer gegevens kunnen elektronisch worden gemeld, wat taalproblemen en het aantal ge-

sprekken per marifoon vermindert. "Ook voor onze collega's op de verkeersposten is dat een vooruitgang. Het komt regelmatig voor dat schippers boos worden omdat ze zich meerdere keren via de marifoon hebben gemeld maar geen reactie krijgen. De operators zijn echter verantwoordelijk voor een groot gebied en kunnen niet altijd direct reageren. Met CEERIS worden veel van die marifooncontacten overbodig; dat ontlast beide zijden merkbaar."

Alleen voor afhandeling van incidenten

Zal het lukken om CEERIS tegen 1 december 2026 te implementeren? "We werken met een strak tijdschema, maar we denken dat het realistisch is. Ook in de toekomst zullen meldgegevens uitsluitend worden gebruikt voor het afhandelen van incidenten. Schippers mogen erop vertrouwen dat hun gegevens niet worden doorgegeven aan de waterpolitie om overtredingen op te sporen."

Vooruitzichten

De uitbreiding van de elektronische meldplicht per 1 december 2026 betekent niet dat de volledige binnenvaart meldplichtig wordt. Voor dagtochtschepen, veerponten en bepaalde vrachtschepen tot een maximale lengte van 86 meter (op voorwaarde dat ze geen containers of gevaarlijke goederen vervoeren) blijft een uitzondering gelden. Toch moet worden overwogen of de meldingsplicht op middellange termijn ook wordt uitgebreid naar deze vaartuigen, meent Manuel Weber: "In de zeehavens moet elk schip dat uitvaart, zich vandaag al melden bij de verkeerscentrale – inclusief de bestemming en het aantal personen aan boord. In geval van een ongeval zijn deze gegevens relevant; ook voor vaartuigen die tot nu toe zijn vrijgesteld van de meldingsplicht."

Vragen?

Heb je vragen over de uitbreiding van de elektronische meldplicht? Stuur dan een e-mail naar GDWS@wsv.bund.de.



(foto Margarita/AdobeStock)

Bazel bouwt aan de haven van morgen

In de haven van Bazel gaat de digitale verandering snel. Het elektronisch melden werkt goed en straks komen in het nieuwe havengebouw voor het eerst alle centrale scheepvaart- en havendiensten samen. Midden in deze verandering staat Mona Schwaab. Zij en haar team zorgen er elke dag voor dat het verkeer op de Rijn goed blijft doorstromen.

Mona is opgeleid tot binnenschipper en heeft zelf op containerschepen gevaren. Sinds negen jaar werkt ze bij de havenautoriteit Port of Switzerland. Daar leidt ze het team van de verkeerscentrale.

"Van onze afdeling, die momenteel 25 medewerkers en zeven mensen in opleiding telt, kunnen tien personen de dienst op de sectorcentrale uitvoeren. In de regel is de centrale bemand door een vroege dienst van 05.00 tot 13.00 uur en een late dienst van 13.00 tot 21.00 uur, elk met één dienstdoende medewerker. Bij hoogwater of andere uitzonderlijke gebeurtenissen zijn we 24 uur per dag in dienst, in moeilijker situaties ook met z'n tweeën."

"Verder behoren onder andere de piketdienst (bereikbaarheidsdienst) en verschillende diensten op onze boten tot onze taken. Geen dag is hetzelfde, een echte dagelijkse routine

kennen we hier nauwelijks. Dat maakt het werk des te aangenamer."

Betrouwbare meldingen

Mona en haar team zijn positief over het elektronisch melden. "De ontwikkeling is de laatste tijd erg goed verlopen. Het heeft even geduurd voordat de elektronische meldingsplicht routine werd – een normaal proces bij een nieuwe toepassing. Inmiddels komen de meldingen echter meestal vóór aanvang van de reis binnen en doen de schippers hun werk zeer betrouwbaar."

"Natuurlijk zijn er af en toe nog kleine problemen, bijvoorbeeld door een slechte internetverbinding in het grensgebied, maar dat komt nog maar heel sporadisch voor. We proberen direct contact op te nemen met een schip als er problemen zijn of een melding ontbreekt. Indien mogelijk stuurt men het ontbrekende bericht dan zo snel mogelijk

voor de prettige samenwerking bedanken we de schippers van harte."

"Alleen de BICS-meldingen van schepen die ons gebied al hebben verlaten, kloppen nog niet altijd. We ontvangen geregeld meldingen van schepen die al in een ander gebied varen. De FAQ op de website van de CCR biedt echter hulp bij onduidelijkheden of vragen over de elektronische meldingsplicht."

Nieuwe havencentrale

Op dit moment werkt Mona nog in het gebouw van de oude verkeerscentrale, uit 1942, maar dat gaat binnenkort veranderen. Nabij het drielandpunt verrijst een nieuwe havencentrale die, als alles volgens plan verloopt, in de komende jaren in gebruik genomen wordt.

De centrale wordt gebouwd aan havendok I. Afhankelijk van de vaarrichting is ze het eerste of laatste gebouw op Zwitsers grondgebied. Het wordt een echt vlaggenschipproject: een modern gebouw met vier verdiepingen dat in de toekomst kan worden uitgebreid. Het ontwerp komt van het gerenommeerde Zwitserse architectenbureau Buchner Bründler Architekten.

Maar het gaat om meer dan alleen architectuur: voor het eerst worden verschillende diensten rondom scheepvaart en haven-

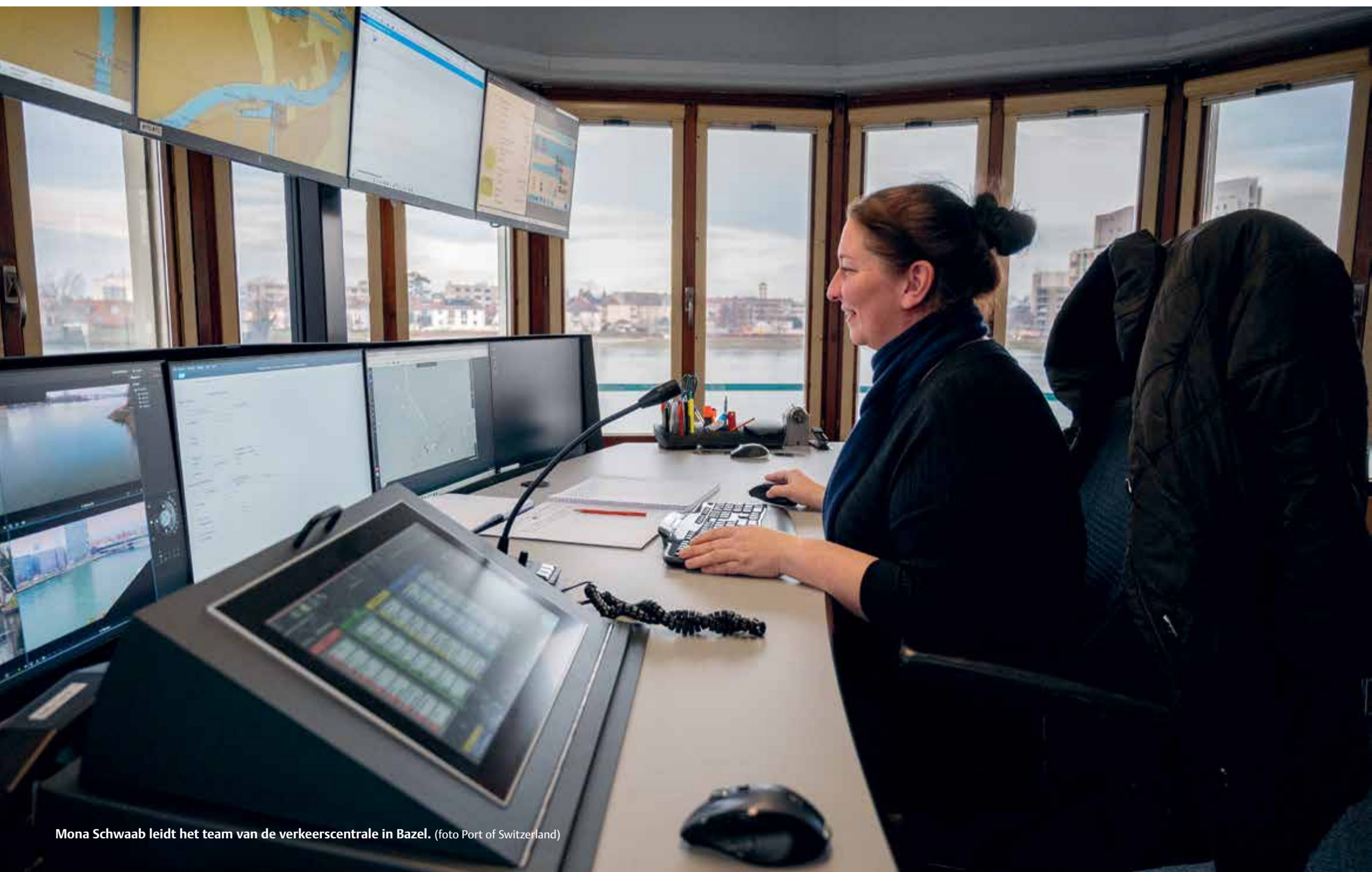
operatie onder één dak samengebracht – diensten die nu nog verspreid zijn over meerdere locaties. Daarbij horen onder andere de verkeerscentrale, het ligplaatsbeheer voor de passagiersscheepvaart en de planning van loods- en sleepdiensten.

Ook de operationele leiding van het haven-spoor, inclusief treinverkeer, krijgt er een plek. Zo ontstaat één centraal aanspreekpunt voor de gecoördineerde aansturing van alle processen in de haven. De samenvoeging is onderdeel van een bredere modernisering in de haven en de toekomstige uitbreiding met een derde, trimodaal havendok.

Nieuwste techniek

Het grootste deel van de technische installaties uit de huidige verkeerscentrale gaat mee naar het nieuwe gebouw, al zal de opstelling daar iets anders zijn. "We hebben onlangs een radio-installatie met geïntegreerde telefoon aangeschaft. Onze softwaretoepassingen worden voortdurend up-to-date gehouden. Technisch zijn we uitstekend uitgerust!"

Voor Mona Schwaab en haar collega's zal de nieuwe centrale meer zijn dan alleen een moderne werkplek. Dat is een duidelijk signaal dat de haven van Bazel klaar is voor de toekomst: digitaal, efficiënt en gedragen door een sterk team.



Mona Schwaab leidt het team van de verkeerscentrale in Bazel. (foto Port of Switzerland)

www.bicsportal.eu komt tegemoet aan wens schippers

Elektronisch melden via BICS Portal kan overal

Sinds kort is BICS Portal online. Na een testfase voor een groep van 25 schippers is www.bicsportal.eu op 23 maart gelanceerd. Schippers kunnen zich daar aanmelden om voortaan via de webapplicatie elektronisch te melden. Ze zijn dan niet meer afhankelijk van de computer aan boord waarop de BICS-software draait.

Met BICS Portal komt Rijkswaterstaat tegemoet aan de wens van schippers om online te kunnen melden. "Sinds eind maart kan BICS op meerdere apparaten gebruikt worden. Dan is je account niet meer gekoppeld aan één apparaat. Dan kan je dus ook je laptop en je mobiele telefoon gebruiken", zegt Bix Azurmendi.

Hij is sinds januari 2025 werkzaam bij Rijkswaterstaat. De adviseur scheepvaartverkeersmanagement is als Business Owner van BICS de verbindende schakel tussen het ontwikkelteam van Rijkswaterstaat en de eindgebruikers (via Bureau Telematica Binnenvaart). Met zijn achtergrond als IT-consultant én zijn toepasselijke, Baskische, voornaam voelt hij zich als een vis in het water.

Altijd up-to-date

Een van de voordelen van BICS Portal is dat de software niet meer op de computer aan boord hoeft te worden gedownload en geïnstalleerd, zoals tot nu toe het geval was. "Dat installatieproces zorgt soms voor problemen", weet Bix.

Om www.bicsportal.eu te gebruiken, moet je je eerst aanmelden via bics.nl. Zodra deze aanmelding verwerkt is kun je inloggen en meteen je casco aanmaken, je reizen aanmelden en alles wat je nu gewend bent in BICS."

Ook handig: het systeem is altijd actueel, beschikt over de laatste functionaliteiten. "Je hoeft geen updates meer te doen, geen

nieuwe versies te downloaden. Als we iets willen toevoegen of oplossen, kunnen we dat meteen beschikbaar maken voor iedereen."

Luisteren naar de schipper

Sinds december werkten 25 zogeheten 'voorloopschippers' met de webapplicatie. "Die groep helpt ons met testen en geeft ons feedback", zegt Bix. "We zijn erg blij met hun hulp. Het testen van de applicatie was onderdeel van een pilot, waarbij ze sinds juli hielpen met het testen van BICS Portal." "Hun bevindingen zijn erg waardevol. Veel van de feedback hebben we verwerkt om de applicatie nóg gebruikersvriendelijker te maken. Ook na de publieke livegang hopen wij feedback van de schippers te blijven ontvangen."

Rijkswaterstaat heeft BICS Portal zelf gebouwd. "Daar hebben we een gespecialiseerd ontwikkelteam voor dat alle applicaties voor het scheepvaartverkeer verzorgt. Heel fijn dat we die expertise in eigen huis hebben. Ze begrijpen wat belangrijk is voor de gebruikers."

Vooruitblik

BICS Portal is de eerste tijd alleen beschikbaar voor schippers-eigenaren, voegt Bix tot slot toe. "Dus voor zelfstandige schippers met één schip. Uiteindelijk willen we dat BICS Portal voor iedereen een goed alternatief is op de installeerbare versie van BICS."

"Daarom zullen we ook functionaliteit toe-



Bix Azurmendi: "Met BICS Portal hoef je geen updates meer te doen, geen nieuwe versies te downloaden." (foto Tekst & Toebehoren)

voegen die nodig is voor rederijen, zoals het beheren van gebruikers en casco's. Met BICS Portal zetten we een stap vooruit in het opti-

maliseren met het meldproces in de binnenvaart. Hier zullen we de komende tijd aan blijven werken."



Thomas van den Dries van ms Navia. (foto privécollectie)

Thomas van den Dries van motorvrachtschip Navia was een van de 25 schippers die BICS Portal al mochten testen voordat die nieuwe versie werd gelanceerd. Hij is positief over de online variant.

Thomas van den Dries deed mee aan pilot voor BICS Portal "Online melden werkt prima"

De Navia is 80 meter lang en 8,20 meter breed. Elektronisch melden is dus niet nog verplicht. "Toch werken we al sinds 2018 met BICS", zegt Thomas van den Dries. "We voeren toen veel op België en het kwam toen net op. Voor De Vlaamse Waterweg moet je toch melden voor de vaarrechten, dus daar gebruik ik het voor. Het is ook makkelijk om je alvast elektronisch te melden voor sluizen, dan weten ze wie je bent als je aankomt."

Afgelopen zomer meldde de eigenaar van de Navia zich als voorloopschipper om

BICS Portal in de praktijk te testen. Hij werd daarvoor gevraagd toen hij een paar keer contact had met de BICS Helpdesk omdat hij van besturingssysteem wisselde op zijn computer. Die was nog best goed, maar Microsoft ging stoppen met de ondersteuning van Windows 10. "Daarom stapte ik over op Linux. Daar heeft de helpdesk me bij geholpen."

Het ziet er hetzelfde uit

De BICS-versie via het online portal beviel Thomas goed. "Het ziet er hetzelfde uit als

BICS op de lokale computer. Er waren wat kleine dingetjes. Zo mocht het inloggen met 2-factor-authenticatie wel wat duidelijker, als onderscheid met andere apps waarvoor 2FA nodig is."

Op basis van de feedback is besloten om 2FA nog niet toe te passen. Er wordt onderzocht hoe het op een meer gebruiksvriendelijke manier geïmplementeerd kan worden. "Er waren ook wat rare dingetjes met tekstvakjes, maar dat lag vermoedelijk aan de browser. Verder zag het er allemaal goed uit en functioneerde het prima."

Online keuzehulp op CCR-website laat in paar stappen zien: Moet ik (al) elektronisch melden?



Bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart merkten ze dat scheepseigenaren en kapiteins in sommige gevallen wel wat hulp kunnen gebruiken om te bepalen of ze voor hun schip in het algemeen of bij een specifieke reis elektronisch moeten melden. Daarom heeft de CCR een handige online besliswijzer gemaakt, die te bereiken is via haar website. Daarmee kun je stap voor stap achterhalen of en hoe je moet melden.

Steeds meer categorieën schepen vallen onder de elektronische meldplicht op de Rijn. Met ingang van 1 december 2026 geldt het voorschrift ook voor vrachtschepen vanaf 86 meter lengte met één of meer laadruimen en voor schepen die een andere energiebron dan gasolie of LNG gebruiken (bijvoorbeeld

methanol, gasvormige waterstof of batterijen met een totaal vermogen van meer dan 500 kWh).

Stap-voor-stap-wijzer

Met de interactieve vragenlijst kunnen schippers nagaan of de elektronische meldplicht

nu al voor hen geldt en, als dat niet zo is, of dat het geval is na de uitbreiding op 1 december 2026. De keuzehulp is beschikbaar in het Nederlands, Duits, Frans en Engels. Het gaat om maximaal zeven heldere vragen over het vaargebied, het soort en de lengte van het vaartuig, de voortstuwing en de

aard van de lading. Zo leidt de stap-voor-stap-wijzer de gebruiker naar een eenduidig antwoord. Aanvullend staan er ook enkele praktische adviezen. De keuzehulp is het snelst bereikbaar via de QR-code. Hij is ook te vinden via <https://eri.ccr-zkr.org>.

(Foto Fotolyse/AdobeStock)

Ook coasters moeten elektronisch melden

Op 1 januari is het zestien jaar geleden dat de eerste schepen verplicht werden om elektronisch te melden op de Rijn. Inmiddels zijn er meer dan 5.000 BICS-accounts actief.

Terugblikkend zijn de invoering en acceptatie heel goed gegaan, aldus Peter Oudenes, adviseur scheepvaartverkeersmanagement en

RIS-specialist bij Rijkswaterstaat. Vrijwel alle schepen uit de categorieën die gefaseerd al zijn overgegaan, melden zich consequent en correct elektronisch.

Er zijn enkele categorieën waar de bekendheid met de verplichting beter kan, geeft Peter Oudenes aan. "Het gaat onder meer om coasters. Bij degenen die regelmatig op

de Rijn komen, is het wel bekend. Bemanningen van zeeschepen die daar maar sporadisch varen, zijn niet altijd op de hoogte. Daar vragen we extra aandacht voor." Ook bij schepen met een LNG-aandrijving en vaartuigen die bijzondere transporten uitvoeren, gaat het nog weleens mis. Over die laatste categorie zegt Peter Oudenes: "Daar zitten veel kleine sleepboten tussen waar

geen computer aan boord is." Desondanks geldt de meldplicht ook voor hen.

Twijfel je of de elektronische meldplicht voor jouw schip geldt, of heb je vragen? Mail of bel dan naar de BICS Helpdesk: helpdesk@bics.nl +31 (0)88 20 22 600 (van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 17.00 uur)



Colofon

Uitgever
Bureau Telematica Binnenvaart
Scheepmakerij 320
3331 MC Zwijndrecht
+31 (0)10 206 06 06

Productie
Tekst & Toebehoren

Teksten
Florence Aubergier, Martin Dekker,
Sarah De Preter

Vormgeving
Kammeraat Design

Druk
Koninklijke Drukkerij Em. de Jong

Opdrachtgevers
De Vlaamse Waterweg
Generaldirektion Wasserstraßen
und Schifffahrt
Port of Switzerland
Rijkswaterstaat
Voies Navigables de France

Website
www.bics.nl

BICS Helpdesk
+31(0)88 202 26 00
helpdesk@bics.nl

Bureau
Telematica
Binnenvaart



Partner van

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat