



- 1 Meer schepen verplicht elektronisch melden per 1.12.2021
- 2 De Rijn als poort naar de wereld
- 3 Een klein maar gevaarlijk stukje Rijn
- 3 NAMIB klaar voor uitbreiding
- 4 Nergens veiliger dan op een passagiersschip
- 4 Elektronisch melden bevordert veiligheid
- 5 Kapiteins worden tijdig getraind
- 5 Positief over melden via BICS
- 6 Voortvarende aanpak elektronisch melden in de tankvaart
- 6 Elektronisch melden op Westerschelde en in Vlaanderen
- 7 Deel BICS-gebruikers heeft nieuw account nodig
- 7 BTB beheert nu helpdesk BICS
- 8 Over enkele jaren melden alle schepen zich elektronisch

# Meer schepen moeten vanaf 1 december 2021 elektronisch melden op de Rijn

## Ook hotelschepen, schepen langer dan 110 meter en bijzondere transporten

Na de succesvolle invoering voor de container- en de tankvaart wordt de elektronische meldplicht op de Rijn op 1 december 2021 verder uitgebreid. Vanaf die datum moeten ook hotelschepen, vaartuigen langer dan 110 meter, zeeschepen, schepen met LNG-aandrijving en bijzondere transporten elektronisch melden. Dat is een besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Schippers van genoemde schepen dienen tijdig de juiste software daarvoor te verwerven. Sommige hardware-leveranciers integreren de juiste software in hun producten. Rijkswaterstaat biedt gratis de softwareapplicatie BICS aan. Daarvoor kunnen schippers een gratis account aanvragen bij het Binnenvaart

Informatie- en Communicatie Systeem (BICS), de software downloaden en installeren. Daarmee kunnen ze voortaan hun reis- en andere gegevens zoals vermeld in artikel 12.01 van het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) snel en eenvoudig doorgeven aan de vaarwegbeheerders. Wie dat wil, kan daar al

vóór de invoeringsdatum mee beginnen. Zolang er niets verandert aan de status of bestemming van het schip, is één keer melden voldoende. De gegevens reizen mee; alle vaarwegbeheerders op de route zijn op de hoogte. Wel zo gemakkelijk: je hoeft je onderweg niet meer telkens per marifoon te melden.

Toch zijn er gevallen dat een melding per marifoon aan de verkeersleiding noodzakelijk blijft, bij de passage van sluisen of bij een B11-bord, een aanwijzingsbord voor meldplicht. De schipper moet dan de naam

en het type van het vaartuig of de vaartuigen op het aangegeven kanaal melden.

### Hotelschepen

Artikel 12.01 van het RPR vermeldt welke schepen meldplichtig zijn. Aan de meldplicht op zich verandert niets. Vanaf 1 december 2021 geldt dat alle daar vermelde groepen de melding elektronisch moeten doen, zoals reeds het geval is voor containerschepen en tankers.

**Lees verder op pagina 2 >>**



(foto Maritime Filming Group)

# De Rijn als toegangspoort tot de wereld

De passagiersvaart is voor de stad Bazel en de Zwitserse havens niet alleen een belangrijke economische factor, maar draagt ook bij aan culturele uitwisseling. Het Zwitserse havenbedrijf gaat daarom juist in deze moeilijke coronatijd door met investeringen in infrastructuur voor de sector.

“De Rijn is onze poort naar de wereld”, vertelt Martin Nusser, plaatsvervangend directeur en hoofd Financiën en Administratie bij het havenbedrijf. “Niet alleen op economisch, maar ook op cultureel-maatschappelijk vlak. Wij ontvangen jaarlijks vele duizenden cruisetoeristen uit Azië, Amerika, het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie. De passagiersvaart heeft zich de laatste twintig jaar ontwikkeld tot een uiterst moderne sector met aantrekkelijke schepen. Bazel is een internationaal georiënteerde stad, en de passagiersvaart hoort daarbij. De sector is een verrijking voor de stad en een bron van inkomsten voor lokale ondernemers. Veel toeristen boeken voor of na hun reis enkele overnachtingen in Bazel.” Aangezien Bazel een typische stadshaven is, vormt het groeiende aantal cruiseschepen een verkeers-technische uitdaging. Toeristen willen na het afmeren zo snel mogelijk de binnenstad in om bijvoorbeeld de bekende Münsterkathedraal te bekijken. Om de verkeersoverlast voor bewoners te beperken, zet het havenbedrijf samen met het stadsbestuur en het kantoor in op de uitbreiding van het openbaar vervoer.

Vroeger kon het havenbedrijf nauwelijks de vaste kosten dekken die de passagiersvaart

met zich meebracht, maar inmiddels vertegenwoordigt deze branche 10 tot 12 procent van de jaaromzet. Port of Switzerland heeft fors geïnvesteerd in infrastructuur voor passagiersschepen. De cruiseterminal is gemoderniseerd, het aantal steigers uitgebreid. Nusser: “Onze steigers zijn voor 100 procent bezet. Ook al zouden we er nog twee terminals bijbouwen, dan nog zou de capaciteit niet volstaan. Soms gebruiken cruiseschepen steigers waaraan ook andere schepen afmeren. Een uitdaging.”

Ook in 2021 gaat het havenbedrijf verder investeren. Er komen extra steigers bij, bestaande steigers worden verfraaid, de stroomvoorziening wordt uitgebreid en gedigitaliseerd. Passagiersschepen kunnen hierdoor zonder hulp van havenpersoneel stroom laden. Dit proces kan op afstand worden gemonitord.

## Digitalisering

De elektronische meldplicht sluit aan bij de talrijke andere digitale projecten in de haven van Bazel, waaronder het RheinPorts-Informationssystem (RPIS) voor de containervaart. Het havenbedrijf profileert zich als een koploper op het gebied van digitalisering. Nusser: “Digitale systemen vereenvoudigen het werk voor zowel scheepsbemanningen als operators aan de wal. We kunnen hierdoor schepen sneller afhandelen en de dienstverlening aan de scheepvaart beter plannen. Door standaardtaken te automatiseren, kunnen we bovendien onze medewerkers uitdagende, kwalitatieve werkzaamheden laten uitvoeren. Daarnaast leidt digitalisering tot meer veiligheid. Als er wat



gebeurt met een schip willen wijzelf en de hulpdiensten direct kunnen zien hoeveel mensen en welke stoffen er aan boord zijn.” Ook de douanecontrole op ingevoerde waren vindt vanaf 2023 digitaal plaats. Hierdoor hebben schepen geen oponthoud meer door douanecontroles.

## Uitdagende tijden

Als gevolg van corona heeft de passagiersvaart op de Rijn haar omzet dit jaar met 90 procent procent zien dalen. Nusser: “Dat raakt ons als haven ook, maar minder hard dan het de sector raakt. Dit doet me pijn. Temeer omdat rederijen meer dan vereist geïnvesteerd hebben in de veiligheid van passagiers en bemanningsleden. Ook maken

ze veel werk van verduurzaming. We hopen rond Pasen 2021 het seizoen op een goede manier te kunnen beginnen. Juist in economisch moeilijke tijden moet je investeren in de toekomst. Als haven willen wij in deze uitdagende tijd de scheepvaart ondersteunen met goede digitale en fysieke infrastructuur.” Want de passagiersvaart, besluit Nusser, is een spannende en verrijkende sector. “Op het drielandpunt ervaren we dagelijks dat grenzen slechts kunstmatig zijn. We leven in één wereld. De cruisevaart is daar een mooi voorbeeld van.”

# Elk schip heeft een eigen BICS-account nodig

>> Vervolg van pagina 1

Nieuw is dat straks voor:

- Hotelschepen
- Schepen, duwstellen en koppelsverbanden langer dan 110 meter
- Zeeschepen
- Schepen met LNG-aandrijving
- Bijzondere transporten

Dagpassagiers- en partyschepen vallen niet onder de elektronische meldplicht.

## Geen persoonsgegevens

Bovenvermelde schepen moeten zich elektronisch melden bij vertrek en aankomst, bij wijzigingen in de vaaroute, lading en onderbrekingen van langer dan twee uur, ongeacht of een schip geladen is of niet. In het geval van de cruisevaart: of er wel of geen gasten aan boord zijn. Bij het melden hoeft alleen het aantal passagiers en bemanningsleden te worden opgegeven. Persoonlijke gegevens, zoals die wel op de zogeheten pax-list staan (naam, adres, woonplaats) zijn niet nodig. Bij ongevallen is het bekend zijn van deze aantallen nuttig.

## Account aanvragen

De uitbreiding van de elektronische meldplicht werd in de herfst van 2019 aangekondigd door de CCR (Besluit 2019-II-19). De meeste cruiserederijen zijn ervan op de hoogte en bereiden zich al voor. De verwachting is dat ze aan het begin van het nieuwe vaarseizoen – waarvan door corona nog onzeker is wanneer dat zal zijn – hun kapiteins instrueren.

Om elektronisch te kunnen melden heeft elk schip een eigen BICS-account nodig. Dat kan in sommige gevallen bij de leverancier van de hardware of direct via [www.BICS.nl](http://www.BICS.nl). Daar staat ook de procedure stap voor stap uitgelegd. Bij vragen kan men terecht bij de speciale BICS-helppdesk.

Zodra men een account heeft, is de BICS-software te downloaden naar de computer aan boord en te installeren. Bij de eerste keer opstarten, dient een aantal (scheeps)gegevens en instellingen handmatig te worden ingegeven. Die zijn de volgende keer automatisch ingevuld.

## Bijzondere transporten

Bijzondere transporten vallen ook onder de meldplicht. Maar niet alle vaartuigen die voor bijzondere transporten worden ingezet, beschikken over een computer aan boord. Sleep- en duwrederijen kunnen een ontheffing krijgen. Ze moeten in de regel sowieso een vergunning aanvragen voor zo'n transport. Op dat moment kunnen ze ook meteen verzoeken om ontheffing van de elektronische meldplicht. Als die verleend wordt, dienen de schepen zich per marifoon bij de vaarwegbeheerder te melden.

Om de markt te informeren via sociale netwerken, informatiebanners en persberichten, hebben de CCR en haar lidstaten een speciale website gelanceerd: “Elektronisches Melden (ERI)” als onderdeel van een communicatiecampagne. De website is bijgewerkt en bevat alle referentiedocumenten en veel gestelde vragen (FAQ) in de drie talen van de CCR, als informatie en oriëntatie voor de hele branche: <https://eri.ccr-zkr.org>.

## Op de hoogte

De binnenvaart is al in 2019 op de hoogte gebracht van de uitbreiding van de elektronische meldplicht vanaf 1 december 2021. “Hierdoor kunnen zowel schippers als instanties zich tijdig voorbereiden”, aldus Marlène Hirtz, beleidsmedewerker bij de CCR. “De instanties moeten voldoende tijd hebben om alle accounts aan te maken. Het doel is om voor te lichten, bewust te maken en voor te bereiden op deze toekomstige uitbreiding – dat zijn de sleutelwoorden voor 2020-2021!”



(Foto Media Creators)



Marlène Hirtz



# NaMIB is klaar voor uitbreiding naar de Moezel

De ontwikkeling van nieuwe softwaresystemen is vrijwel altijd een complex traject. Dat gold ook voor NaMIB, de opvolger van het Meld- en Informatiesysteem MIB. Van alle uitdagingen waar de software-engineers achter de schermen mee te maken kregen, heeft de Rijnvaart weinig gemerkt. Mathias Polschinski, sinds enkele maanden hoofd van de afdeling verkeerstechniek bij de Duitse vaarwegbeheerder, kijkt tevreden terug en vooruit.

“Na wat startproblemen loopt het nu goed”, vertelt Polschinski. Hij is als voormalig projectleider NaMIB vanaf het prille begin bij de ontwikkeling van het systeem betrokken. Dit vergde onder meer veel afstemming met Rijkswaterstaat. De Nederlandse vaarwegbeheerder was immers zelf ook een nieuw meld- en informatieplatform aan het ontwikkelen: IVS Next. Beide systemen gelijktijdig

implementeren was niet mogelijk. Daarom spraken de Duitse en Nederlandse vaarwegbeheerders af eerst het voormalige IVS 90 te migreren naar IVS Next en daarna met de migratie van MIB naar NaMIB te beginnen. Belangrijk was dat de systemen perfect met elkaar zouden kunnen communiceren. Dat is dan ook grondig getest.

## Optimalisatie

In de verkeerscentrales Gambenheim (Frankrijk) en Basel wordt sinds enkele maanden alleen nog met NaMIB gewerkt. In de twee Duitse verkeerscentrales draaien MIB en NaMIB nog in parallelbedrijf. “Inmiddels zijn we zo ver dat we ook daar het oude systeem kunnen de-installeren en de verbindingen kunnen verbreken”, zegt Polschinski. “Dan hebben we in de verkeersposten geen twee computers met verschillende systemen per werkplaats meer nodig.” NaMIB en de bijbehorende RIS-datapool

voldoen aan de ERINOT-standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart. Wanneer schippers hun diepgang invoeren in BICS, dan komt deze automatisch in de datapool terecht. Operators in Frankrijk en Zwitserland kunnen de diepgang via NaMIB zien, maar in Duitsland is dit niet het geval. Wanneer een schip stroomafwaarts van Duitsland naar Nederland vaart, dan wordt de diepgang in IVS Next weer zichtbaar. Met het oude MIB kon dat niet.

## Moezel

Polschinski kijkt terug op een goede samenwerking met zijn Nederlandse collega's en de operators in de verkeersposten. Hij is er trots op dat de binnenvaart weinig tot niets heeft gemerkt van de systeem migratie. Ook van de upgrade naar ERI 1.3, die binnenkort plaatsvindt, zullen binnenschippers niets merken. De Duitse vaarwegbeheerder bereidt zich

nu voor op de live-gang van NaMIB op de Moezel, waar op 1 juli 2021 de elektronische meldplicht van kracht wordt. Vanaf dan gaan ook de verkeersposten Stadtbredimus en Grevemacher en de Franse verkeerspost Königsmacher met NaMIB werken. De verkeerscentrale Oberwesel gaat in de toekomst ook meldingen van de Moezel conform § 9.05 MoselSchPV aannemen. “We gaan dit de komende maanden samen met de Duitse, Luxemburgse en Franse operators testen. Daarbij gaan we de BICS-testapplicatie gebruiken om vaartuigen te simuleren. De vaarwegbeheerders zullen eigen schepen als testschip inzetten.”

## Verdere uitrol

Vanaf 2022 kan NaMIB verder worden uitgerold op andere Duitse rivieren en kanalen. Stap voor stap. In dat kader moet onderzocht worden of de scheepvaart overal gebruik kan maken van het mobiele netwerk.

## “Veiligheid op een klein, maar gevaarlijk stukje Rijn”

De operators in de verkeerspost in Basel werken sinds medio 2020 met NaMIB, de opvolger van het Melde- und Informationssystem Binnenschiffahrt (MIB). Benjamin Rüdy, plaatsvervangend afdelingshoofd Scheepvaart en Havenbedrijf bij Port of Switzerland, vertelt over hun ervaringen.

“In het begin moesten wij wennen aan NaMIB, maar op zich draait het goed. We kunnen als operators actief meewerken aan de verdere ontwikkeling van het systeem. Onder meer de toekomstige koppeling met AIS zouden wij handig vinden.”

De ontwikkelaars van NaMIB en de operators die ermee werken hebben regelmatig overleg over de verdere optimalisatie van het systeem. Vanwege corona vinden deze bijeenkomsten tegenwoordig digitaal plaats. Daarnaast komen alle betrokken (internationale) operators één keer per jaar bijeen om over nieuwe functionaliteiten en de omgang met het elektronisch melden te praten.

Rüdy: “Wij willen hier allemaal op dezelfde manier mee omgaan, om het voor schippers zo eenvoudig mogelijk te maken.”

## Diepgang zichtbaar

Met NaMIB kunnen operators elektronische meldingen beter managen dan vroeger. Rüdy: “In MIB was de diepgang die schippers via BICS melden niet zichtbaar voor ons. Logischerwijze begrepen schippers niet waarom ze de diepgang alsnog per marifoon aan ons moesten doorgeven. Die zou toch automatisch bij ons bekend moeten zijn? Dat is nu het geval. Wij hebben de exacte diepgang nodig om de scheepvaart op de Rijn tussen Basel en Birsfelden te managen. Dit is slechts een klein stukje Rijn, maar niet ongevaarlijk.”

## Veiligheid geborgd

Naarmate steeds meer schepen elektronisch melden, krijgen de operators in de verkeersposten steeds meer overzicht. Rüdy legt uit: “Zolang schepen met en zonder elektroni-

sche meldplicht door elkaar heen varen, hebben wij niet het complete plaatje. Het is dan ook wenselijk dat alle schepen op de Rijn op termijn elektronisch gaan melden. Hierdoor kunnen wij in noodgevallen mensenlevens redden. De brandweer moet bij een calamiteit weten welke stoffen aan boord zijn om goed voorbereid uit te kunnen rukken. Ook moet bekend zijn hoeveel personen zich aan boord bevinden.”

## Ook leeg melden

Met de elektronische meldplicht is inmiddels veel ervaring opgedaan in de

tank- en de containervaart. “Het gaat vlot, maar we zouden soms willen dat schippers sneller een melding doen”, aldus Rüdy. “Natuurlijk begrijpen we dat er vertragingen kunnen optreden doordat er geen bereik is. Daar kunnen schippers zelf niets aan doen.” “Zowel in de container- als de tankvaart zien we dat sommige schepen met een niet-geactualiseerde BICS-melding door Basel varen. Dat is niet optimaal. Als we eenmaal een elektronische melding ontvangen, kunnen wij de ladinggegevens niet meer handmatig aanpassen. Het is heel belangrijk om ook lege schepen te melden. Vooral in de tankvaart kan zelfs een leeg schip vanwege de resterende dampen een gevaar opleveren.”

## Wederzijds begrip

Het succes van elektronisch melden drijft volgens Rüdy op wederzijds begrip en samenwerking tussen de scheepvaart en de operators aan land. Met de nieuwe groep schepen die vanaf 1 december 2021 elektronisch gaat melden, zal in de beginfase ‘mild’ worden omgegaan. “Schippers en vaarwegbeheerders moeten dit samen doen. Het is dan ook zeker niet onze intentie om gelijk de waterpolitie op je af te sturen als het melden een keertje niet lukt. Komt de politie toch aan boord, dan hoopelijk alleen om je te helpen.”



Benjamin Rüdy (foto Port of Switzerland)

# Elektronisch melden verhoogt veiligheid aantoonbaar

Elektronisch melden zorgt ervoor dat schippers minder vaak hun gegevens hoeven door te geven aan vaarwegbeheerders en havenautoriteiten. De kans op fouten is er bovendien veel kleiner door. Belangrijk is ook dat hulpdiensten in geval van een calamiteit meteen alle relevante gegevens beschikbaar.

De via BICS gemelde gegevens reizen mee met het schip. Het gaat om de essentiële informatie over schip, vaarroute en lading (in het geval van riviercruisevaart: het aantal gasten). Het elektronisch melden maakt het verstrekken van gegevens sneller en betrouwbaarder. Bovendien is zowel de zakelijke als de privacygevoelige informatie volledig afgeschermd.

## Veiliger

Dankzij het elektronisch melden hebben vaarwegbeheerders bij een calamiteit snel de noodzakelijke informatie beschikbaar voor hulpdiensten als de brandweer, politie en

ambulancedienst. "Het verhoogt in eerste instantie de veiligheid bij ongelukken op het water", zegt Ing.



Raphaël Wisselmann, Chef-ingenieur bij de CCR.

Raphaël Wisselmann van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. "Bijvoorbeeld een aanvaring of een container die overboord valt. Hulpdiensten weten onmiddellijk hoeveel mensen zich aan boord bevinden en welke (gevaarlijke) stoffen er in de containers of tanks zitten."

"Ten tijde van het ongeval met de Waldhof hadden we weliswaar nog geen elektronische meldplicht, maar was er wel al veel informatie beschikbaar, waardoor de verkeersposten snel konden reageren."

"Door elektronisch te melden wordt die informatie nog betrouwbaarder", aldus Wisselmann. "Op een internationale rivier

als de Rijn worden meerdere talen gesproken. Dit vergroot de kans op misverstanden bij het marifooncontact."

"Ondanks het elektronische melden blijft marifooncontact tussen schip en wal wel heel belangrijk", merkt hij op. "Daardoor kunnen we in noodsituaties nog beter helpen. Op sommige plaatsen (B11 borden) is marifooncontact ook zonder een noodsituatie verplicht."

## Evacuatie

Roland Blessinger, directielid van Port of Switzerland, zegt: "Voor de hulpdiensten is in eerste instantie het aantal passagiers en bemanningsleden belangrijk. Bij een calamiteit krijgen ze deze informatie direct van de verkeersposten. Op die manier kunnen ze de evacuatie goed plannen en medisch dienstverleners zorgvuldig briefen."

"Het is echt belangrijk dat het aantal personen aan boord via BICS steeds opnieuw wordt doorgegeven aan de bevoegde verkeerspost", benadrukt Blessinger. "Vervolgens krijgen de hulpdiensten meestal de passagierslijsten van de rederijen, die over het algemeen goede managementprocedures voor noodgevallen hebben. Daarom is de bescherming van persoonsgegevens via BICS en NaMIB geborgd."

# "Nergens veiliger dan op een passagiersschip"

De passagiersvaart is keihard geraakt door de coronapandemie. Belangenvertegenwoordiger IG River Cruises hoopt op betere tijden. De invoering van de elektronische meldplicht ziet IG River Cruises met vertrouwen tegemoet. "We zijn tijdig op de hoogte gebracht en hebben als sector al veel ervaring met automatisering aan boord."



Voorzitter IG River Cruises Daniël Buchmüller.

Covid-19 drukte de stemming tijdens de herfstbijeenkomst van IG River Cruises eerder dit jaar. De vereniging vertegenwoordigt vanuit Bazel de belangen van de Europese passagiersvaart. Voorzitter Daniel Buchmüller vertelt hoe de sector momenteel vecht om te overleven. "In het voorjaar hebben wij snel en proactief een hygiëneconcept opgesteld. Vanuit onze ervaring met het norovirus hadden we al veel hygiëne maatregelen. Deze hebben we naar aanleiding van Covid-19 verder aangescherpt." Desondanks is 2020 een jaar dat veel spelers in de sector liefst zo snel mogelijk willen vergeten. Het vaarseizoen ging pas in juni van start en moest door de nieuwe lockdowns in

Frankrijk en Duitsland al vroeg in de herfst worden beëindigd. De voortdurend veranderende regelgeving in de Europese landen maakte het er voor de rederijen, die internationaal varen, niet eenvoudiger op. De meeste rederijen proberen het hoofd boven water te houden met de maatregelen die de landelijke overheden bieden.

Gelukkig hebben heel wat rederijen een uitstekend jaar 2019 achter de rug. Voor wie geen buffers heeft, wordt het volgens Buchmüller wel erg moeilijk: "We streven ernaar het seizoen in 2021 volgens plan te beginnen met Europese gasten. Amerikanen zullen dan waarschijnlijk nog niet kunnen reizen. Hopelijk zijn er tegen die tijd op

grote schaal betrouwbare sneltests verkrijgbaar. Dat zou de sector helpen." Buchmüller is er rotsvast van overtuigd dat de veiligheid aan boord uitstekend geborgd is. "Daar hebben wij als sector alles aan gedaan. Als al iemand tijdens een reis symptomen had, dan heeft hij het virus op weg van of naar het schip opgelopen."

## Vertrouwen

Over de invoering van de elektronische meldplicht maakt hij zich weinig zorgen. De eerste rederijen zullen hier pas vanaf het vaarseizoen 2022 mee te maken krijgen. "Eind 2021 zal slechts een klein deel van de vloot varen met bijvoorbeeld kerstmarkt-

bezoekers. Alle overige rederijen hebben meer dan voldoende tijd om zich voor te bereiden. De CCR heeft ons vroeg geïnformeerd. Bovendien werken kapiteins in onze sector al jaren met elektronische systemen. Rederijen hebben hun eigen interne software. De hele communicatie tussen wal en schip verloopt elektronisch. Ik voorzie dus geen problemen. We haken in feite gewoon aan op een beproefd concept. Als een verder stukje van de puzzel."

"Elektronisch melden heeft het grote voordeel dat het meer veiligheid creëert. Dat hebben de ervaringen met de container- en tankvaart bewezen. Men kan hierdoor veel sneller reageren bij ongevallen op het water."

# Kapiteins worden tijdig getraind

Andreas Starke, *corporate captain* bij River Advice AG, verwacht dat de invoering van de elektronische meldplicht in de passagiersvaart probleemloos zal verlopen. "We hebben voldoende tijd om iedereen voor te bereiden."

Als *corporate captain* is Starke de schakel tussen de directie van River Advice AG en de bemanningsleden. Hij is onder meer verantwoordelijk voor de opleiding van de kapiteins. River Advice AG heeft circa 60 schepen en zo'n 260 kapiteins. Ze konden ondanks de coronacrisis allemaal in dienst blijven. "Heel belangrijk, want we zullen ze na de crisis hard nodig hebben!"

Starke gaat ervoor zorgen dat alle kapiteins worden voorbereid op de invoering van de elektronische meldplicht. Een aantal van hen kent dit al, omdat ze uit de tank- of contain-



(foto River Advice AG)

nervaart komen. "Op zich is het helemaal niet moeilijk, maar we moeten wel laten zien

hoe het systeem werkt." Veel schepen liggen op dit moment op de werf voor de jaarlijkse

winterinspectie. Hierbij worden ook updates van IT-systemen geïnstalleerd. Deze periode gaat de rederij benutten om BICS alvast op een aantal schepen te installeren. "We beginnen met de schepen waarvan we zeker weten dat ze volgend jaar gaan varen. Dan breiden we stap-voor-stap uit. Aan boord van onze schepen wordt al met tal van digitale systemen gewerkt. Ik verwacht dan ook dat de bemanning het elektronisch melden snel onder de knie zal hebben. Het grote voordeel van elektronisch melden is dat het spraakverwarring kan voorkomen. Niet iedereen spreekt zowel Engels als Nederlands, Duits en Frans. Bij meldingen via de marifoon kan het van beide kanten – de schipper en de verkeerspost – misgaan. Elektronisch melden verkleint de kans op misverstanden, waardoor men bij een ongeval sneller in actie kan komen."



Andreas Starke.

## "Alleen maar positief dat we via BICS gaan melden"

Vier vrolijke gezichten bij Viking River Cruises: de *corporate captains* Wim Derksen en Theo Krol en de *captains* Henk Teekman en Harm Vlap. Ze komen allemaal uit de vrachtaart en weten dus hoe makkelijk en veilig het is om via BICS elektronisch te melden.

Wim Derksen: "Wij hebben momenteel zo'n 54 schepen en 108 kapiteins. Onze vloot en het aantal medewerkers groeien ieder jaar gestaag. Dat wij net als de tank- en containervaart via BICS gaan melden, is alleen maar positief. De operators aan de wal krijgen hierdoor een beter overzicht in één plaatje. Elektronisch melden voorkomt ook misverstanden. Wij hebben ook een aantal kapiteins dat de Nederlandse taal niet machtig is. De ene kan '77' beter uitspreken in het Nederlands dan de andere. Aan de wal moet men echter exact weten hoeveel mensen er aan boord zijn om bij ongevallen snel en juist te kunnen reageren. BICS is een geweldige technische oplossing om het melden makkelijker te maken en daarmee de veiligheid te borgen."

### Eén keer

Theo Krol: "Het wordt ongetwijfeld een succes. Ik weet uit eigen ervaring dat BICS een toegankelijke en eenvoudige applicatie is. Hoewel wij ook medewerkers hebben die er nog nooit mee gewerkt hebben, voorzie ik geen problemen. Met de implementatie starten we bij het begin van het nieuwe seizoen, zodat we het ons tegen het einde van het jaar allemaal eigen hebben gemaakt."

Harm Vlap: "Voor ons is het alleen maar

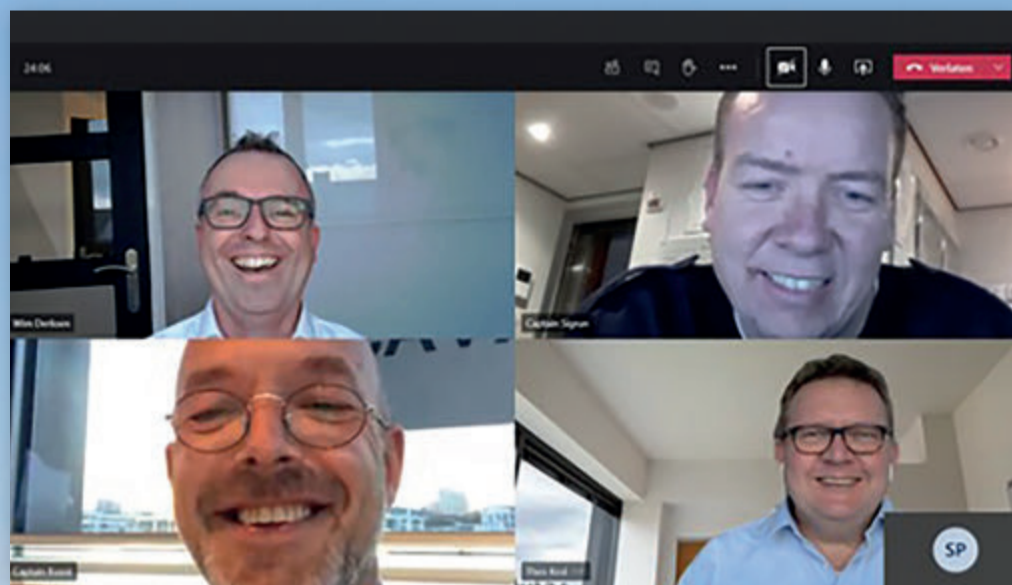
prettig om alle informatie slechts één keer in BICS te hoeven invoeren, waarna alle operators de gegevens automatisch ontvangen. Wij reizen grensoverschrijdend en de data reizen met ons mee."

"Het is superveilig als het aantal passagier overall bekend is. Bovendien is de informatie die je via BICS krijgt mooi om naar te kijken. Als straks de crews weer aan boord komen, gaan we ze trainen."

Henk Teekman: "Alle gegevens over het schip worden netjes geregistreerd en je kunt ze

met één druk op de knop versturen. Veilig en eenvoudig! Voor de container- en tankvaart is vooral gevaar goed belangrijk, maar bij ons gaat het om het aantal personen aan boord. Met het oog op de veiligheid vind ik het geweldig dat nu ook de passagiersvaart elektronisch gaat melden."

"Het betekent voor ons ook minder werk, want we hoeven minder vaak te melden. Alleen als er tijdens de reis nog mensen van boord gaan, moeten we opnieuw een melding maken."



Wegens corona vond het gesprek met Viking River Cruises digitaal plaats.



(Foto Bjoern Wylezich)

# Tankvaart heeft elektronische meldplicht voortvarend opgepakt

Op 1 december 2018 werd de elektronische meldplicht op de Rijn voor de tankvaart ingevoerd. Uit een evaluatie door Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) blijkt dat die overgang "op zeer voortvarende wijze" is gegaan. In één jaar tijd meldden bijna 1.000 gebruikers zich aan voor een account.

De succesvolle invoering was onder meer te danken aan "de tijdige aanpak en de voorbereiding". Maar ook de pragmatische werkwijze en de grensoverschrijdende inzet en financiering van diverse communicatiemiddelen hebben hun vruchten afgeworpen. BTB wijst ook op de structuur van en het veiligheidsbewustzijn in de tankvaart.

## Praktische benadering

Voor het evaluatieonderzoek is onder meer gesproken met vertegenwoordigers van rederijen en brancheorganisaties. De algemene indruk die daaruit naar voren komt, is dat de invoering van de verplichting tamelijk probleemloos is verlopen. "Er bestaat veel waardering voor de gekozen aanpak met veel communicatiemomenten en een voldoende lange aanloopperiode c.q. voorbereidings-tijd."

Ook is er veel lof voor de praktische benadering die vanuit de overheid was gekozen, in samenwerking met BTB.

Een combinatie van activiteiten was bepalend voor de succesvolle voorlichting en invoering. Zo werd de *BICSmail* (voor het eerst in een Nederlandstalige én een Duits-talige versie) per post naar alle binnenvaart-ondernemers in Duitsland en Nederland

gestuurd. In combinatie met elektronische nieuwsflitsen van het BTB en aandacht in de vakbladen zorgde dat voor een grote mate van bekendheid bij de doelgroep. Ook de begeleidende werkgroep was belangrijk voor de vloeiend verlopen invoering. Daarin zorgden onder meer betrokkenen van grote rederijen, operators en branche-organisaties voor waardevolle inzichten en

adviezen uit de praktijk.

Ook bemanningsleden zijn ondervraagd voor het onderzoek. Volgens het evaluatie-onderzoek werd de elektronische meldplicht oorspronkelijk als "wéér een extra verplichting erbij gezien, maar dit slaat snel om als men de voordelen ziet, zoals het niet telkens opnieuw via de marifoon de lading hoeven op te geven."



(foto: Rieke Photos)



Het Albertkanaal in Vlaanderen. (foto Digital Work)

# Elektronisch melden ook in heel Vlaanderen en op Westerschelde

Ook in Vlaanderen en op de Westerschelde wordt elektronisch melden ingevoerd. Dankzij SWING (Single Window for Inland Navigation) hoeven schippers straks nog maar één keer hun reis-, lading- en scheepsgegevens door te geven.

Het nieuwe meldplatform gaat op 4 januari 2021 in bedrijf. SWING is een gezamenlijk initiatief van De Vlaamse Waterweg, North Sea Port, Port of Antwerp, Haven van Oostende, de Haven van Zeebrugge, het agentschap voor Maritieme Dienstverlening

en Kust en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

Elektronisch melden in Vlaanderen en op de Westerschelde wordt verplicht voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. De invoeringsdatum van die wet is naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021, vertelt Jef Bauwens. Hij is Projectmanager Smart Logistics bij de cel BinnenvaartInnovatie van De Vlaamse Waterweg nv. In de toekomst zal de verplichting worden uitgebreid naar alle binnenvaart. De streefdatum daarvoor is 1 december 2021.

## Grensoverschrijdend

Via BICS, of andere bestaande meldsoftwarepakketten die aan de internationale berichtenstandaard voldoen, levert de schipper straks zijn gegevens aan bij SWING. Het platform stuurt ze automatisch door naar de vaarweg- en havenautoriteiten op de route van het schip. De melder hoeft de gegevens dus nog maar eenmaal door te geven, indien er onderweg niets verandert in de route, lading of het aantal mensen aan boord. Deze informatie reist dan ook mee de grens over naar Nederland, aldus Bauwens.

"Andersom ontvangen ook de vaarweg-beheerders en havenautoriteiten in Vlaanderen automatisch de gegevens die een schipper op de Rijn elektronisch heeft gemeld. Nu moeten schippers dit na de Kreekrak nog eens een keer extra doen. Dat is straks verleden tijd. Alle automatiseringsinitiatieven sluiten straks goed op elkaar aan. Ook grensoverschrijdend."

Kijk voor meer informatie op [www.swing-platform.be](http://www.swing-platform.be).

# Deel van bestaande BICS-gebruikers heeft ook een nieuw account nodig



(Foto Maritime Filming Group)

Voor een deel van de bestaande BICS-gebruikers verandert de komende maanden ook iets. Dat vertelt Liesbeth Brederode van Rijkswaterstaat. Door de overgang op een nieuwe berichtendienst hebben zij een nieuw account nodig.

Het gaat om schippers die al wel een BICS-account hebben maar nog geen account voor andere platforms van Rijkswaterstaat, zoals Sluisplanning en Vaarweginformatie, legt Liesbeth Brederode uit: "Zij kunnen vanaf januari op de BICS-website ([www.bics.nl](http://www.bics.nl))

een registratieformulier invullen. Vervolgens maakt Rijkswaterstaat een account voor hen aan en ontvangen ze een welkomstbrief met verdere uitleg", aldus de *Service Delivery Manager* Scheepvaart.

Voor schippers die naast BICS al wél ook een account hebben voor Sluisplanning.nl of Vaarweginformatie, zal Rijkswaterstaat een nieuw account aanmaken. Brederode: "Zij ontvangen van ons een welkomstbrief, waarin staat hoe dat werkt: met uitleg waar ze kunnen inloggen en wat ze moeten invullen. Zij hoeven dus nog niets te doen voordat

ze die brief hebben gekregen. Die kunnen ze in januari verwachten."

## HERMES

Ongeacht welk account iemand heeft, is het belangrijk dat scheepseigenaren die al werken met BICS, hun software updaten naar de nieuwste versie: 5.5. Die is sinds 27 oktober 2020 beschikbaar. Opnieuw downloaden en de oude versie overschrijven mag ook. Schippers die voor het eerst BICS aanvragen, krijgen direct versie 5.5. De verwerking van de meldingen gebeurt

vanaf komend jaar met een nieuwe berichtendienst: HERMES. Dat staat voor *Harmonized European RIS Message Exchange Service*. Hermes is in de Griekse mythologie de god van de handel en de reizigers én hij was de boodschapper van de goden. Nieuw is ook dat Rijkswaterstaat de berichtendienst voortaan zelf beheert. Tot nu toe was dat uitbesteed aan een IT-bedrijf.

Kijk voor meer informatie en voor het registratieformulier op [www.bics.nl](http://www.bics.nl).

## Enthousiast team van BTB verzorgt nu de BICS-Helpdesk

De BICS-helpdesk valt sinds eind oktober onder Bureau Telematica Binnenvaart. Voorheen was die functie bij een externe, commerciële partij ondergebracht. Vragen van schippers – telefonisch en per mail – komen nu terecht in Rotterdam, bij het kennis- en ontwikkelcentrum voor de binnenvaart op het gebied van ICT, dat door en voor de sector werkt.



Het nieuwe BICS-Helpdesk Team van Bureau Telematica Binnenvaart.

Van links naar rechts: Andrew Snaathorst, Kees Modderman, Rebecca Belmer en Collin Veldhuis.

"We zijn uitgebreid. In taken en in mensen", zegt Anneke van Rijswijk, management-assistente bij BTB. "Er is een nieuwe collega bijgekomen, Collin, speciaal voor de helpdesk. Daarnaast draait Kees Modderman, onze collega van het Bureau Voorlichting Binnenvaart, mee, evenals Andrew Snaathorst en Rebecca Belmer."

## Taal van de schippers

Bureau Telematica Binnenvaart heeft de helpdesk op verzoek van Rijkswaterstaat onder zijn hoede genomen. Liesbeth Brederode, als *Service Delivery Manager* Scheepvaart bij Rijkswaterstaat verantwoordelijk daarvoor, legt uit waarom: "De communicatie over BICS en de veranderingen die nu spelen, zijn bij BTB in goede handen. Die kunnen dat uitstekend, want zij spreken de taal van de schippers. Daarom zijn wij ook blij dat zij vanaf nu de helpdesk bemannen. Zij kennen het leven en werken aan boord, weten wat er speelt en waar schippers mogelijk tegenaan lopen... En hoe je dat het beste oplost."

## Nieuw telefoonnummer

De nieuwe ploeg is eind oktober begonnen. Door de bestaande helpdesk nog een poosje als back-up mee te laten draaien en te ondersteunen, was er gelegenheid om er lekker in te komen. Zo was er ook gegarandeerd voldoende capaciteit en werden lange wachttijden voor schippers voorkomen. Het telefoonnummer is veranderd: +31 (0)88 202 2600. Het mailadres is gelijk gebleven. Telefonisch is de helpdesk op werkdagen bereikbaar van 09.00 tot 17.00 uur. Schepen die meldplichtig zijn, kunnen bij acute problemen of storingen doorde-weeks ook van 06.00 tot 09.00 uur, 's avonds tot 23.00 uur en in het weekend van 9.00 tot 17.00 uur terecht.

De helpdesk is bereikbaar via:  
+31 (0)88 – 202 26 00  
[helpdesk@bics.nl](mailto:helpdesk@bics.nl)

# Binnen paar jaar melden alle schepen elektronisch

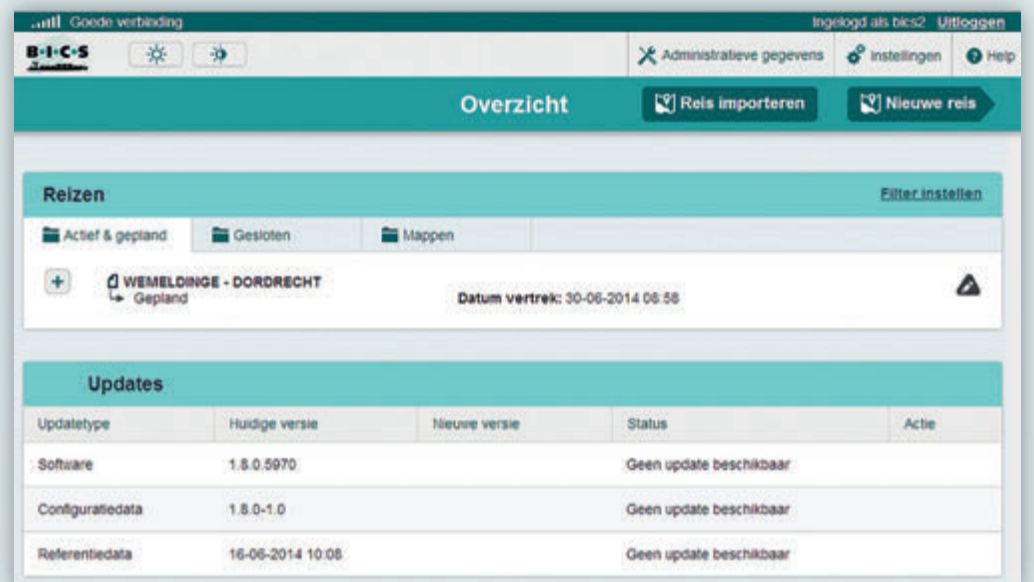
Elektronisch melden breidt uit. Stap voor stap. In 2021 zijn de riviercruisevaart, vaartuigen langer dan 110 meter, schepen die op LNG varen en bijzondere transporten aan de beurt. Enkele jaren later volgt de laatste en grootste categorie: de drogeladingvaart van 110 meter of korter. Dan doen alle schepen die beroepsmatig de Rijn, Waal, Lek en het Pannerdensch Kanaal bevaren, hun melding elektronisch.



Brian Vrijaldenhoven.

“Vaarwegbeheerders zijn zodoende beter geïnformeerd over de gebruikers en de benutting van de rivier en kunstwerken. Ze kunnen ook hun dienstverlening aan de vaarweggebruikers verbeteren, de capaciteit op de vraag afstemmen en vaarweggebruikers ook beter informeren over de reistijd tot hun bestemming.”

Dat zegt Brian Vrijaldenhoven van Rijkswaterstaat. Namens het Scheepvaartverkeerscentrum was hij sinds 2009, toen met de containervaart de eerste stappen naar elektronisch melden gezet werden, betrokken bij de invoering en uitbreiding van de elektronische meldplicht. Tot hij op 1 oktober 2020 de overstap maakte naar Rijkswaterstaat Oost-Nederland. Daar is



Het computerscherm van BICS is overzichtelijk.

Vrijaldenhoven nu als Senior Adviseur Scheepvaart betrokken bij diverse nationale en internationale programma's en projecten voor de vaarweginfrastructuur. Zoals het Programma Integraal Riviermanagement. Hij vertegenwoordigt Nederland ook in de werkgroep infrastructuur en milieu van de Centrale Commissie voor Rijnvaart.

## Opvolger

Maar er wordt nog regelmatig een beroep gedaan op zijn kennis over BICS. “Natuurlijk wil ik helpen. Ik ben trots op wat we met z'n allen voor elkaar hebben gekregen. Vooral dat het product zo dicht bij de schipper staat. Wat me ook bijblijft is de samenwerking met

alle betrokkenen die deze operatie tot een succes hebben gemaakt, in binnen- en buitenland. Met sommigen is in die elf jaar echt een vriendschappelijke band ontstaan.” De opvolger van Vrijaldenhoven als verantwoordelijke voor BICS is waarschijnlijk als verantwoordelijke voor BICSmail verschijnt, maar zijn of haar naam was op het moment van drukken nog niet bekend.

“Ik feliciteer hem of haar met de aanstelling bij dit bijzondere project. Uiteraard zal ik mijn opvolger zoveel mogelijk bijstaan. Ik ben niet weg bij Rijkswaterstaat, collega's.”

## BICS-app

Nog vóór zijn vertrek is een onderzoek in gang gezet of een BICS-app voor de mobiele telefoon wenselijk en haalbaar is.

“Dan kan de schipper op heel laagdrempelige manier melden. Die telefoon heb je altijd bij de hand. En technisch zijn er geen beperkingen meer: de mobiele dekking is overal goed en de prijzen van internetbundels zijn nog maar een fractie van vroeger.”

“Maar het duurt nog wel even voor die klaar is. Eerst willen we kijken of een aparte app handig is of dat de bestaande website zo aangepast kan worden dat die voor de mobiele telefoon geschikt wordt. We moeten zeker weten dat die vlekkeloos werkt, veilig is en heel gebruiksvriendelijk.”

## Positief over uitbreiding

Roland Blessinger, directielid van Port of Switzerland, verheugt zich op de toekomstige uitbreiding van BICS: “Met het oog op uniforme processen zou het mooi zijn als alle schepen op de Rijn in de toekomst elektronisch kunnen melden. Het analoog invoeren van informatie zou dan niet meer nodig zijn. Marifoonkanalen kunnen hierdoor worden vrijgehouden voor noodgesprekken.”

Ook de eventuele komst van een BICS-app kan volgens Blessinger een belangrijke verbetering zijn. “Ik vind de app een goede zaak. Hij kan ook op schepen die dagtochten maken, gebruikt worden als passagiers aan of van boord gaan. Soms hebben deze schepen honderden mensen aan boord. Voor de hulpdiensten is het een heel verschil of bij een ongeval 50 dan wel 600 personen betrokken zijn.”



Roland Blessinger.



MAIL



## Colofon

### Uitgever

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

### Opdrachtgever

Port of Switzerland

### Productie

MGR BV

### Teksten

Sarah De Preter & Martin Dekker

### Vormgeving

Studio Colinda van Iperen

### Druk

BDU, Barneveld

Bureau  
Telematica  
Binnenvaart

