

BINNEN

SPECIAL

WWW.BINNENVAART.BE

VAART

ELEKTRONISCH MELDEN

Jos van Splunder stond aan de wieg
van het Elektronisch Melden

‘Verantwoordelijkheid
nemen’

Jan Gilissen over Elektronisch
Melden in Vlaanderen

‘Minder administratie
en veiliger’

Elektronisch melden: de meest gestelde vragen



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)



Beste lezer

De binnenvaart ondervindt steeds meer de voordelen van informatica en digitalisatie. AIS, Inland Ecdis en andere River Information Services: het zijn telkens weer stappen vooruit naar meer veiligheid en meer gebruiksgemak.

Elektronisch Melden is ook zo'n stap naar het uiteindelijke doel: een veiliger binnenvaart met zo weinig mogelijk papieren en een zo efficiënt mogelijke administratie. **Veiliger**, omdat binnenvaartondernemers niet langer van hun schip moeten om hun vaarvergunning te ontvangen, én omdat de hulpdiensten dankzij de elektronische melding sneller en gericht kunnen optreden bij een ongeval. De doelstelling is om te komen tot één keer melden per reis door Europa. Zo komen we meteen ook bij **vlotter en efficiënter**, want als varend ondernemer moet je je maar één keer meer melden voor een volledige reis. De gegevens van je elektronische melding automatisch worden doorgestuurd naar al de nodige actoren op de vaarweg. Dat betekent minder administratie aan boord, minder gebruikmaken van marifoon en fax, en het zorgt voor onder meer een betere sluisplanning.

Het voordeel tegenover sommige andere onderdelen van het RIS is alvast dat de software voor het Elektronisch Melden volledig **gratis** is. Het BICS-programma van de Nederlandse overheid, of de online variant hiervan, ERINET, is ontwikkeld volgens een Europese standaard en wordt (ook buiten Nederland) gratis verspreid. Alleen de communicatie om te melden, brengt soms een beperkte internet- of telefoonkost met zich mee. En ook daar wordt aan gewerkt, want in Vlaanderen installeert men momenteel hotspots voor snelle draadloze internetverbindingen langs de belangrijkste vaarroutes.

Elektronisch Melden is nu al verplicht voor de meeste schepen die containers vervoeren op de Rijn. De verwachting is dat die verplichting zich snel kan uitbreiden naar andere soorten lading en landen. In Vlaanderen is er momenteel geen verplichting – maar wel een warme aanbeveling om het Elektronisch Meldsysteem te gebruiken. We worden er immers allemaal beter van!

Promotie Binnenvaart Vlaanderen
www.binnenvaart.be – T 011 23 06 06

04 ELEKTRONISCH MELDEN

Wat, wanneer en hoe?

06 DE VOORDELEN?

07 DE TOEKOMST?

08 VERANTWOORDELIJKHEID NEMEN

Jos van Splunder stond aan de wieg van het Elektronisch Melden

10 'EENVOUDIGER EN VEILIGER'

Jan Gilissen over Elektronisch Melden in Vlaanderen

11 ELEKTRONISCH MELDEN

IN EUROPA

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is een onafhankelijke vzw die de verschillende spelers vertegenwoordigt die betrokken zijn bij het vervoer over de Vlaamse binnenwateren. Het is een van de kerntaken van PBV om zo veel mogelijk mensen wegwijs te maken in de sector: potentiële gebruikers, maar ook potentiële werkkrachten | **Verantwoordelijke uitgever** Filip Martens, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Armand Hertzstraat 23, 3500 Hasselt, T 011 23 06 06, www.binnenvaart.be | **Redactie en realisatie** Jansen & Janssen Customer Media, www.jaja.be | Editie juni 2011



1 Wat, wanneer en hoe?

Wat houdt Elektronisch Melden precies in, en voor wie is het geschikt? Een overzicht in vraag en antwoord.

Elektronisch Melden in Vlaanderen?

Het is al lang gemeengoed dat schepen hun vaarweg moeten doorgeven aan de overheid, en vaarrechten betalen. Tot nu toe gebeurt dat op papier: de schipper meldt zich bij de eerste sluis of controlepost op zijn vaarweg, en handelt ter plekke de administratie af.

Elektronisch Melden zorgt ervoor dat die melding voortaan via het internet kan verlopen. Vanaf het schip zelf of vanuit een kantoor aan de wal worden dan vóór het begin van de reis een aantal gegevens doorgestuurd naar de waterwegbeheerder. Die stuurt een ontvangstbericht met vaarvergunning terug en stuurt elke maand een factuur om de vaartrechten te innen.

Alle sluisen, bruggen en verkeersposten op de vaarroute worden automatisch van de komst van het schip op de hoogte

gebracht. En gaat het schip de grens over, dan krijgen ook de buitenlandse autoriteiten het meldingsbericht binnen (als ze faciliteiten voor elektronisch melden hebben opgezet).

De schipper hoeft dus niet meer zijn schip te verlaten om de vaarroute door te geven. Het volstaat om via de marifoon zijn Europe nummer of scheepsnaam te melden als hij de sluis nadert. De andere gegevens zoekt de sluiswachter dan op in de elektronische melding. En het is niet langer nodig om je aan de landsgrenzen opnieuw aan te melden: het elektronisch meldbericht reist mee.

De schipper hoeft zijn schip niet te verlaten om de vaarroute door te geven.

Welke gegevens moeten (en mogen) in de melding staan?

VERPLICHTE GEGEVENS	FACULTATIEF
<ul style="list-style-type: none"> ■ Scheepstype ■ Scheepsnaam ■ Europeanummer (ENI / OFS / IMO) ■ Laadvermogen ■ Loshaven ■ Gegevens goederen en gevaarlijke stoffen (UN-nummer, naam, klasse, classificatie, verpakkingsgroep en hoeveelheid) ■ Kegelhoering ■ Aantal containers ■ Aantal personen aan boord ■ Soort, lengte en breedte van koppelverband ■ Lengte en breedte vaartuig ■ Laadhaven 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Positie en vaarrichting ■ Vaarroute, passagepunten ■ Diepgang (op verzoek van de autoriteiten)

■ ■ ■ Verplicht of niet?

Sinds 1 januari 2010 is het op de hele Rijn voor de meeste containerschepen verplicht om zich elektronisch te melden bij de verkeerspost in het gebied waar men gaat varen. De verplichting geldt ook voor alle Nederlandse bevaarbare binnenwateren.

De elektronische meldplicht geldt voor schippers van schepen en samenstellen:

- met meer dan 20 containers aan boord,
- die containers met gevaarlijke stoffen vervoeren, onafhankelijk van het aantal containers.

In Vlaanderen en in de meeste andere landen is er geen elektronische meldplicht, maar wordt Elektronisch Melden wel aangemoedigd.

Hoe kun je Elektronisch Melden?

Een elektronische melding moet beantwoorden aan de internationale standaard ERINOT 1.2 (wat staat voor Electronic Reporting International Notification). Dat is een standaard die aanvaard en gepubliceerd is door de Europese Commissie.

Er zijn verschillende manieren om een bericht in het ERINOT-formaat te verzenden. Het BICS-systeem is het meest gebruikte. ■



BICS?

Het programma BICS (Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem) van het Nederlandse Rijkswaterstaat is verkrijgbaar op een gratis installatie-cd-rom. Melden met BICS kan in alle Europese binnenvaartlanden, tot aan de Zwarte Zee. Het programma is beschikbaar in het Nederlands, Duits, Frans en Engels. Op die manier kan de informatie-uitwisseling in alle landen vlot verlopen.

De meeste vaargegevens zijn in het BICS-systeem voorgeprogrammeerd. Zo bevat het programma alle namen van laaden en losplaatsen in de Europese binnenvaartlanden, allerhande ladingssoorten en de precieze benaming en de gevarenindicatie van elke gevaarlijke stof die



Onderdeel van het RIS

Net als de navigatietools van Inland Ecdis en het AIS, waar in vorige magazinespecials aandacht aan werd besteed, is het systeem voor Elektronisch Melden een onderdeel van het RIS. Dat is een reeks IT-diensten om de binnenvaart efficiënter en veiliger te doen verlopen.

Conform de Europese RIS-directieve uit 2005 zijn de daaropvolgende jaren steeds meer RIS-standaarden aangenomen door de Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Voor Berichten aan de schippers, Elektronisch Melden en Tracking & Tracing zijn de standaarden gepubliceerd, voor Inland ECDIS wordt de publicatie binnenkort verwacht. Er werd ook een internationale werkgroep Electronic Reporting International (ERI) opgericht, die waakt over een internationale standaard voor de berichten die via Elektronisch Melden worden verstuurd.

ERINET?

over water vervoerd mag worden. Voor wie problemen ondervindt met de software, is er een gratis BICS helpdesk, die van maandag tot en met vrijdag beschikbaar is, tussen 8 en 23 uur. Bij diezelfde helpdesk kun je 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 terecht als je meldplichtig bent en niet kunt voldoen aan de E-Meldplicht met BICS.

(Buiten de vermelde openingsuren is de helpdesk er alleen voor noodgevallen met de E-Meldplicht.)

INFO

E: info@bics.nl

T: +31 10 288 63 90 (BICS-helpdesk)

www.bics.nl

Er bestaat ook een internetversie van BICS: ERINET. Het voordeel daarvan is dat de binnenvaartondernemer geen software meer op de eigen pc of laptop hoeft te installeren en niet meer afhankelijk is van een Windows besturingssysteem. Het is voldoende om naar de site te surfen en zo alle gegevens door te geven.

ERINET is nog niet zo ver ontwikkeld als BICS zelf. De internet-applicatie is bijvoorbeeld minder geschikt voor schepen die containers vervoeren, omdat ERINET nog niet samenwerkt met stuwagesoftware.

Wie gebruik wil maken van ERINET, kan een ERINET-registratie aanvragen via het luik 'formulieren' op de BICS-website of bij de BICS-helpdesk (zie www.bics.nl, onder Contact en adressen). De aanvrager ontvangt dan een inlognaam en een wachtwoord, waarmee hij zich elektronisch kan melden op www.erinet.eu.



2 De voordelen?

Net als bijvoorbeeld Inland Ecdis, de ‘gps voor de binnenvaart’, is Elektronisch Melden een nieuwe stap op de weg naar een modernere binnenvaart. Toch heeft het systeem heel wat voordelen, zowel voor de schippers zelf als voor de overheden.

Voor de binnenvaartondernemers is het systeem in de eerste plaats een administratieve vereenvoudiging. Reisgegevens moeten nog maar één keer worden gemeld en reizen dan over de landsgrenzen heen met het schip mee (tenzij die landen nog geen werkend systeem voor Elektronisch Melden hebben – zie de tabel op p. 11). De schipper moet ook niet langer bij een sluis of controlepost van boord gaan om zijn vaarvergunning op te halen en de vaarrechten te betalen. Alle vaarrechten kunnen maandelijks via één factuur betaald worden.

Na de elektronische melding aan het begin van de reis hoeven schippers bij het naderen van een meldpunt hun komst alleen nog maar kort per marifoon aan te kondigen met hun scheepsnaam of Europeanummer. Eventueel zakelijke of privacygevoelige informatie gaat dus niet langer over het openbare marifoonnet.

Ook reisgegevens opnieuw versturen is gemakkelijk. De elektronische meldingssoftware houdt een archief bij van de vorige reizen. Met een druk op de knop worden die gegevens opnieuw verzonden. De gebruik-

ker kan zo zelf een eenvoudig reizen-en ladingjournaal bijhouden, een bedrijfsarchief opbouwen en een compleet vervoersdocument opmaken.

Containerschepen kunnen via de elektronische meldingssoftware een verbinding maken met de stuwagesoftware van externe scheepssoftwaremakers om zo per reis een optimaal stuwplan maken voor de stabiliteit van het schip en voor de losvolgorde bij de opeenvolgende terminals die het schip zal aandoen.

Reders of bevrachters kunnen het systeem gebruiken om in plaats van de schipper aan boord de gegevens door te seinen. Zo kunnen ze de administratie van de vaarvergunningen en vaarrechten voor hun vloot bundelen. Terminals kunnen de informatie die verstuurd werd met BICS gebruiken voor een betere terminalplanning.

De vaarweg- en havenbeheerders kunnen Elektronisch Melden gebruiken voor een betere sluisplanning. Maar vooral: de informatie die de schippers via elektronische meldingen doorgeven, komen erg

goed van pas als er zich een incident op de wasserwegen voordoet. Zeker van doelgroepschepen (zoals schepen groter dan 110 meter, hotelschepen, samenstellen, schepen die gevaarlijke goederen vervoeren – cf. RPR art. 12.01), moeten de overheden en de hulpdiensten dan snel kunnen weten of en welke gevaarlijke ladingen er eventueel aan boord zijn, en hoeveel mensen bij een ongeval betrokken zijn. Zo kunnen ze direct de juiste maatregelen nemen om mens en milieu te beschermen.

Een groot voordeel van de elektronische melding is de veel kleinere kans op fouten tijdens de informatieoverdracht. Wie zelf gegevens moet overtypen, of wie een onduidelijke fax moet ontcijferen, kan al eens fouten maken. Omdat de meeste gegevens in de elektronische meldingssoftware voorgeprogrammeerd zijn, daalt de foutenkans drastisch. ■

De schipper moet bij een sluis of controlepost niet langer van boord gaan.

3

De toekomst?

Elektronisch Melden is momenteel al volledig functioneel op de Rijn en in sommige andere regio's. In de meeste regio's – waaronder Vlaanderen – zijn de proefprojecten nu achter de rug en kan het systeem volop worden geïmplementeerd.

De volgende jaren zal Elektronisch Melden op alle Europese waterwegen meer en meer worden gebruikt. Dat is een belangrijke stap naar het uiteindelijke doel: het bannen van papieren documenten tijdens een transport, of de 'paperless sailing'. Tijdens een reis wordt hierbij alle administratie elektronisch afgehandeld, met zo weinig mogelijk dubbele input van gegevens.

Single window

Een belangrijke stap in die evolutie is ook de 'single window' die Europa tegen 2015 oplegt in alle havens van de EU. Ook hier is het de bedoeling om één gestroomlijnd systeem te krijgen voor alle meldingsformaliteiten in de Europese havens. Dat moet er uiteindelijk ook toe leiden dat de informatie van schepen in havengebied gemakkelijker uitwisselbaar wordt, ook met de binnenvaart. Daarom wordt ook de informatiestroom van schepen op de binnenwateren tegen 2015 verplicht elektronisch. Alle achterliggende systemen worden op elkaar afgestemd zodat één melding voldoende is om alle waterwegbe-

heerders te bereiken. Overheden moeten ervoor zorgen dat hun diensten klaar zijn voor deze evolutie.

Dergelijke efficiëntiewinsten zijn onder meer nodig om de veiligheid op onze binnenwateren en in de havens te blijven bewaken. Met de verwachte stijging van het vervoer over water en de steeds grotere schepen, stijgt de kans op aanvaringen. Hoe efficiënter de vaart wordt georganiseerd – onder meer op het vlak van sluisplanning of optimale benutting van de vaarwegen – en hoe accurater de beschikbare gegevens als er toch een ongeval plaatsvindt, hoe veiliger de binnenvaart kan zijn.

Binnenvaart beheersbaar houden

Onder meer om die redenen is het de verwachting dat Elektronisch Melden op termijn uitgebreid en meer en meer verplicht zal worden. Daarnaast zullen waarschijnlijk ook steeds meer landen en regio's de Elektronisch Melden opleggen. Alleen door dergelijke administratieve vereenvoudigingen zal het verkeer op de Europese binnenwateren beheersbaar kunnen blijven. ■

Het prille begin van Elektronisch Melden was er 15 jaar geleden al in Nederland. Jos van Splunder, senior adviseur bij Rijkswaterstaat Nederland, stond mee aan de wieg van het systeem en is nu voorzitter Europese ERI-expertgroep die waakt over een ERI-standaard. ‘Elektronisch Melden gaat vooral over verantwoordelijkheid nemen’, zegt hij.



Jos van Splunder



‘Verantwoordelijkheid

Jos van Splunder stond aan de wieg van het Elektronisch

De kern van Elektronisch Melden werd gelegd met IVS90, het Informatie- en Volgsysteem Scheepvaart (zie kaderstukje). ‘Toen IVS90 ontwikkeld werd, was het ook de tijd van de eerste computers’, zegt Jos van Splunder. ‘We zijn toen voorzichtig begonnen te snuffelen aan de mogelijkheden daarvan.’

Al gauw werd duidelijk dat de enorme toevloed aan gegevens op de druk bevaren Rijn een doorgedreven automatisering van de informatiestromen noodzakelijk maakte. ‘Daarom besloot de Nederlandse overheid om een stimuleringsprogramma op te starten. Zo is ons BICS-systeem voor Elektronisch Melden geboren.’

Excelsior-Waldorf

De invoering van Elektronisch Melden kwam overigens niet louter van boven af, zegt Jos van Splunder. ‘Ook de petrochemische industrie, met name in Duitsland, heeft heel

sterk benadrukt dat zij haar maatschappelijke verantwoordelijkheid wilde opnemen om de veiligheid op de binnenwateren te verhogen. Dat heeft zeker druk gezet om de zaken te doen vooruitgaan.’

Een belangrijke trigger was het ongeval met het containerschip de Excelsior in 2007: het grootste ongeval met een containerschip in 25 jaar, dat de Rijn ter hoogte van Keulen dagenlang onbevaarbaar maakte. ‘Pas toen werd besloten om ook containerschepen te verplichten om te melden of ze gevaarlijke stoffen aan boord hebben, net zoals dat al met tankers het geval was. En omdat het om veel schepen gaat, werd besloten om die meldingen elektronisch uit te voeren.’

Sinds 2010 is Elektronisch Melden op de hele Rijn verplicht voor containerschepen met meer dan 20 containers aan boord, én voor containerschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Ook andere doelgroepsche-

pen, zoals tankvaart en duwvaart, schakelen steeds meer over op elektronisch melden. ‘Dat het systeem zijn nut heeft, is onlangs bewezen door het ongeval met de zwavelzuurtanker Waldorf nabij Mainz, in maart van dit jaar. Dankzij Elektronisch Melden waren alle hulpdiensten en autoriteiten heel snel op de hoogte van de juiste gegevens.’

Paperless sailing

Intussen bieden steeds meer landen de mogelijkheid om elektronisch te melden. Alleen al dit jaar zijn verschillende proefprojecten voltooid. Zo goed als alle landen gebruiken de BICS-software. ‘Het systeem is er, dus het kan gemakkelijk worden geïmplementeerd. Dat gebeurt nog altijd niet zo snel als we soms wel zouden willen, maar de evolutie naar één eengemaakt systeem voor Elektronisch Melden is wel duidelijk.’

De eerste betrachting is nog altijd veiligheid, maar Elektronisch Melden kan ook



Jos van Splunder: 'In de toekomst zal ook de logistieke planning van Elektronisch Melden kunnen profiteren.'

nemen'

Melden

op andere vlakken vooruitgang stimuleren, zegt Jos van Splunder. 'Hoe meer landen het systeem invoeren, hoe groter de voordelen. Dan komt immers het ideaal nabij van de *paperless sailing*: één elektronische melding aan het begin van de reis, die dan automatisch naar alle nodige diensten op de vaarweg wordt doorgestuurd. Met de landen die daar klaar voor zijn, gebeurt dat nu al. Zo wisselt Nederland bijvoorbeeld gegevens uit met Vlaanderen en Duitsland.'

In de toekomst zal ook de logistieke planning van Elektronisch Melden kunnen profiteren. 'Op termijn moeten we zeker komen tot tweerichtingsverkeer. Dan kan de vaarwegbeheerder bijvoorbeeld melden dat er op de geplande vaarweg een bepaalde wachttijd is, en een sneller alternatief voorstellen. Vlaanderen en Nederland hebben daar zopas een proefproject over opgezet.'

Single window

De volgende grote uitdaging is de Europese verplichting om tegen 2015 in de grote havens een 'maritiem single window' voor alle administratieve aanmeldingen op te richten (zie p. 7). 'Op die manier verloopt alweer een stuk van de administratie elektronisch en eenvoudiger. Op termijn kunnen we zo naar meer eenvormigheid komen.'

Daarom is het ook te verwachten en aan te moedigen dat de verplichting om elektronisch te melden stap voor stap zal worden uitgebreid. 'We zijn vrij voorzichtig begonnen met de containerschepen. Het is een logische stap om alvast ook voor andere doelgroepschepen op de Rijn de Elektronische Melding verplicht te maken: tankvaart, duwvaart, zeeschepen en passagiersvaart. En natuurlijk moedigen we ook aan dat schippers uit zichzelf op Elektronisch Melden overstappen. De voordelen zijn onmiskenbaar!' ■

Systemen groeien naar elkaar toe

Aan het begin van de jaren 90 startte Duitsland met het MIB (Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt) dat werd overgenomen in Frankrijk en Zwitserland. Nederland richtte IVS90 op, het Informatie- en Volgsysteem Scheepvaart. Bij een ongeval zorgen die systemen ervoor dat de autoriteiten snel de juiste gegevens krijgen en dus ook met het juiste materiaal kunnen uitrukken.

De meldingen die in die systemen werden ingebracht, gebeurden in het begin nog op papier. Dat zorgde voor veel extra werk, want ze moesten uiteindelijk wel in een databank worden overgetypt. Daarom ontwikkelde Nederland in 1996 de BICS-applicatie waarmee de meldingen vanaf dan ook elektronisch konden worden gedaan.

BICS is intussen door de andere Rijnvaartlanden overgenomen. Daarvoor was het onder meer nodig om IVS90 en het MIB beter op elkaar af te stemmen, want beide systemen hadden heel wat verschillen. Intussen is dat gebeurd en hebben ook andere landen zich aangepast aan de standaard die zo gegroeid is.

Anders dan bij de Rijnvaart is Elektronisch Melden in Vlaanderen niet verplicht. ‘Toch verwachten we dat veel schippers zullen overstappen’, zegt Jan Gilissen van nv De Scheepvaart. ‘De mond-aan-mondreclame doet alvast zijn werk.’



‘Eenvou

In Vlaanderen is Elektronisch Melden in de eerste plaats het sluitstuk van de eenvoudigere procedure om vaarrechten te innen, zegt Jan Gilissen. ‘Zoals bekend heeft elke schipper meldingsplicht, en is voor elke reis een vaarvergunning nodig. Tot voor kort moest je je daarvoor ofwel bij ons melden, ofwel bij Waterwegen en Zeekanaal NV, ofwel bij allebei. Dat hing af van welke rivieren of kanalen je precies aandeed.’

‘Sinds kort is dat veranderd. We hebben samen een nieuwe toepassing ontwikkeld, zodat je je maar één keer moet aanmelden voor alle bevaarbare waterlopen in Vlaanderen. Nieuw is ook dat de vaarrechten voortaan per kilometer worden berekend, van kaaimuur tot kaaimuur en niet langer op basis van zwaartepunten. Kortom, een eenvoudiger en logischer systeem voor de binnenvaartondernemer.’

Hotspots voor de binnenvaart

De elektronische meldingen van de binnenscheepen worden in Vlaanderen naar het RIS verstuurd via een dataverbinding. In de praktijk gaat het vaak om een dataverbinding via modem of gsm. ‘In de havens zijn er wel al hotspots waar je op een draadloos netwerk kunt inloggen’, zegt Jan Gilissen, ‘maar langs de waterwegen meestal niet. Dat willen we veranderen: we zijn nu bezig met de uitbouw van hotspots langs de belangrijkste Vlaamse waterwegen.’

Jan Gilissen over Elektronisch Melden in Vlaanderen

diger en veiliger'

Makkelijker

Het sluitstuk van die aanpak is, zoals gezegd, de elektronische melding. 'Het klassieke systeem blijft bestaan: je kunt je vaarvergunning nog altijd persoonlijk afhandelen bij de eerste sluis op je vaarweg. Maar elektronisch melden is veel gemakkelijker. Je moet niet meer van boord gaan om een vaarvergunning te gaan halen: je stuurt bij het begin van je reis je aanvraag naar het RIS-centrum, en je krijgt per kerende je vaarvergunning doorgemailed. En

De deelnemers aan het proefproject zijn bijzonder enthousiast.

voor de vaarrechten krijg je om de maand een factuur die je gewoon via overschrijving kunt betalen.'

Voor wie buiten Vlaanderen vaart, is het een extra voordeel dat de elektronische melding met het schip 'meereist': de gegevens worden automatisch aan de vaarwegbeheerders op de volledige route doorgegeven. Daardoor zijn de gegevens al automatisch bekend bij de volgende sluis of verkeerspost, en moet de schipper zich alleen nog via de marifoon identificeren.

Voor de Elektronische Meldingen wordt ook in Vlaanderen het BICS-programma van de Nederlandse overheid gebruikt. 'We

hadden natuurlijk eigen programma kunnen ontwikkelen, maar BICS heeft zijn nut al bewezen en is gratis. Dan gaan we niet het wiel heruitvinden of een aantal commerciële maatschappijen gelukkig maken. Bovendien is BICS in steeds meer landen in gebruik.'

Basisinformatie

Wat moet er allemaal in de melding? 'Voor al basisinformatie: de naam van het schip, de lading, het aantal personen aan boord, de bestemming, enzovoort. En anders dan de mensen blijkbaar denken, is het niet nodig om een aparte registratie te doen via BICS voor elk onderdeel van een duwkonvooi. Je registreert het duwend schip en voegt bij het opmaken van de reis de meevarende rompen toe aan je melding aan de hand van het Europe nummer.'

Elektronisch Melden heeft heel wat praktische voordelen. 'Het is veiliger: je hoeft geen trappen meer op om je vaarvergunning te halen, wat zeker in de winter of als het regent mooi meegenomen is. En als schipper kun je al je administratie in orde maken van achter je pc.'

'Voor de overheid zelf is het interessant dat we de juiste gegevens doorkrijgen en dat die gemakkelijk opvraagbaar zijn in onze databank. Stel dat er iets gebeurt, dan weten we tenminste naar hoeveel mensen we moeten zoeken. En omdat we vooraf nu weten wie wanneer aan welke sluisen

RIS-centrum

Vlaanderen heeft twee RIS-centra waar binnenvaartondernemers terecht kunnen om bijvoorbeeld ongevallen of defecte signalisatie te melden, maar ook om informatie te vragen over het scheepvaartverkeer. Ook als je bijvoorbeeld een dokter nodig hebt, kan het RIS je verder helpen.

Het RIS heeft nu één centraal nummer voor alle vragen of meldingen: 0800 30 440. Via de mail kun je het RIS bereiken op: ris.hasselt@descheepvaart.be, ris.evergem@wenz.be.

passeert, kunnen we onze sluisplanning efficiënter uitvoeren.'

Proefproject

Het is nu ongeveer 1,5 jaar geleden dat nu De Scheepvaart de eerste stappen heeft gezet met het proefproject Elektronisch Melden voor zeven schippers op het Albertkanaal. Die proefperiode is bijzonder goed verlopen, zegt Jan Gilissen, en Elektronisch Melden staat nu open voor alle schippers die er gebruik van willen maken. 'We verwachten dat velen dat ook effectief gaan doen. Zeker nu de mond-aan-mondreclame zijn werk doet: de deelnemers aan het proefproject zijn bijzonder enthousiast.'



Sammy Van Perre over het proefproject Elektronisch Melden

‘Vooral nuttig als je grenzen oversteekt’

Toen de Vlaamse overheid 1,5 jaar geleden het pilootproject Elektronisch Melden opstartte, was Sammy Van Perre er vroeg bij. ‘Ik behoorde bij de eerste drie van het project die met Elektronisch Melden begonnen’, zegt hij.

Het pilootproject, waaraan in totaal zeven schepen deelnamen, is intussen afgerond. Vanaf nu kan iedereen die dat wil, voor Elektronisch Melden kiezen. En dat is een goede zaak, zegt Sammy. ‘Het is echt gemakkelijk. Je moet niet langer van je schip af om je vaarvergunning te krijgen. Een druk op de knop volstaat.’

Sammy vaart met de ms Prestige, een vrachtschip van 135 meter lang dat vooral kolen en ertsen vervoert. ‘Tot voor kort was dat meestal op het Albertkanaal en naar Nederland en Duitsland. Vooral dan

is Elektronisch Melden een echte vooruitgang, want je moet je niet langer aan elke grens opnieuw gaan melden. Als je binnen Vlaanderen blijft, is het systeem wel een vereenvoudiging, maar meer ook niet. Pas als je een paar grenzen voorbijgaat, bewijst het echt zijn nut.’

Ook over de BICS-software die hij gebruikt om de elektronische meldingen te versturen, heeft Sammy niets dan lof. ‘Gemakkelijk te gebruiken, en de service is vlot: ik kreeg de cd-rom vrijwel onmiddellijk toegestuurd. Het wijst zichzelf allemaal uit. En anders is er nog altijd de helpdesk. Kortom: geen klachten.’ ■