



- 1** Elektronisch melden breidt uit op Rijn, Moezel en Vlaamse vaarwegen
- 2** “Stap voor stap meer veiligheid op de vaarwegen”
- 3** Viking Cruises test elektronisch melden
- 3** Elektronisch melden maakt ook binnenvaart op Moezel veiliger
- 4** Vlaanderen zorgt met eRIBa voor eenvoud
- 5** In Vlaanderen meldt hele binnenvaart vanaf begin 2022 via eRIBa
- 6** Begrip voor verzoek om bedrijfsaccount
- 6** Toekomst BICS: luisteren naar schippers
- 7** “Meedenken om het makkelijker te maken”
- 7** Soepele overgang naar berichtendienst HERMES
- 7** Elektronisch melden nu ook op de Moezel

## Elektronisch melden breidt uit op Rijn, Moezel en Vlaamse vaarwegen

Vanaf 1 december 2021 gaat op de Rijn naast container- en tankschepen ook een flink aantal andere scheepstypen elektronisch melden. Op de Moezel is elektronisch melden voor een deel van de vloot al ingevoerd op 1 juli. Vlaanderen wil begin 2022 de elektronisch meldplicht invoeren voor de hele binnenvaart.

Op de Rijn moeten vanaf 1 december 2021 ook hotelschepen, vaartuigen langer dan 110 meter, schepen met LNG-aandrijving, zeeschepen en bijzondere transporten elektronisch melden. Dagpassagiers- en partyschepen vallen niet onder de elektronische meldplicht. Op de Moezel melden sinds 1 juli 2021

schepen en koppelverbanden die containers vervoeren of waarvan minimaal één schip bestemd is voor het vervoer van goederen in vaste tanks elektronisch.

### Tijdig BICS-account aanmaken

Om elektronisch te kunnen melden, hebben schippers de juiste software nodig.

Sommige hardware-leveranciers integreren deze in hun producten. Rijkswaterstaat biedt gratis de BICS-software aan. Schippers kunnen hiervoor een account aanvragen via de BICS-Helpdesk, de software downloaden en installeren.

**Lees verder op pagina 2 >>**



(foto Fotolyse)

# “Stap voor stap meer veiligheid op de vaarwegen”

“We zijn goed bezig en blij dat het werkt”, zegt Manuel Weber over de uitbreiding van de elektronische meldplicht op de Rijn en de Moezel. “Gezamenlijk maken we het binnenvaartvervoer stapsgewijs veiliger.”

Voor de GDWS (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) was Manuel Weber de afgelopen maanden in heel Duitsland op pad om patentexamens af te nemen. Hij heeft die tijd ook benut om binnenvaart-ondernemers en rederijen nog eens te wijzen op de uitbreiding van de elektronische meldplicht op de Rijn per 1 december en de invoering van de uitgebreide meldplicht op de Moezel sinds afgelopen 1 juli. Nog niet alle rederijen bleken op de hoogte te zijn. “De BICS-software ondersteunt het elektronisch melden. De installatie van software heeft echter tijd nodig. Niet alle schepen zullen er direct mee kunnen worden uitgerust. Dat gaat niet van vandaag op morgen.” De Duitse vaarwegbeheerder en de riviercommissies hebben de uitbreiding van de meldplicht via de binnenvaartorganisaties breed aangekondigd en de informatiebrochure van de Moezelcommissie op ELWIS gezet. De CCR heeft banners opgehangen bij de verkeerspost Oberwesel en de sluisen Iffezheim en Friedrichsfeld. Dit heeft in de aanloop naar het verplicht elektronisch melden voor tankers in 2018 goed gewerkt. Op de website van de CCR is een

uitgebreide FAQ-lijst met veel voorkomende vragen te vinden over het elektronisch melden.

## Veiliger varen

Het kan niet vaak genoeg gezegd worden: elektronisch melden verhoogt de veiligheid in de binnenvaart. “Op de Rijn en de Moezel wordt veel gevaarlijke lading vervoerd. Elektronisch melden trekt de procedures overal gelijk, wat de veiligheid verhoogt. Als het onverhoopt tot een aanvaring komt, kunnen de hulpdiensten sneller en vollediger geïnformeerd worden.”

“Een elektronische melding is bovendien



Manuel Weber: “Je kunt zo’n systeem alleen samen met de operators en binnenvaart-ondernemers tot een succes maken.”

eenduidiger dan een marifoonmelding. Dit is vooral in de passagiersvaart een enorm voordeel. Als er wat gebeurt, moeten hulpdiensten exact weten hoeveel mensen aan boord zijn.”

## Betrokken gebruikers

De operators in de verkeersposten op de Rijn kunnen inmiddels goed overweg met het Duitse meldsysteem NaMIB, de opvolger van MIB II. “Aanvankelijk was het wennen”, aldus Weber, die zelf acht jaar op de verkeerscentrale Oberwesel heeft gewerkt. “Bij de ontwikkeling van NaMIB hebben we de operators en binnenvaartondernemers zo goed mogelijk meegenomen. Uit mijn tijd op de verkeerspost weet ik hoe belangrijk dit is. Je kunt zo’n systeem alleen samen tot een succes maken.”

“Daarom hebben we vorig jaar in Mainz meerdere internationale bijeenkomsten georganiseerd met operators uit Frankrijk (Gamsheim), Zwitserland (Bazel) en Duitsland (Oberwesel en Duisburg). We hebben ook veel tijd gestopt in het trainen van het personeel op de Moezelsluisen om met het elektronisch melden te leren werken en noodsituaties goed te kunnen afhandelen. We hebben grote stappen gezet, maar konden niet alle wensen van de NaMIB-gebruikers invullen. Deels omdat het een kostenvraagstuk is, maar

ook omdat we te maken hebben met veel regelgeving.”

## Data in veilige handen

In NaMIB zullen naar verwachting geen grote aanpassingen meer plaatsvinden, wel continu kleine verbeteringen en software-aanpassingen. “En natuurlijk houden we de beveiliging voortdurend op het hoogste niveau. We werken immers met zeer gevoelige data uit de binnenvaart. Die worden alleen in het uiterste geval doorgegeven aan derden: politie en brandweer. En ook alléén om hulp te verlenen, zeker niet voor handhaving.”

In 2025-2026 wil de CCR voor alle schepen op de Rijn de elektronische meldplicht invoeren. De voorbereidingen zijn in volle gang. Ook op de Moezel zal de elektronische meldplicht stapsgewijs worden uitgebreid. Op de Saar wordt elektronisch melden over enkele jaren eveneens ingevoerd. “Daarna gaan we het ook uitrollen op andere vaarwegen. Van de Rijn gaan we langzaam richting oosten. Op die manier verhogen we stap voor de stap de veiligheid in de binnenvaart.”

## Overgangperiode

Schippers op de Moezel die nog niet volledig correct elektronisch melden, zullen niet meteen worden beboet. “We hanteren een overgangperiode van circa drie maanden, waarin het sluispersoneel indien nodig schippers verder op weg helpt. Per slot van rekening is het voor iedereen in het begin even wennen.”



(foto Fokke)

## Elektronisch melden kan nu al

### >> Vervolg van pagina 1

Hiermee kunnen ze hun (reis)gegevens snel en eenvoudig doorgeven aan de vaarwegbeheerders. Het advies is dit zo snel mogelijk te doen, zodat de helpdesk van BICS de aanvragen tijdig kan verwerken. Bovendien kan elektronisch melden nu al. Schippers kunnen er dus nog een half jaar ervaring mee opdoen voor het op 1 december 2021 verplicht wordt.

### Wat en wanneer elektronisch melden?

Schepen dienen zich elektronisch te melden bij vertrek en aankomst, bij wijzigingen in de vaarroute, lading en onderbrekingen van langer dan twee uur, ongeacht of een schip geladen is of niet (voor hotelschepen:

of er wel of geen gasten aan boord zijn). In artikel 12.01 van het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) en artikel 9.05 van het Moezelvaart Politie Reglement (MPR) staat welke gegevens elektronisch doorgegeven moeten worden. Wat personen betreft: men hoeft alleen het aantal passagiers en bemanningsleden aan boord te melden. Persoonlijke gegevens zijn niet nodig. Schippers moeten de elektronische melding zelf versturen. Gegevens over de positie, vaarrichting en diepgang mogen ook vanaf de wal, bijvoorbeeld door de verlader, worden verstuurd. De schipper blijft echter altijd verantwoordelijk voor de melding.

### Vlaanderen

Vlaanderen voert begin 2022 de elektronische meldplicht in voor alle binnenvaart-

schepen op de Westerschelde en de Vlaamse vaarwegen. Specifiek voor Vlaanderen is het belangrijk om naast de reguliere gegevens ook routepunten door te geven. Bij internationale transporten reizen de gegevens mee de grens over met het schip. De achterliggende meldsystemen van de vaarwegbeheerders zijn geïntegreerd: IVS Next (Rijkswaterstaat), NaMIB (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung) en eRiBa (De Vlaamse Waterweg).

### Marifoonmeldingen

Men hoeft op Rijn en Moezel slechts één keer te melden, zolang er niets verandert aan de status of bestemming van het schip. De gegevens reizen mee: alle vaarwegbeheerders op de route zijn op de hoogte. Schippers hoeven 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.

### Meer informatie

Meer informatie en een FAQ-lijst zijn te vinden op de website van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org). Op de website van de Moezelcommissie staat een flyer over elektronisch melden op de Moezel: [www.moselkommission.org](http://www.moselkommission.org).

# Viking Cruises test elektronisch melden



Viking is al vroeg gestart om het werken met BICS te testen. (foto Viking Cruises)

Rederij Viking Cruises is bij wijze van pilot de Viking Kara aan het voorbereiden om elektronisch te kunnen melden. De crew gaat het melden via BICS testen. Als alles goed gaat, worden ook de overige Viking-schepen voorbereid die elektronisch moeten gaan melden.

Michel Sweers, manager nautische operaties, hoopt dat hij niet voor ieder schip afzonderlijk een BICS-account nodig heeft, maar straks één overkoepelend account kan aanmaken waaronder alle schepen hangen. "Voor rederijen met meerdere schepen zou dat handig zijn. Je bent dan veel minder tijd kwijt met de administratie."

## Op tijd beginnen

Een medewerker van de haven van Bazel heeft bij Viking Cruises al een introductie verzorgd over het werken met BICS. De

rederij gaat samen met de helpdesk van BICS nog een *online tutorial* organiseren voor haar kapiteins. "Een deel van onze kapiteins komt uit de vrachtaart en kent BICS al. Maar dat geldt niet voor iedereen. We plannen het tutorial na afloop van het seizoen, in de winterpauze."

Net als vorig jaar beleeft Viking Cruises vanwege corona een kort seizoen. In juli gingen twee schepen in de vaart, in augustus elf.

"Het plan is om in september weer helemaal op te starten, maar dat is afhankelijk van diverse factoren. Zo moeten passagiers onze schepen veilig kunnen bereiken. We hopen in 2022 weer een normaal seizoen te kunnen draaien."

Sweers adviseert andere rederijen niet te lang te wachten met het aanvragen van een BICS-account. "Het duurt even voor je je wachtwoorden hebt, de software kunt downloaden en installeren. Wij hebben ervoor gekozen op tijd te beginnen. Die tijd hebben we door de late start van het seizoen."

# Elektronisch melden maakt ook binnenvaart op Moezel veiliger

De afdeling Verkeerstechniek van de Duitse vaarwegbeheerder WSV heeft de afgelopen maanden verdere verbeteringen aangebracht in het meldplatform NaMIB en de lancering ervan op de Moezel voorbereid. Afdelingshoofd Mathias Polschinski heeft de technische verantwoordelijkheid voor NaMIB overgedragen aan zijn jongere collega Jonas Lorenz.

Elektrotechnisch ingenieur Jonas Lorenz ondersteunt sinds december de afdeling Verkeerstechniek. Hij was eerder werkzaam bij de federale spoorwegadministratie, maar kreeg binnen de WSV de kans om een opleiding te volgen voor de 'höherer Dienst' (categorie A). Mathias Polschinski is blij met zijn komst: "Jonas kent onze administratie en procedures. Hij heeft zich snel ingewerkt in NaMIB en geeft al leiding aan projecten. Met de livegang op de Moezel heb ik het stokje aan hem overgedragen."

Op de vraag hoe hij zijn inwerktime heeft ervaren, antwoordt Lorenz lachend: "Pittig! Aan NaMIB wordt al jaren gesleuteld. Los van de techniek moest ik mij verdiepen in de afspraken die op (inter)nationaal vlak gemaakt zijn. Maar ik vind het leuk om te doen."

"We hebben de afgelopen maanden geen grote wijzigingen meer doorgevoerd in NaMIB. Wel kleine verbeteringen op de achtergrond, waar schippers vaak weinig van gemerkt hebben. Voor de operators op de verkeersposten hebben we zogenaamde hot keys (sneltoetsen) ingevoerd waardoor ze het systeem eenvoudiger kunnen bedienen."

## Melden op de Moezel

Alles stond zodoende klaar om het elektronisch melden per 1 juli 2021 ook op de Moezel te kunnen invoeren. De elektronische meldplicht geldt er voor containerschepen en koppelverbanden waarvan minstens één schip bestemd is voor het vervoer van goederen in vaste tanks. Uitgezonderd zijn bunkerschepen en bilgeboden.

De melding moet via BICS door de schipper worden verricht. Met uitzondering van de gegevens over de positie, vaarrichting en diepgang mag ook iemand anders (zoals de verlander) de melding verrichten. Maar de schipper blijft verantwoordelijk voor de melding.

## Marifoonfilter

Daarnaast moeten schippers zich per marifoon melden bij het binnenvaren van de Moezel, als ze een B.11-bord passeren of als ze de vaart gedurende meer dan twee uur onderbreken. Tussen Koblenz en de monding van de Sûre moet men zich melden bij verkeerspost Oberwesel. Gegevens worden feilloos uitgewisseld tussen de Moezelsluizen en de verkeerspost. Lorenz: "Schippers op de Moezel moeten zich via het marifoonkanaal van de sluis bij de verkeerspost melden. Om te borgen dat deze oproepen doorgestuurd worden, hebben we een filter ingebouwd die op Oberwesel reageert. De marifoonmelding moet dus met Oberwesel Revierzentrale ingeleid worden, zodat in de verkeerspost auto-

matisch de luidspreker ingeschakeld wordt. Dat werkt zelfs met buitenlandse accenten goed. Noodsituaties moeten altijd bij de sluisen worden gemeld. Het sluispersoneel verzorgt de afhandeling hiervan, want zij hebben de juiste regionale kennis."

## Testomgeving

Stagiaire Josianne Zeyer heeft binnen een testomgeving twee maanden lang dagelijks meerdere elektronische meldingen verstuurd naar de verkeersposten in Königsmacker, Grevemacher en Stadtbredimus, zodat ook daar de operators weten hoe zo'n melding eruitziet en hoe men ermee om moet gaan. Lucas Braunschädel heeft maandenlang de techniek getest en de laatste puntjes op de i gezet. Polschinski: "We hebben ook een technisch-operationele overeenkomst met Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland gesloten waarin de procedures vastliggen. In deze afspraak is ook al de toekomstige koppeling tussen NaMIB en AIS meegenomen."

Op de Saar, een zijrivier van de Moezel, is de meldplicht nog niet aangepast. Men meldt er bij sluis Kanzem en bij het invaren van de Moezel bij de verkeerspost Oberwesel. De verwachting is dat binnen nu en twee jaar ook op de Saar de elektronische meldplicht wordt ingevoerd.

Vanuit BICS kan men geen melding versturen zonder de diepgang te hebben ingevoerd, maar in Duitsland moeten schippers de diepgang alleen doorgeven als daarom gevraagd

wordt. De diepganggegevens uit BICS worden niet vastgelegd in NaMIB. Dit geldt zowel op de Rijn als de Moezel.

Lorenz: "Wij mogen de diepgang niet ongevraagd doorsturen naar het personeel op de sluisen. Vanwege de drempelhoogte van de Moezelsluizen kan men als schipper wel gevraagd worden de diepgang per marifoon door te geven aan de sluis."

## Veiliger

Met de invoering van de elektronische meldplicht op de Moezel neemt de veiligheid toe. Polschinski: "Er is nu een duidelijke scheiding tussen de Duitse Moezel en de door Duitsland en Luxemburg gezamenlijk beheerde grens-Moezel. Als er iets gebeurt, weten we beter waar het schip is en van waaruit de hulpdiensten moeten komen. Dit ging vroeger gepaard met tijdrovende telefoontjes over en weer."

## Verdere afstemming

Over de verdere ontwikkeling van NaMIB zegt Polschinski dat er nog meer afstemming nodig is over de referentiedata, die internationaal in meerdere talen actueel ter beschikking moeten staan. "Daar moeten we het nog met onze collega's in Nederland over hebben."

Een taak die Lorenz graag op zich neemt. "Ik heb de Nederlanders via Teams leren kennen en hoop ze op korte termijn ook persoonlijk te ontmoeten!"



Van links naar rechts: Jonas Lorenz, Jürgen Nitzer, Josianne Zeyer en Lucas Braunschädel. (foto WSV)

# Vlaanderen zorgt met eRIBa voor eenvoud

In Vlaanderen hebben De Vlaamse Waterweg, de Vlaamse zeehavens (Haven van Antwerpen, Haven van Zeebrugge, North Sea Port en Haven van Oostende) en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in 2018 de handen ineengeslagen om bestaande hindernissen bij het melden van gegevens van de baan te ruimen. Al snel zag men in dat op technisch vlak in het verleden heel wat stappen gezet zijn. Een belangrijk punt dat nog ontbrak was om al deze oplossingen op een efficiënte manier als het ware aan elkaar te lijmen. Hiertoe werd het eRIBa-platform ontwikkeld: electronic Reporting for Inland Barges.



Een schip vaart op de Schelde door Oudenaarde. (foto Adobe Stock)

Het uitgangspunt is eenvoudig: een schipper die elektronisch meldt, hoeft zijn gegevens over de lading, de route en het schip slechts eenmaal te melden aan het eRIBa-platform. Het platform zorgt dan voor de doorgifte aan de bevoegde autoriteiten. Eenvoudig. De schipper kan hiervoor gebruik maken van bestaande meldsoftware als BICS. Het eRIBa-platform doet de rest.

## Duidelijkheid

"Het eenvoudigste stuk was inderdaad het zorgen voor de technische oplossing", zegt Jef Bauwens van De Vlaamse Waterweg. "Dat is de lijm die de verschillende toepassingen verbindt. Het eRIBa-project is echter nog niet ten einde: dit jaar focussen we op duidelijkheid voor de sector over welke gegevens op welke plaats gemeld dienen te worden." "Dat klinkt eenvoudig, maar vandaag bestaat er in een klein gebied als Vlaanderen een veelvoud aan reglementen. Elk stuk kanaal, elke rivier of haven heeft voor de binnenvaart andere regels. Dat is historisch zo gegroeid. Maar nu willen we dus duidelijkheid scheppen: één set van afspraken voor de binnenvaart die geldt in gans Vlaanderen."

## Harmonisatie

"Hoe we dit doen is dan weer een minder technisch verhaal: er is een reglement in de maak dat naar alle waarschijnlijkheid in werking zal treden begin 2022. Het Vlaams scheepvaartdecreet, dat naar alle verwachting tegen november 2021 in werking treedt, biedt de rechtsgrondslag. Dit zorgt dus voor har-

monisatie en duidelijkheid voor de sector." "Voor die meldplicht sluit Vlaanderen zich aan bij de reglementering van de CCR. De aan te leveren gegevens komen namelijk grotendeels overeen met die van het Rijnvaart Politie Reglement. Het gaat om data over onder meer het schip, de lading en de plaats van vertrek en bestemming. Ten opzichte van het CCR-reglement vraagt Vlaanderen expliciet meer details over de route en een nauwkeurigere locatie van de laad- en losplaats. Niet alleen de haven dient gemeld te worden, maar ook de kaai of terminal."

"Maar wel met een praktische invulling", voegt Jef Bauwens eraan toe: "Indien die gegevens van toepassing zijn én de schipper erover beschikt. Dit is eenvoudig: als hij alleen weet dat hij in Antwerpen moet lossen, maar nog niet exact in welke haven, kan hij dat ook niet doorgeven."

## Voor alle schepen

Zoals bekend melden containerschepen, schepen met gevaarlijke lading en tankers al elektronisch. Vanaf 1 december 2021 geldt dat op de Rijn ook voor riviercruiseschepen, schepen vanaf 110 meter, schepen die op LNG varen en bijzondere transporten. In Vlaanderen wordt de invoering, als gevolg van de staatsrechtelijke procedures, later verwacht: begin 2022. Een ander verschil is dat Vlaanderen de elektronische meldplicht invoert voor alle schepen. Bij de CCR hoeven drogeladingsschepen tot 110 meter dat nog niet.

Jef Bauwens legt uit: "In Vlaanderen is de helft van ons netwerk bevaarbaar voor schepen kleiner dan 110 meter. Dit is een mooi, zeer fijnmazig netwerk met veel bruggen en sluizen. In het kader van veiligheid is het belangrijk dat we als waterwegbeheerder te allen tijde op de hoogte zijn van de ladingen die de schepen vervoeren. Recente gevallen bewijzen dat een autoriteit sneller en juist kan ingrijpen indien deze exact weet wat het schip vervoert."

"Daarnaast bewijs je er vooral de scheepvaart zelf een dienst mee: voor corridormanagement bijvoorbeeld, om een vlottere scheepvaart mogelijk te maken. Om de bediening en dienstverlening zo goed mogelijk uit te voeren, hebben we deze informatie nodig." Op de vele kleine vaarwegen varen logischerwijze ook kleinere schepen. Vandaar dat Vlaanderen het elektronisch melden ook voor die schepen invoert. "Als je de scheepvaart goed wilt bedienen, moet je alle schepen goed in beeld hebben."

## Maar één keer melden

"De uiteindelijke doelstelling van het elektronisch melden is om schippers zodoende minder te belasten met administratieve taken. Eén unieke digitale melding van de relevante gegevens, zodat ze zich niet meer hoeven te melden bij elke autoriteit die ze onderweg tegenkomen. Vanuit het platform eRIBa worden de gegevens verdeeld naar de juiste vaarweg- en havenautoriteiten." Elektronisch melden kan via het gratis aan-

geboden BICS, maar ook via de container-plansoftware van Autena en vanuit de door veel schippers gebruikte Inland ECDIS-vierers van Periskal en Tresco Engineering, die een koppeling met BICS bieden. Voorheen moesten schippers zich bij ontvangstkantoren op sluizen melden – ook voor de berekening van de vaarrechten. "Die loketten zijn gesloten wegens corona. Nu meldt men zich per marifoon. Straks hoeft ook dat niet meer, dan worden de vaarrechten maandelijks automatisch gefactureerd."

## Tolerantieperiode

"We zijn ons ervan bewust dat de omschakeling naar elektronisch melden, ook al zijn de instapkosten erg laag, voor enkelen toch een grote stap is. Daarom zal na de invoering van de elektronische meldplicht in Vlaanderen een tolerantieperiode gelden, zodat scheepseigenaren eraan kunnen wennen", belooft Jef Bauwens. "En er wordt momenteel nagegaan of tijdelijk een centraal telefoonnummer haalbaar is, waar schippers hun melding kunnen doen als dat elektronisch nog niet lukt of moeilijk ervaren wordt." "We willen het zo laagdrempelig mogelijk maken; daarom kijken we ook met de Nederlandse collega's naar eventuele alternatieve oplossingen, zodat schippers bijvoorbeeld met hun mobiele telefoon de gegevens kunnen doorgeven."

# In Vlaanderen meldt hele binnenvaart vanaf begin 2022 via eRIBa

In Vlaanderen en op de Westerschelde moeten alle binnenschepen vanaf begin 2022 elektronisch melden. Jan Gilissen, RIS-applicatiebeheerder bij De Vlaamse Waterweg, legt uit waar schippers op moeten letten.

Elektronisch melden maakt het voor vaarwegbeheerders eenvoudiger om efficiënt te plannen, maar ook binnenvaartondernemers doen er hun voordeel mee. De Vlaamse Waterweg ontwikkelde in samenwerking met 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 het meldplatform eRIBa (electronic Reporting for Inland Barges). Dit ontvangt alle binnenkomende elektronische meldingen en stuurt ze door naar partners waar het schip zal passeren tijdens zijn reis. De melder hoeft de gegevens slechts eenmaal door te geven, zolang er onderweg

niets verandert in de route, lading of het aantal mensen aan boord.

## BICS

Technisch wordt alles uitgewerkt om de informatie mee te laten reizen over de grens van en naar Nederland. Schippers die nu al elektronisch melden, hoeven geen nieuwe software aan te schaffen voor het doorsturen van hun gegevens.

Gilissen: "Wij sluiten ons aan bij de manier waarop in Nederland en op de Rijn gemeld wordt. Dit betekent dat data kunnen worden doorgestuurd via BICS of de containerplanner van Autena. Je kunt ook melden via de ECDIS-viewer of andere software die berichten in de correcte standaard aanlevert. Je hoeft dan minder gegevens handmatig in te voeren. Hierbij draait BICS op de achtergrond. Je meldt dus vanuit ECDIS, maar je hebt wel een BICS-account nodig."

"We raden iedereen aan om deze zo snel mogelijk aan te maken en daarmee niet te

wachten tot het einde van het jaar.

Automatisch melden werkt vandaag ook al. Door nu een BICS-account aan te maken, kunnen schippers nu al genieten van de voordelen en eraan wennen. Dit voorkomt ook wachttijden bij de helpdesk van BICS op het einde van het jaar."

## Routepunten

Naast vertrekpunt en bestemming, ladings- en scheepsgegevens vraagt men in Vlaanderen ook om routepunten te melden. Er zijn immers een aantal parallelle corridors en veel kleine vaarwegen. Gilissen: "Zelfs als je van Nederland naar Frankrijk vaart, kun je verschillende routes nemen. Van Rotterdam naar Parijs of Le Havre via de Leie of de Bovenschelde. Van Luik naar Rotterdam via het Albertkanaal of de sluis van Ternaaien." "We willen weten welke route schippers varen, om havenautoriteiten en sluisoperators correct te kunnen informeren. Als men weet dat een schip eraan komt, kan men het

inplannen voor het schutten. Wijzelf gebruiken de routeinformatie om de vaartrechten correct te berekenen. Als schippers geen routepunten invoeren, moeten we gissen naar de route die ze varen. Ze kunnen dan onterecht de melding krijgen dat ze vaartrechten moeten betalen. Het invoeren van routepunten bepaalt de kwaliteit van de gegevens en dus ook van onze dienstverlening."

## Tijdig melden

De Vlaamse Waterweg vraagt schippers tijdig te melden en niet pas als ze al op het Vlaamse vaarwegennet zijn of bijna aan de eerste sluis. Zo kan de informatie tijdig worden verwerkt en doorgestuurd naar partners. Verder is het belangrijk dat schippers via BICS laten weten naar welk adres de factuur voor de vaartrechten moet worden verstuurd. Contant afrekenen op de sluisen is sinds corona niet meer mogelijk, wat in de toekomst zo zal blijven. Sinds de coronasluiting kunnen schippers bellen – als ze niet elektronisch melden – en de rekening wordt dan per post naar het huisadres gestuurd.

Gilissen geeft nog mee dat schippers bij hun eerste elektronische melding in Vlaanderen per e-mail kunnen worden gevraagd te checken of De Vlaamse Waterweg hun juiste e-mailadres heeft. "Dat is eenmalig en puur om te borgen dat we alle gegevens, waaronder het BTW-nummer om een correcte facturatie te garanderen, goed in onze systemen hebben staan."



Het invullen van de routepunten is belangrijk: het maakt verschil of een schip van Van Luik via het Albertkanaal of de sluis van Ternaaien (foto) naar Nederland vaart. (foto Paul Hermans)



(foto Björn Wylezich)

## Begrip voor verzoek om bedrijfsaccount

Rijkswaterstaat onderzoekt in overleg met de riviercruisevaart of er een bedrijfsaccount kan komen voor rederijen als ze straks elektronisch moeten gaan melden. "En hoe dat dan zo praktisch mogelijk is te gebruiken", zegt Peter Oudenes van Rijkswaterstaat.

Vanuit de cruisesector is gevraagd om zo'n overkoepelend RWS-account, waar dan de BICS-accounts van hun schepen aan gekoppeld zijn. De rederijen vinden bij Rijkswaterstaat een luisterend oor. "We kijken wat wenselijk is en wat al kan binnen BICS", aldus Oudenes. "We doen er alles aan om het elektronisch melden zo eenvoudig mogelijk te maken en om te voorkomen dat er aan boord extra administratieve lasten komen. Tegelijkertijd proberen we aan te sluiten bij de ICT die al binnen bedrijven gebruikt wordt."

Er is al heel veel mogelijk binnen BICS, vertelt Oudenes. "Meer dan de meeste gebruikers weten. We gaan kijken hoe we het kunnen inzetten om aan de wensen te voldoen. Als er dan aanpassingen nodig zijn,

kijken we wat mogelijk is en voor zo veel mogelijk rederijen van nut kan zijn." Oudenes verwacht dat de uiteindelijke oplossing vóór de invoering van de elektronische meldplicht voor riviercruiseschepen op 1 december 2021 beschikbaar is.

## Toekomst BICS: luisteren naar schippers

"Voor de toekomstige ontwikkeling van BICS en uitbreidingen van functies luisteren we naar de wensen van de schippers. Ook om het systeem steeds beter en toekomstbestendig te maken." Dat zegt Karin Valkenier, adviseur ontwikkeling scheepvaartverkeersmanagement en binnen Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor BICS.

Zij is het aanspreekpunt voor de binnenvaartsector en de opvolger van Brian Vrijaldenhoven, die eind 2020 een andere functie bij de Nederlandse vaarwegbeheerder kreeg.

Na haar Marof-opleiding (Maritiem Officier) ging Valkenier bij Rijkswaterstaat aan de slag. Daar had ze ook al haar afstudeerstage gedaan: een onderzoek naar de mogelijkheden voor communicatie tussen VTS (*Vessel Traffic Systemen*) en geautomatiseerde binnenvaartschepen.

Een van de doelstellingen voor de komende jaren is dat BICS nog gebruiksvriendelijker wordt, legt Valkenier uit. "Het is al gebruiks-

vriendelijk, maar het kan altijd beter. Het mooiste zou zijn om te kunnen melden vanaf meerdere platforms. Zodat je bijvoorbeeld vanaf je telefoon een melding kunt doen. Maar daar zijn wij momenteel over aan het nadenken en vanuit de binnenvaart wordt daar ook om gevraagd."

### Onderzoek

Dat kwam ook naar voren in het *Stakeholderonderzoek Toekomst BICS*, dat Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) begin 2021 presenteerde. Om elektronisch melden nu en in de toekomst te stimuleren, is een online-versie van BICS gewenst, luidde een van de

adviezen. Zo'n website zou ook de basis kunnen leggen voor gebruik met de smartphone.

Op die aanbevelingen sluit aan dat het goed zou zijn als huidige en toekomstige software voor de binnenvaart gemakkelijker kan communiceren met BICS. Dat draagt bij aan de digitalisering in het algemeen, en dat helpt het (administratief) werk in het stuurhuis eenvoudiger en sneller te doen. Zo profiteert de binnenvaart op een breder vlak van digitalisering.

Een andere suggestie in het onderzoek is scheepvaartberichten en sluisplanning automatisch beschikbaar te maken, en dan

specifiek voor de route die de schipper heeft aangemeld.

Dat sluit aan bij de visie van Rijkswaterstaat om BICS continu te blijven verbeteren zodat het gebruik nóg eenvoudiger wordt. Valkenier: "Als je BICS gebruikt, scheelt het weer aanmeldingen per marifoon. Daar is het uiteindelijk ook vanaf het allereerste begin voor bedoeld. Om de veiligheid op de vaarwegen te verhogen en om de schippers te ontlasten."

[www.bics.nl](http://www.bics.nl)  
BICS-helpdesk: +31 (0)88 20 22 600



Karin Valkenier. (foto Tekst & Toebehooren)

# “Meedenken om het makkelijker te maken”



Marten Kombrink in het stuurhuis van ms Tolé.

Als het om elektrisch melden via BICS gaat, is Marten Kombrink ervaringsdeskundige. De schipper van het Nederlandse motorschip Tolé is ook kritisch. Daarom is hij onlangs gevraagd ‘voorloopschipper’ te worden en nieuwe versies uit te proberen.

“De overheid wil dat wij elektronisch melden, dan moeten ze ook zorgen dat het werkt. Maar daar wil ik wel over meedenken en er zo aan bijdragen dat het systeem beter wordt. Om ervoor te zorgen dat m’n collega’s makkelijk aan de gang kunnen als ze straks ook elektronisch gaan melden.”

## Ervaringen delen

Met hun 53 meter lange schip (laadvermogen 553 ton) varen hij en zijn vrouw Gerrie cement. Vaak laden ze in de Waalse plaats Lixhe, meestal voor Noord-Brabantse bestemmingen. Ze zijn niet verplicht om elektronisch te melden, maar doen dat al een poos. Vrijwillig.

Hun ervaringen – wat is goed, wat niet en wat kan beter – delen ze met Rijkswaterstaat

en Bureau Telematica Binnenvaart. Bijvoorbeeld over de logica bij het invullen en de schermindeling van BICS. “Praktische tips om het logischer en makkelijker te maken.”

## Communicatie

Kombrink heeft begin 2021 ook regelmatig discussies gevoerd met verkeersleiders. “Als ze bij Sluis Born vroegen om gegevens terwijl ik die via BICS al had doorgegeven toen ik in Lixhe vertrok. De communicatie tussen Wallonië en Nederland werkt niet; de gegevens worden jammer genoeg nog niet gedeeld als je de grens over vaart. Ook als je via de Kreekraksluizen en Antwerpen naar Lixhe vaart, moet je je bij het opvaren van het Albertkanaal alsnog via de marifoon melden.”

## Routepunten

Het werken met routepunten was even wennen: “Geef je Klein Ternaaien niet als tussenpunt aan als je van Wallonië via de Maas naar Nederland vaart, denkt het systeem dat je via het Albertkanaal gaat. De eerste keer kwamen mijn gegevens bij De Vlaamse Waterweg terecht... en prompt kreeg ik een factuur voor de vaartrechten. Maar als je dat eenmaal weet en de routepunten correct invult, gaat het goed.”



## Soepele overgang naar berichtendienst HERMES

De overgang naar een nieuwe berichtendienst is soepel verlopen. Sinds 12 januari 2021 worden de elektronische meldingen verwerkt met HERMES: Harmonized European RIS Message Exchange Service. Daarmee beheert Rijkswaterstaat de berichtendienst ook zelf.

Voor schippers die nog geen nieuw account hadden geregeld, bleef de oude berichtendienst nog een poosje in de lucht. Op 1 juni kon die definitief sluiten.

“Gebruikers merkten niets van de migratie”, zegt Collin Veldhuis, namens Bureau Telematica Binnenvaart werkzaam op de BICS-helpdesk. “Het was puur een technische instelling achter de schermen. Het gebruik van BICS is hetzelfde gebleven.”

### Iedereen kunnen helpen

Anders was dat met het nieuwe account. Dat was nodig geworden door de koppeling met het algemene SIAM-account dat voor meerdere diensten van Rijkswaterstaat werkt. Zoals Sluisplanning.nl. “Dat leverde wel flink wat vragen op bij de helpdesk”, aldus Veldhuis. “Meest voorkomende oorzaak was dat de invoer van het nieuwe account nog niet helemaal was afgerond. Dan kreeg men een foutmelding bij het verzenden van de reizen. Gelukkig hebben we iedereen kunnen helpen. Daar zijn we tenslotte voor.”

De helpdesk is op werkdagen van 09.00 tot 17.00 uur open. “Maar als een schip niet elektronisch kan melden door een probleem met BICS, kan men ook op andere tijden opnemen met onze piketdienst,” vertelt Veldhuis. “Doordeweeks tussen 06.00 en

09.00 uur en tussen 17.00 en 23.00 uur en in het weekend van 09.00 tot 17.00 uur.”

### De klus is geklaard

Met naar verwachting 2.200 BICS-gebruikers die binnen een paar maanden over moesten stappen naar de nieuwe berichtendienst HERMES, was deze migratie een flinke klus, zo blikt Steven van Dongen terug. Hij was bij Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor die operatie.

Naast de technische uitvoering op zich heeft Rijkswaterstaat in samenwerking met BTB vooral veel tijd en energie gestoken in de voorlichting aan en communicatie met

schippers. “Via verschillende kanalen hebben we zoveel mogelijk mensen geprobeerd te bereiken om uitleg en instructies te geven voor de overstap. Dit verliep in meerdere fases. Om te beginnen via e-mails in bulk tot publicaties van de infographic op binnenvaartwebsites. Vervolgens via berichten in BICS zelf en in de BICSmail. Als laatste hulpmiddel hebben we scheepseigenaren telefonisch benaderd toen de einddatum naderde. Uiteindelijk zijn daarna alle accounts gefaseerd afgesloten bij de oude berichtendienst.”

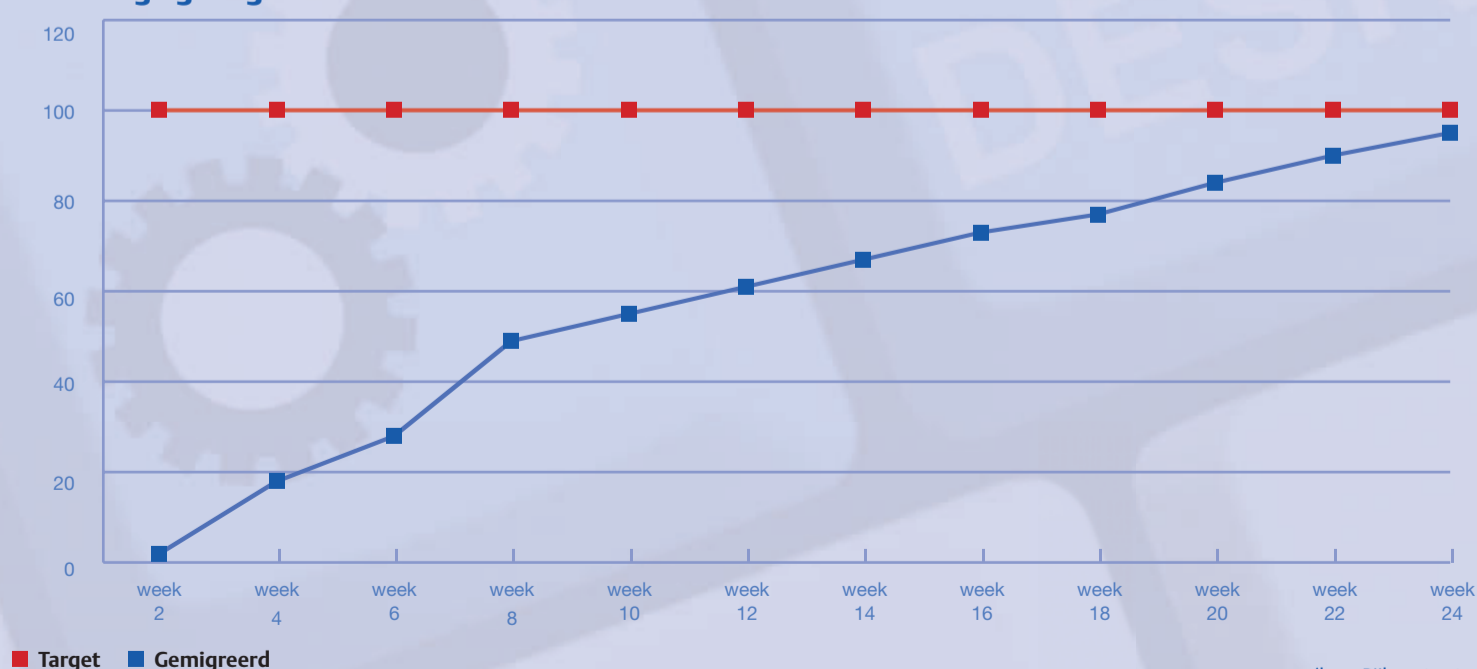
“Of echt iedereen over is? Wel degenen waar het om ging, namelijk de elektronisch meld-

plichtige schepen en de schepen die actief melden. Er is een aantal schepen overgebleven die nog niet gemigreerd zijn, maar die varen waarschijnlijk niet meer of zijn (nog) niet elektronisch meldplichtig.”

### Doorontwikkelen

Na de afronding van de migratie is Van Dongen benoemd tot *Product Owner* van BICS. “Nu ligt de focus op het doorontwikkelen en verbeteren van BICS. Hieronder valt ook het klaarstomen van BICS met het oog op de uitbreiding van de elektronische meldplicht, die per 1 december 2021 gaat gelden.”

Percentage gemigreerde accounts



(bron Rijkswaterstaat)

# Elektronisch melden nu ook op de Moezel



Op de Moezel moeten onder andere koppelverbanden zich sinds 1 juli 2021 melden. (foto Eric)

Op de Moezel moeten sinds 1 juli 2021 alle koppelverbanden en tal van schepen die eerder geen meldplicht hadden wél verplicht melden. Voor een aantal schepen en koppelverbanden is dat elektronisch.

De gewone meldplicht geldt voor alle koppelverbanden, schepen die langer zijn dan 110 meter en schepen met een LNG-systeem aan boord. De elektronische meldplicht geldt voor koppelverbanden en schepen met containers aan boord en koppelverbanden en schepen waarvan minstens één eenheid bestemd is voor het vervoer van goederen in vaste tanks. Uitzonderd zijn bunkerschepen en bilgeboten.

Voor het elektronisch melden kan, net als op de Rijn, BICS worden ingezet. Men kan melden vanaf het schip, maar ook vanaf de

verlaadlocatie. Daarbij blijft altijd de schipper verantwoordelijk voor de accurate afhandeling van de melding.

## Waar melden?

Van Koblenz (wisselverkeer tussen Rijn en Moezel en tussen Moezel en Saar) tot de monding van de Sûre meldt men zich bij de verkeerscentrale Oberwesel. Vanaf de monding van de Sûre tot Apach moet de bergvaart melden bij het controlecentrum van de sluis Grevenmacher en de afvaart bij de sluis Stadtbredimus. Van Apach tot Metz melden schippers zich bij de verkeerscentrale Königsmacker.

## Meerwaarde e-melden

Uwe Deversi, hoofd van de verkeerspost Oberwesel, licht de meerwaarde toe van elektronisch melden: "Voor ons is het

belangrijk dat we de juiste informatie hebben. Gegevens die wij elektronisch ontvangen, liggen vast in NaMIB. Bij calamiteiten kunnen we met een paar muisklikken de hulpdiensten verwittigen." "Het voordeel voor schippers is dat ze slechts één keer al hun gegevens hoeven te melden. Voor de afhandeling van calamiteiten op de Moezel blijft overigens het sluispersoneel verantwoordelijk. Zij hebben de beste contacten met regionale hulpdiensten. Als er wat gebeurt, ontvangen ze van ons onmiddellijk alle informatie over het betrokken schip."

Deversi wil schippers eraan herinneren dat ze zich naast hun BICS-melding ook nog kort via de marifoon bij de verkeerscentrale dienen te melden. "Melden via BICS betekent nog niet dat je meteen vertrekt. NaMIB en AIS zijn niet aan elkaar gekop-

peld. Op basis van alleen de BICS-melding weten wij niet of het schip al onderweg is. Je staat dan wel in het systeem, maar niet als varend."

## NaMIB werkt goed

De operators in de verkeerscentrales zijn blij dat vanaf eind dit jaar op de Rijn alle meldplichtige schepen dat elektronisch gaan doen. "Zeker in de passagiersvaart komt het vaak tot spraakverwarring. Via de marifoon is het soms moeilijk te verstaan hoeveel mensen aan boord zijn, terwijl dit bij een calamiteit van levensbelang kan zijn. Een melding via BICS is in één keer duidelijk. De binnenvaart heeft het elektronisch melden inmiddels onder de knie én omarmd. Ook NaMIB loopt uitstekend, veel beter dan soms wordt beweerd. De kinderziektes zijn eruit. Wij kunnen goed met dit systeem werken."



MAIL



## Colofon

### Uitgever

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

### Opdrachtgevers

- De Vlaamse Waterweg nv
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

### Productie

MGR BV

### Teksten

Sarah De Preter & Martin Dekker

### Vormgeving

Studio Colinda van Iperen

### Druk

BDU, Barneveld

Bureau  
Telematica  
Binnenvaart

