



- 1 BICS is niet meer weg te denken
- 2 “Werken met EuRIS is jezelf ontzorgen”
- 3 “Ook BICS 6 werkt makkelijk”
- 4 BICS-Versie 6: meer gebruiksgemak, betere navigatie
- 4 In 2025 gaat BICS online
- 5 “Trots dat Rijkswaterstaat BICS 6 zelf heeft ontwikkeld en verbeterd”
- 5 Vernieuwde BICS-website is veel overzichtelijker
- 6 Vraag over BICS of EuRIS? Welkom bij de Helpdesk!
- 6 BICS-ondersteuning van schipper tot schipper
- 7 Tussenvragen: hoe maak je een correcte melding in Vlaanderen?
- 8 Ook schepen van 86 tot 110 meter gaan elektronisch melden

25 jaar elektronisch melden

BICS is niet meer weg te denken

BICS bestaat 25 jaar. Hoewel veel mensen uit de binnenvaart in het begin een afwachtende houding aannamen, werd elektronisch melden vlot een succes. Het Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem heeft dan ook grote voordelen... voor schippers, reders, vaarwegbeheerders, verladers en terminals.

Elektronisch melden is niet meer weg te denken. “De grootste winst is dat iedereen, zowel aan boord als op de wal, veel minder werk heeft: om informatie te melden en te verwerken”, zegt Ivo ten Broeke. De projectmanager River Information Services bij Rijkswaterstaat noemt nog een belangrijk voordeel: “De kans op fouten over die informatie is veel kleiner geworden.”

“Doordat BICS er is, is er veel minder kans op spraakverwarring”, beaamt Iris Reuselaars, directeur Scheepvaartverkeer- en Watermanagement bij Rijkswaterstaat.

“Want dat risico bestaat als je over de marifoon al die gegevens moet uitwisselen. Het vergemakkelijkt de communicatie, dat is ook gunstig voor de schippers. Bovendien is er in het algemeen best een tekort aan VHF-kanalen. Dan helpt het als er minder gebruik hoeft te worden gemaakt van de marifoon.”

Veiligheid

Ook de veiligheid op het water is erdoor vergroot. Vaarwegbeheerders zijn beter op de hoogte van de lading die aan boord is en kunnen sneller en adequater optreden als

zich een aanvaring, brand of andere calamiteit voordoet. Reuselaars: “Doordat de informatie op een heel gestructureerde manier en snel binnenkomt, hebben wij heel goede informatie paraat.”

“34 jaar geleden begonnen de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat met de eerste proef voor elektronisch melden”, gaat Ten Broeke terug in de tijd. “IVS90 bestond nog niet, dat kwam wat later. Er was al wel IVS Zeeland en het voorlopig meldvolgsysteem. Die eerste poging werd niet echt een succes doordat mobiele datacommunicatie nog onvoldoende ontwikkeld was.”

Rond 1995 ging de directie Zeeland er opnieuw mee aan de slag. Ten Broeke: “Er is toen een completer pakket ontwikkeld voor elektronisch melden, waarvan BICS een belangrijk onderdeel was, bedoeld om het melden vanaf schepen en rederijkantoren te vergemakkelijken. Inmiddels waren de kwaliteit en snelheid van mobiel dataverkeer in Nederland toereikend voor elektronisch melden.”

Gratis

De acceptatie ging verbazend snel. “Wat hielp was dat er een aardigheidje bij zat”, zegt Ten Broeke. “Als je je aanmeldde bij



Iris Reuselaars. (foto Rijkswaterstaat)

BICS en elektronisch ging melden, kreeg je er ook een e-mailadres bij. Dan kon je vanaf boord gaan e-mailen. Daarom heet het ook Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem.”

Belangrijk was ook dat de dienst gratis beschikbaar was – en is – voor binnenvaart-ondernemers. Ten Broeke: “We wilden het zo laagdrempelig mogelijk maken omdat wij verwachtten dat wij er van onze kant ook veel baat van zouden hebben. Omdat we alle essentiële informatie elektronisch ontvangen en in onze eigen systemen kunnen opnemen.” Elektronisch melden heeft er ook

Lees verder op pagina 2 >>



Voor de containervaart werd de elektronische meldplicht als eerste ingevoerd, in 2010. (foto Venemama/AdobeStock)

“Werken met EuRIS is jezelf ontzorgen”



De functionaliteit van het online informatieplatform EuRIS wordt stapsgewijs verder uitgebreid en het aantal gebruikers groeit gestaag. Jan Gillissen van De Vlaamse Waterweg, spreekt van een positieve ontwikkeling. “Ook andere transportmodaliteiten zijn volop aan het digitaliseren. Als binnenvaart mogen we niet achterblijven.”

EuRIS (European River Information Services) werd in september 2022 gelanceerd en is sindsdien steeds verder aangepast en verbeterd. “Onlangs hebben we de

gebruikersinterface van de routeplanner duidelijker gemaakt”, vertelt Gillissen. Hij is RIS-applicatiebeheerder bij De Vlaamse Waterweg.

Gebruik neemt toe

“Je wordt nu ook beter ondersteund in het vinden van een laad- of losplaats. Als je bijvoorbeeld vroeger ‘Hasselt’ ingaf, kwam je altijd in het Nederlandse Hasselt uit. Nu kun je aangeven in welk land je zoekt of welk type object je zoekt.”

Het aantal gebruikers dat zijn gegevens deelt via EuRIS is nog gering, maar het trekt wel aan. “Een positieve evolutie”, zegt Gillissen. “Op dit moment gaat het vooral om schippers die voor één partij varen. Het worden er wel steeds meer. Daarnaast zien we dat grote dienstverleners steeds meer gebruik maken

van de webservices (beschikbaar gestelde data, onder andere over kunstwerken, brughoogtes en waterstanden, red.). Ze gebruiken deze in combinatie met hun eigen data om te kunnen inschatten wanneer schepen bij hen aankomen.”

Digitale toekomst

Naarmate EuRIS steeds bekender wordt, zullen ook de gebruikersaantallen verder toenemen. “We streven ernaar zoveel mogelijk binnenvaartondernemers en logistiek dienstverleners aan boord te hebben. De digitalisering van processen is ook bij de

“We wilden het zo laagdrempelig mogelijk maken”

>> Vervolg van pagina 1

aan bijgedragen dat de binnenvaart versneld is gaan digitaliseren. “Doordat elektronisch melden zo makkelijk bleek”, denkt Reuselaars. “Toen schippers er de voordelen van inzagen, zullen ze ongetwijfeld ook sneller en makkelijker ingezet hebben op het zichzelf voorbereiden op verdere digitalisering. Die ook weer voordelen oplevert. Denk bijvoorbeeld aan het elektronisch delen van vaarweginformatie. Dat doen we inmiddels ook in internationaal verband, met EuRIS. Dat staat nog aan het begin, maar wij zien wel dat er de afgelopen maanden een enorme groei is in het aantal gebruikers van EuRIS. Dus er is veel vraag naar.”

Stapsgewijs

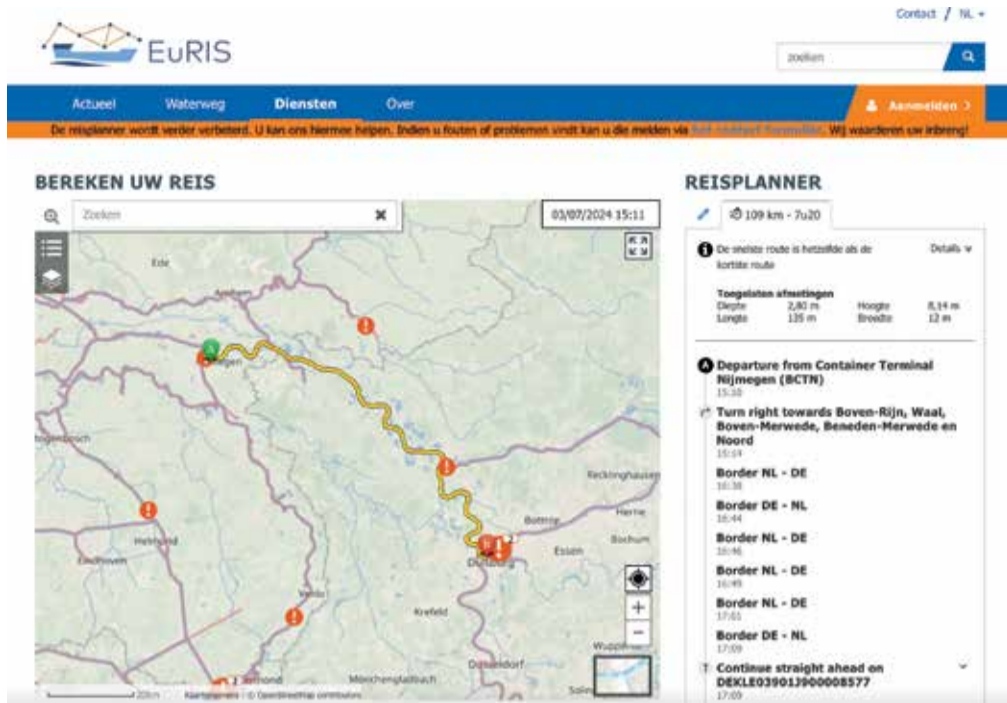
De invoering van de elektronische meldplicht gebeurt stapsgewijs. In 2010 waren de containerschepen als eerste aan de beurt. In 2018 volgden alle tankschepen (geladen én leeg) en in 2021 de zogeheten ‘doelgroep-

schepen’ die vallen onder artikel 12.01 van het RPR. Het gaat onder andere om vaartuigen langer dan 110 meter, passagiersschepen, zeeschepen, schepen die op LNG varen en bijzondere transporten.

Op 1 december 2026 breidt de elektronische meldplicht op de Rijn uit naar drogeladingsschepen tussen de 86 en 110 meter lengte.



Ivo ten Broeke (rechts) kreeg in 2022 de Binnenvaart Telematica Award. (foto Tekst & Toebehoren)



De routeplanner in EuRIS is gemakkelijker in gebruik geworden.

andere transportmodaliteiten volop gaande, daar moeten we als binnenvaart in mee.” “EuRIS gebruiken is jezelf ontzorgen”, vervolgt Gillissen. “Je kunt er bijvoorbeeld voor kiezen om andere partijen automatisch op de hoogte te brengen over het tijdstip waarop je zult aankomen. Een ander voordeel is dat alle informatie op één centrale plaats verzameld wordt.”

“De beperkingen die het systeem nu nog heeft, gaan we stapsgewijs wegwerken. We gaan de gebruiksvriendelijkheid en het ontsluiten van data verder verbeteren en samen met softwareleveranciers in de sector kijken welke andere behoeften er nog zijn.”

Wallonië

In België ervaren schippers een kloof tussen Vlaanderen en Wallonië op het vlak van digitalisering. Dat geldt ook voor EuRIS. De Vlaamse Waterweg is momenteel samen met de Waalse collega’s bezig de data over vaarwegen in Wallonië te verzamelen en ontsluiten, zodat ook zij op de trein kunnen springen.

“Het is belangrijk dat we samen met alle dertien landen waarin EuRIS wordt gebruikt, naar een goede oplossing toegroeien. Het afgelopen jaar hebben we flink wat vooruitgang geboekt. De aantallen schippers die elektronisch melden, zijn sterk toegenomen en de datakwaliteit wordt beter. Dat komt op termijn ten goede aan iedereen.”

Samenwerking EuRIS en BICS

Om de dienstverlening aan de binnenvaart verder te verbeteren wordt in internationaal verband gewerkt aan een nauwere samenwerking tussen EuRIS en BICS. Enerzijds breidt daarmee de informatievoorziening uit, anderzijds wordt het elektronisch melden er nóg vlotter en eenvoudiger door.

“Ook BICS 6 werkt makkelijk”

“Ik vind het wel makkelijk werken met BICS, ook met versie 6. Daarin is alles net weer wat overzichtelijker.” Dat zegt Teunis Heuvelman van de Fata Morgana.

Het beunship, met bijna 2.200 ton laadvermogen, is vooral op de Benedenrijn, in Nederland en België te vinden. Heuvelman werkt al lang met BICS en helpt ook al jaren als ‘voorloopschipper’ mee; om feedback te geven en nieuwe versies uit te testen. “Omdat ik het belangrijk vind... Het is goed als mensen vanuit de praktijk ernaar kijken en aangeven wat beter kan. Als je een

afwachtende houding aanneemt, moet je ook niet zeuren.” Ook BICS Versie 6 heeft Heuvelman uitvoerig uitgeprobeerd voordat die beschikbaar kwam. “Hoe die bevalt? Nou, wel goed. Het was even wennen, want het ziet er anders uit. Ik moest even kijken hoe alles zit en zo, maar het wende heel snel.”

Overzichtelijker

“Sommige dingen zijn overzichtelijker geworden. Da’s fijn. Wat ik wel jammer vind is dat je bestemmingen waar je eerder bent geweest, toch weer moet intypen. Voorheen pakte het systeem die uit de geschiedenis op. Bij het invullen van de ladingsoort werkt dat dan weer wel.”

Heuvelman zou niet meer zonder elektronisch melden willen. “Het scheelt heel wat etherverkeer; het is rustiger op de marifoonkanalen. Het is ook erg makkelijk: je meldt je aan en ze hoeven verder niks meer van je te weten, Je bent in één keer klaar.”



Teunis Heuvelman vaart met mbs Fata Morgana. Hij werkt al heel lang en naar tevredenheid met BICS. (foto privécollectie)

BICS Versie 6: meer gebruiksgemak, betere navigatie

Sinds maart van dit jaar is er een nieuwe BICS-versie. Rijkswaterstaat heeft de gratis software voor elektronisch melden in samenwerking met Bureau Telematica Binnenvaart verbeterd en gebruiksvriendelijker gemaakt.



Karin Valkenier: "De navigatie binnen het programma is verbeterd." (foto Tekst & Toebehoren)

Navigeren gaat in BICS Versie 6 eenvoudiger en sneller. "De vorige versie was in 2015 gebouwd. Het werd eigenlijk tijd voor een midlife update, maar we hebben het groter aangepakt en meteen een extra slag gemaakt. We hebben zowel de techniek waar het systeem op draait als de 'front-end', datgene wat de gebruiker ziet, helemaal onder handen genomen", legt Karin Valkenier uit. Zij is adviseur Ontwikkelingen Scheepvaartverkeersmanagement bij Rijkswaterstaat. "We hebben goed gekeken naar de uitkomsten van het *Stakeholderonderzoek Toekomst BICS*, dat Bureau Telematica Binnenvaart heeft uitgevoerd." Dat rapport, gepresenteerd in 2021, bevatte een aantal wensen van de varende gebruikers.

Rustiger beeld

Valkenier hoopt dat het nieuwe uiterlijk de gebruikers bevalt. "We hebben er op ingestoken

dat het beeld rustiger is. Maar dat je er wel op gewezen wordt welke velden je daadwerkelijk moet invullen."

Een voorbeeld van een handige toevoeging is dat bij het aanklikken van een bestemming er een vlaggetje van het land bij komt te staan. "Er zijn namelijk plaatsnamen die in meerdere landen voorkomen; nu is sneller duidelijk om welke bestemming het gaat."

De upgrade is gedaan door het eigen ontwikkelteam van Rijkswaterstaat. "Zij hebben ook Sluisplanning gemaakt. Het is fijn dat ze ervaring hebben en zich heel goed kunnen inleven in wat schippers belangrijk vinden."

Uitvoerig getest

Nadat het eerste programmeerwerk erop zat, is de nieuwe software uitvoerig getest. Valkenier: "Daarvoor konden we weer een beroep doen op een stuk of tien 'voorloop-schippers', zoals wij ze noemen. Zij zijn aan

de slag gegaan met de nieuwe versie en hebben ons hun ervaringen verteld: wat goed ging, wat beter kon, waar ze wel en niet blij mee waren. Die waardevolle feedback hebben we verwerkt." Zo was er het verzoek om het opslaan van de ingevoerde gegevens en het aanmelden van de reis in één knop samen te voegen.

Ook de BICS-helpdesk was betrokken. "Die staan nog dicht bij de schippers dan wij", zegt Valkenier. "En zij moeten uiteindelijk ook kunnen uitleggen hoe de nieuwe BICS-versie werkt."

"Belangrijk was ook de inbreng van onze koppelpartners: partijen als Tresco en Periskal, die BICS verwerken in hun Inland-ECDIS-apparatuur. We hebben de nieuwe softwareversie tijdig naar die bedrijven gestuurd om te kijken of die koppelingen nog goed werken... Ja dus!"

Downloaden

BICS Versie 6 brengt aanzienlijke verbeteringen met zich mee. "De gebruikersinterface is grondig vernieuwd, met een frisse uitstraling. De navigatie binnen het programma is verbeterd. Daardoor zijn bijvoorbeeld de verschillende functionaliteiten logischer en dus gemakkelijker te vinden."

De introductie was in maart 2024. BICS Versie 6 is gefaseerd uitgerold. Op die manier heeft de BICS-helpdesk geen last van al te grote pieken. Er zijn circa 4.000 actieve BICS-gebruikers. Zij kregen groepsgewijs een uitnodiging om te updaten. Aanvragers van een nieuw BICS-account ontvangen een brief met een link waarmee ze meteen de nieuwste versie kunnen downloaden.

Mensen die al met BICS werken, kregen een signaal als ze aan de beurt zijn om BICS Versie 6 te downloaden. "Schippers krijgen een e-mail van de helpdesk met daarin de link naar de nieuwe BICS."

In 2025 gaat BICS online

Binnenkort begint Rijkswaterstaat met de bouw van een webvariant van BICS. Vanuit de binnenvaart wordt daar reikhalzend naar uitgekeken. De software hoeft dan niet op een lokale computer te worden gedownload.

"We streven ernaar deze service medio 2025 te introduceren", vertelt Karin Valkenier,

adviseur Ontwikkelingen Scheepvaartverkeersmanagement. Deze BICS Centraal, zoals we het voorlopig noemen, zal in het begin een heel eenvoudige variant zijn. Je kunt dan online inloggen en een melding versturen. Maar anders dan in de BICS-software kun je niet verschillende accounts creëren.

Het uiterlijk van BICS-online wordt hetzelfde als BICS Versie 6 op de computer. De website

kan zowel op een pc, tablet als smartphone worden bediend.

Breder beschikbaar

Valkenier: "Als je met deze online versie van BICS werkt, kun je ook op een andere computer ermee aan de slag. Ook handig als je computer kapot gaat; dan kun je op de nieuwe de meldingen weer terug vinden die

je eerder via BICS Centraal hebt gedaan..." Met de webbased BICS komt het meldsysteem breder beschikbaar. Ook via toekomstige koppelpartners. De koppelingen (API's) vanuit BICS zijn namelijk bruikbaar voor nieuwe aanbieders van lading- en andere software. Die koppelpartners kunnen een elektronische meldmodule aan hun product toevoegen.

“Trots dat Rijkswaterstaat BICS 6 zelf heeft ontwikkeld en verbeterd”

BICS 6, de nieuwe versie van de meldsoftware, is de eerste editie die door Rijkswaterstaat zelf is ontwikkeld. Wijnand Top is Product Owner van BICS en verantwoordelijk voor de coördinatie van het ontwikkelteam dat de BICS-software onderhoudt en verbetert.

Het team bestaat naast Wijnand uit zes personen. De leden werken ook aan andere softwaresystemen van Rijkswaterstaat, zoals IVS Next en Vaarweginformatie.nl. “Dat doen we samen met negen andere teams. Mijn team is verantwoordelijk voor BICS en een aantal systemen op de achtergrond.”

In eigen beheer

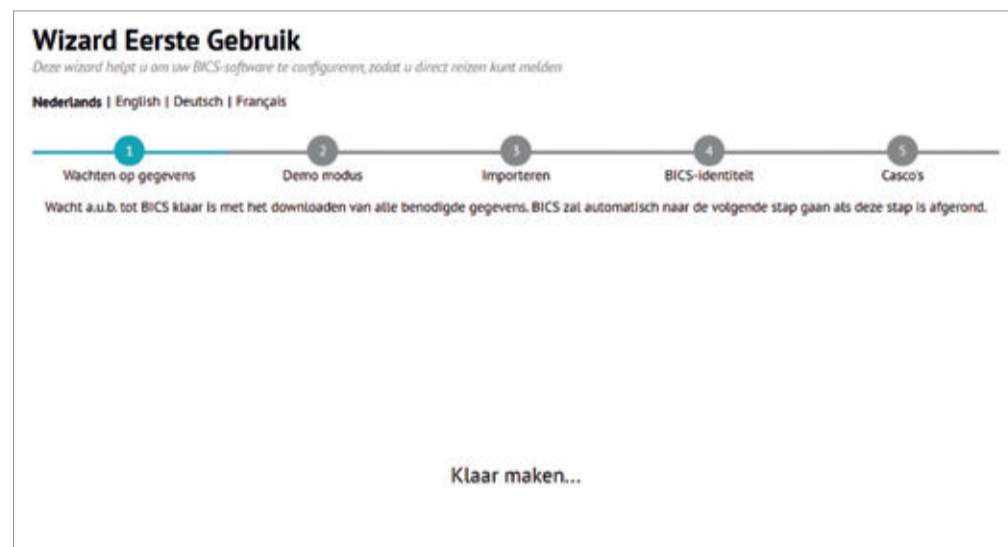
Ruim vier jaar terug besloot Rijkswaterstaat het Informatie- en Volgsysteem voor de Scheepvaart op hoofdvaarwegen in eigen beheer, en dus met eigen mensen te gaan doen. Voorheen gebeurde de ontwikkeling van dat soort systemen door externe softwarebedrijven. Zoals ook bij BICS het geval was. “Het ontwikkelen doen we nu zelf. Echt op de inhoud. Binnen Rijkswaterstaat hebben we nu onze eigen specialisten, die zichzelf en de beschikbare kennis verder ontwikkelen. We kunnen zodoende ook steeds volgens dezelfde werkwijze projecten opzetten en uitvoeren.”

Toen hij vijf jaar geleden bij Rijkswaterstaat begon, onderschatte Wijnand de omvang en complexiteit van de systemen voor de scheepvaart, bekent hij. “Zo ontzettend veel

vaarwegen zijn er toch niet... Hoe moeilijk kon het zijn? Nou, het is behoorlijk complex en er zit veel aan vast. Die software is dermate specifiek dat je die niet zomaar bij een leverancier kunt inkopen. Daarom is het des te belangrijker dat we de kennis en ervaring met systemen als BICS in huis

hebben bij Rijkswaterstaat.”

De Product Owner is trots op zijn team. “Op de eerste plaats om het niveau van hun kennis en de inzet die ze tonen. En hoe bewust het team omgaat met de kwaliteit van de software. Ze leggen de lat echt hoog voor zichzelf.”



Een van de vernieuwingen is de vereenvoudigde wizard voor het eerste gebruik.

Domeinkennis

“Hoe schippers daarvan profiteren? Of BICS met de nieuwe versie beter is geworden?”, stelt Wijnand belangrijke vragen. “Ja, in alles wat we doen, is het streven om de meldsoftware steeds beter te maken. Gebruiksvriendelijker ook. Maar je moet bedenken dat BICS onderdeel is van een groter geheel. Binnen de internationale systemen, die ook meldingen moeten verwerken. Dus is het zaak goed aan te sluiten bij de standaarden. Zodat het goed met elkaar samenwerkt.” Daarbij is het welkom dat teamleden tot in detail op de hoogte zijn van de internationale afspraken. “En dat we de binnenvaart kennen. Die domeinkennis is ruim voorhanden binnen ons team.”

Gebruiksvriendelijk

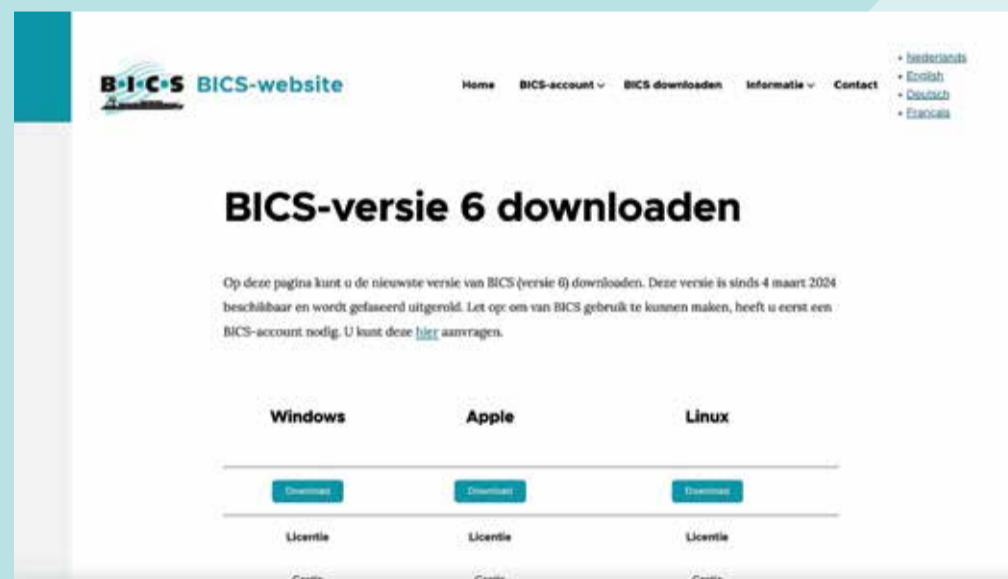
Rijkswaterstaat heeft als stelregel dat de gebruikte software technisch up-to-date is. Vandaar de continue ontwikkeling en verbetering – ook van BICS. Dat zit ‘m in de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de veiligheid. “Tegelijkertijd besteden we veel aandacht aan de *user interface*; die moet passen bij de huidige tijd en inzichten. Op die manier zorgen we ook voor een optimale gebruiksvriendelijkheid.”

“Een ander voorbeeld van die gebruiksvriendelijkheid is dat we onderzoeken hoe we een *webbased* versie van BICS kunnen maken. Makkelijk voor de mensen aan boord; die hoeven dan geen updates meer te downloaden.” Inmiddels zijn alle schippers benaderd voor BICS Versie 6 en er zijn er al veel over naar de nieuwe versie, vertelt Wijnand. “De reacties zijn positief maar er kwamen tegelijkertijd ook verbeteringsuggesties. Hiervan is een deel al verwerkt en ook beschikbaar.”

BICS Versie 6 en informatie over de verschillen met Versie 5 zijn te vinden op www.bics.nl/node/41.

Vernieuwde BICS-website is veel overzichtelijker

Eind februari is de nieuwe BICS-website (www.BICS.nl) online gegaan. De site, met alle informatie over het Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem, is compleet vernieuwd.



De vernieuwde website is overzichtelijker.

De reacties zijn louter positief. “Het is mooi om te zien dat de website goed wordt ontvangen”, reageert Steven van Dongen. Als functioneel beheerder bij Rijkswaterstaat is hij verantwoordelijk voor BICS.nl, en ook voor de ombouw van de site.

Alles is opnieuw ingedeeld: veel overzichtelijker, logischer, en daardoor is de informatie eenvoudiger vindbaar. De website is daarnaast een stuk aantrekkelijker geworden.

Veel van de teksten zijn helemaal opnieuw geschreven, in de vier BICS-talen: Nederlands, Engels, Frans en Duits. “Met up-to-date informatie”, aldus Van Dongen.

Helemaal bij de tijd

De nieuwe opzet van de formulieren, bijvoorbeeld om een BICS-account aan te vragen, maakt het invullen voor schippers stukken gemakkelijker. Handleidingen, die momenteel herschreven worden, komen op

de site en hoeven niet meer als pdf te worden gedownload. Daardoor zijn ze sneller terug te vinden. “Downloaden kan nog wel... voor als iemand dat fijner vindt.”

“Verder heb ik de pagina met veelgestelde vragen opnieuw opgebouwd. Dat was nodig om de gebruikers van BICS nog beter te helpen. De nieuwe FAQ-pagina is helemaal gericht op de vragen die we vanuit het veld krijgen. Zodat schippers daarvoor de BICS-helpdesk niet hoeven te bellen.”

BICS.nl is weer helemaal bij de tijd. Ook qua uiterlijk. Van Dongen: “Hij is ook meteen geoptimaliseerd voor mobiel gebruik. Maar de ontwikkeling gaat altijd door. De content wordt voortdurend voorzien van updates en aanvullingen.”

Vraag over BICS of EuRIS? Welkom bij de Helpdesk!

Even kennismaken: dit zijn Collin Veldhuis en Chantal Agterberg, de vaste krachten bij de BICS Helpdesk.

Heb je vragen over BICS of European River Information Services (EuRIS)? Neem contact op, ze helpen je graag verder.



Chantal Agterberg en Collin Veldhuis. (foto DP-Tekst)

Bureau Telematica Binnenvaart

De BICS- en de EuRIS Helpdesk zijn ondergebracht bij Bureau Telematica Binnenvaart. Ze zijn gevestigd in het Binnenvaarhuis in Zwijndrecht. De BICS Helpdesk is te bereiken op telefoonnummer +31 (0)88 202 26 00 en de EuRIS Helpdesk op telefoonnummer +31 (0)88 202 26 66.

Collin volgde de opleiding tot kapitein Rijn- en Binnenvaart, maar kwam er tijdens zijn studie achter dat een varend bestaan niet echt bij hem paste. "Ik ben een zeer sociaal mens en heb een groot vriendennetwerk. Daarom wilde ik liever aan de wal werken. Maar wel in de binnenvaart, want dat is een leuke sector en een heel eigen wereldje!" Inmiddels werkt Collin al drieënhalve jaar bij de BICS Helpdesk. In 2022 kwam Chantal hem ondersteunen. Ze is opgeleid tot banketbakster. De binnenvaart was iets totaal nieuws voor haar. "Maar dat vond ik juist een uitdaging! Ik heb de afgelopen jaren ontzettend veel bijgeleerd en vind het plezierig om schippers via de helpdesk te ondersteunen."

Meldingen stabiel

Bij de helpdesk komen dagelijks circa tien telefoontjes binnen over de BICS-applicatie. Bij vragen die Collin en Chantal niet zelf kunnen beantwoorden, nemen ze contact op

met Rijkswaterstaat, de eigenaar van BICS. Hoewel er het afgelopen jaar zo'n 1.000 BICS-accounts zijn bijgekomen, is het aantal meldingen nagenoeg stabiel gebleven. Een teken dat ook nieuwe gebruikers doorgaans snel en goed met BICS kunnen werken.

BICS installeren

Een groot deel van de vragen heeft betrekking op de installatie van de BICS-software. "Schippers komen daar soms niet uit omdat ze de installatiegegevens kwijtgeraakt zijn", zegt Collin. "Via TeamViewer kunnen we op afstand verbinding maken met hun computer en samen de software installeren. Na afloop sturen we de gegevens nog een keer toe." "Soms vinden schippers het ook gewoon makkelijk om BICS samen met ons te installeren. Begrijpelijk, want dan hoeven ze tijdens het varen niet constant met de computer bezig te zijn."

Account aanvragen

Chantal en Collin adviseren schippers tijdig een BICS-account aan te vragen. Ongeveer 80 procent doet dit op het moment dat elektronisch melden voor hen verplicht wordt. 20 procent doet dit pas later en een klein percentage hiervan wacht zó lang tot ze al het risico lopen een boete te krijgen. "Het zou natuurlijk zonde zijn om beboet te worden. Dus bel ons gerust als we kunnen helpen met de installatie."

EuRIS

Terwijl Collin zich volledig op BICS richt, is Chantal met name verantwoordelijk voor de Nederlandse helpdesk van EuRIS, het Europese informatieportaal voor de binnenvaart. Via EuRIS kan men onder andere reizen plannen en berichten ontvangen over stremmingen en waterstanden. Scheepseigenaren en logistieke dienstverleners kunnen na registratie bij EuRIS hun

schepen volgen en een melding ontvangen als een schip een bepaald punt in het vaarwegennet passeert. Wie toegang wil krijgen tot CEERIS, het platform voor het doorgeven van scheeps- en ladinginformatie op de Donau, moet zich eerst aanmelden bij EuRIS.

Veelbelovend

EuRIS werd in 2022 gelanceerd en is beschikbaar in dertien landen. Ondanks de kinderziektes die er nog in zitten, zijn Collin en Chantal erg enthousiast over het platform. Ze moedigen iedereen aan een account aan te maken. "Dit gaat een supergoede website voor de Europese binnenvaart worden. Hoe meer partijen er gebruik van maken, hoe sneller we foutjes eruit kunnen halen en de functionaliteit kunnen uitbreiden en verbeteren. We hopen er de komende tijd veel nieuwe accounts bij te krijgen."

BICS-ondersteuning van schipper tot schipper

Voor schippers die meldplichtig zijn, is de BICS-Helpdesk ook buiten de kantooruren bereikbaar: van 06.00 tot 09.00 uur en van 17.00 tot 23.00 uur. Ze krijgen dan mogelijk schippersvrouw Jennifer de Leeuw van Weenen (ms Formosa) aan de lijn.

Jennifer draait één keer per maand een piketdienst. Ze vindt het leuk om mensen te helpen en is graag bezig met de computer. "Die heb je namelijk dagelijks nodig, en niet alleen om te e-mailen. Apps en internet zijn fantastisch, maar oh wee als ze niet werken!" "Als BICS het niet doet en je ligt voor de sluis van Terneuzen, ben je écht blij dat

iemand je kan helpen. Ik weet er alles van, want we werken zelf met BICS."

Omdat ze bij de bemanning hoort, draait Jennifer haar diensten aan boord. Ze heeft een dag meegelopen op kantoor om het helpdesk-werk in de vingers te krijgen. "Een van de online trainingen moest worden verplaatst omdat we uitgerekend die dag diep op het Main-Donau-kanaal zaten zonder internetverbinding. Gelukkig heb ik tijdens mijn piketdiensten nog geen noemenswaardige verbindingproblemen gehad. Ik heb nog maar één keer iemand moeten terugbellen omdat we de grens met Duitsland passeerden."

Laptop

Jennifer kan aangeven wanneer ze wel of geen dienst wil hebben. Als ze dienst heeft, dan heeft ze ook dienst. "Laatst hadden we visite toen er een schipper belde. Ik ben toen even ergens anders gaan zitten met m'n laptop." Die laptop heeft ze ook bij zich als ze de jongste kinderen van of naar het internaat brengt. "Tijdens een kort ritje kun je wel even stoppen om iemand verder te helpen, maar als ik van de Rijn kom en urenlang in de auto zit, is dat soms lastig. Als het echt vervelend uitkomt, werk ik van maandag tot donderdag en laten we het weekend eruit."



Jennifer de Leeuw van Weenen werkt zelf ook met BICS tijdens het varen. (foto privécollectie)

Tussenspuncten: hoe maak je een correcte melding in Vlaanderen?

In Vlaanderen vraagt de vaarwegbeheerder om naast het vertrekpunt en de bestemming, de lading- en scheepsgegevens ook zogeheten 'tussenspuncten' te melden. Waarom is dit nodig? We vragen het aan Jan Gilissen, RIS-applicatiebeheerder bij De Vlaamse Waterweg.

"De reden is dat we het elektronisch melden in Vlaanderen voor verschillende zaken gebruiken", antwoordt Gilissen. "We houden meer en meer rekening met de totale route die een schip zal afleggen in ons vaargebied. Zo ziet ons bedienpersoneel meteen alle gegevens bij het aanmelden van de sluis. Daarnaast kunnen we ook de vaarrechten correct berekenen."

Verschillende routes

"In een aantal corridors kunnen schepen op verschillende manieren van A naar B varen. Je kunt bijvoorbeeld zowel via de Leie als de Bovenschelde van Noord-Frankrijk naar Nederland varen. Van Luik naar Rotterdam kan via het Albertkanaal of het Julianakanaal."

"Om de vaarrechten correct te kunnen berekenen en de juiste sluisen te informeren, willen we de route die je neemt zo goed mogelijk in beeld hebben. Vandaar het verzoek om ook tussenspuncten te melden, bijvoorbeeld de sluis van Ternaaien. Hierdoor kunnen we meteen ook de juiste partners in het netwerk informeren dat het schip eraan komt."

"We vinden het belangrijk dat havenautoriteiten en sluisoperators uitsluitend de informatie ontvangen die voor hen relevant is. En dat binnenvaartondernemers geen extra kopzorgen hebben omdat de facturatie niet meteen op orde is."

"We werken op de achtergrond hard om de dienstverlening voor schippers te verbeteren. Zo hoeven schippers die van Noord-Frankrijk

naar Nederland varen tegenwoordig al veel minder tussenspuncten te melden dan aanvankelijk het geval was. Dat komt doordat EuRIS ons helpt te bepalen wat de meest waarschijnlijke route is. Toch blijft het belangrijk dat schippers tussenspuncten doorgeven. Alle extra informatie helpt!

"De Vlaamse Waterweg vraagt schippers zo specifiek mogelijk aan te geven wat hun bestemming is. "Veel schippers melden dat ze naar een brug of sluis varen. Met dergelijke berichten kan ons systeem niet overweg omdat sluisen en bruggen geen aankomstpunten zijn. Een terminal in de buurt van een brug of sluis is dat wel."

In principe hoeven schippers slechts eenmaal een elektronische melding te doen. Er wordt

immers informatie uitgewisseld tussen Duitsland, Nederland en Vlaanderen. Gilissen: "Maar het werkt het allerbeste als schippers ook in Duitsland en Nederland elektronisch melden, zelfs al zijn ze er in Nederland misschien niet toe verplicht."

"Als een schip vanuit Amsterdam naar Hasselt komt, krijgen we dit door via Rijkswaterstaat, inclusief de locatie van het schip. Dit geeft ons een beter idee van de aankomsttijd. We vragen alle schippers daarom in de hele keten elektronisch te melden."

Kijk voor meer informatie op www.VisuRIS.be of bel 0800 30440 (wanneer je in België bent). Vanuit het buitenland: +32 78 05 54 40.

Uitleg bij FAQ op www.BICS.nl

Uitleg over het aanmelden van reizen in Vlaanderen staat onder meer bij de veelgestelde vragen (FAQ) op www.BICS.nl. Daar valt te lezen: "De reis moet aangemeld zijn bij het eerste meldpunt "VLAAMSE WATERWEGEN". Er moeten minimaal twee tussenspuncten worden ingevoerd bij het aanmaken van de reismelding. Als tussenspunct kunt u het beste een sluis of kunstwerk op de route opgeven."



Op sommige corridors zijn meerdere vaarroutes mogelijk. Van Luik naar Rotterdam kan bijvoorbeeld via het Albertkanaal (foto), maar ook via het Julianakanaal. (foto Tekst & Toebehoren)

CCR breidt meldplicht per 1 december 2026 uit

Ook schepen van 86 tot 110 meter gaan elektronisch melden

Op 1 december 2026 wordt de elektronische meldplicht op de Rijn uitgebreid. Ook schepen met een lengte van meer dan 86 meter en met een of meer laadruimen voor het vervoer van goederen moeten zich vanaf die datum elektronisch melden.

De regel gaat ook gelden voor schepen die voor de voortstuwing een andere energiebron dan gasolie of LNG gebruiken. Bijvoorbeeld methanol, gasvormig waterstof of batterijen met een totaal vermogen van meer dan 500 kWh. Bevoegde autoriteiten kunnen echter een afwijking toestaan voor dagpassagiersschepen die alternatieve energiebronnen gebruiken.

Gefaseerd

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft besloten het RPR daarvoor aan te passen. Tijdens de plenaire vergadering op 13 juni 2024 is dat definitief vastgesteld. Het is de volgende 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 meldplichtige schepen en samenstellen overeenkomstig artikel 12.01, eerste lid, van het RPR.

Minder administratief werk

De CCR is tevreden met het groeiend aantal gebruikers. "Elektronisch melden vergemakkelijkt de uitwisseling van gegevens tussen schepen en verkeerscentrales in vergelijking met het melden per marifoon", aldus hoofd-ingenieur Raphaël Wisselmann. "Elektronisch melden is een belangrijke technologie die wordt gebruikt om River Information Services (RIS) aan te bieden. Het vergemakkelijkt in het bijzonder de diensten strategische verkeersinformatie, verkeersbeheer, ongevalpreventie en statistieken."

Wisselmann noemt nog een ander voordeel: "Elektronisch melden vermindert ook het administratief werk voor schippers en vaarwegautoriteiten. Als een schipper tussen Bazel en Rotterdam vaart zonder te stoppen, meldt hij zich maar één keer op het vertrekpunt en is de informatie beschikbaar voor de relevante vaarwegautoriteiten. Dit is een concreet voorbeeld van een corridorbenadering."

1.500 schepen

Gezien de voordelen van het elektronisch melden en het feit dat het systeem nu volledig operationeel is, is uitbreiding ervan naar andere typen schepen of konvooien wenselijk. Dat staat ook in de RIS-strategie van de Rijnvaartcommissie. Wisselmann: "De uitbreiding van het elektronisch melden is namelijk een maatregel die bijdraagt aan de modernisering van de binnenvaart en het gebruik van nieuwe technologieën bevordert." De hoofdingenieur van de CCR noemt de

aanstaande uitbreiding een belangrijke stap. "Omdat er veel schepen tussen 86 en 110 meter op de Rijn varen. Dit besluit heeft gevolgen voor ongeveer 1.500 schepen." Dat is ongeveer 10 procent van de beroepsmatige Rijnvloot.

Vorbereiding

Het duurt nog ruim twee jaar voor het 1 december 2026 is. De CCR is, samen met de lidstaten, al begonnen met de voorbereiding om het besluit uit te voeren. Zo is er een communicatieplan ontwikkeld, vertelt Wisselmann. "De aanpak is in principe hetzelfde als bij de vorige fasen." Om elektronisch te kunnen melden, dienen schippers software voor elektronisch melden te downloaden en een account aanmaken. Dat kan gratis met BICS. "De CCR moedigt schippers aan om dit zo snel mogelijk te doen", zegt Wisselmann tot slot. Algemene informatie over elektronisch melden is te vinden op de CCR-website: www.ccr-zkr.org/12040800-nl.html. Die pagina wordt de komende maanden bijgewerkt en aangevuld.



De Centrale Commissie voor de Rijnvaart, gevestigd in het Palais du Rhin in Straatsburg, heeft onlangs definitief vastgesteld dat de uitbreiding ingaat op 1 december 2026. (foto CCR).

Schepen op de Rijn bij Keulen. (foto Travelview/AdobeStock)



Colofon

Uitgever

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

Opdrachtgever

Rijkswaterstaat

Vormgeving

Riomar BV

Productie

MGR BV

Druk

BDU, Barneveld

Teksten

Sarah De Preter & Martin Dekker

Bureau
Telematica
Binnenvaart



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat