

AIS special

DECEMBER 2009 | WWW.BINNENVAART.BE

Binnenvaartondernemers over AIS

'Ik zou het niet meer kunnen missen!'

Antwerpen, Gent, Zeebrugge

Nog niet verplicht, straks wel!

De Nederlandse en Duitse steunregeling

Hoe aanvragen?



Alles over
AIS in 12
vragen



Veelgestelde AIS-vragen **03**



Alles over de Nederlandse en Duitse steunregeling **06**

©Henk Claeys



08 AIS vanaf 2011 verplicht in A'pen, Gent en Zeebrugge



10 Getest door binnenvaartondernemers

De digitale toekomst

Beste lezer

Je hebt vast al iets over AIS gehoord. Iedereen heeft er de mond van vol en in de vakbladen lees je er regelmatig artikels over. Toch weet niet iedereen precies wat het is. Daar willen we met deze publicatie iets aan doen. Je vindt er een antwoord op al je vragen over AIS: wat is het, hoe werkt het, welke voordelen heeft het?

Die voordelen zijn er wel degelijk. AIS ondersteunt en vergemakkelijkt immers de navigatie en verhoogt de veiligheid. Dankzij AIS kan de infrastructuur beter worden benut, kan op de verkeersposten efficiënter worden gewerkt en kunnen verladers en terminals hun logistieke planning verbeteren. Op die manier verstevigt AIS de concurrentiepositie van de binnenvaart.

Officieel is het gebruik van AIS momenteel alleen verplicht op de Oostenrijkse Donau. Toch zijn er tekenen die erop wijzen dat AIS op vrij korte termijn gemeengoed zal worden. Verschillende lidstaten van de Euro-

pese Unie bereiden een AIS-verplichting voor. De havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge voeren de AIS-verplichting voor binnenschepen in op 1 maart 2011.

In deze *special* lees je alles wat je als binnenvaartondernemer over AIS moet weten. We beantwoorden 12 veelgestelde vragen, polsen binnenvaartondernemers naar hun ervaringen, lijsten de gecertificeerde types en installateurs op en bekijken hoe het zit met de AIS-verplichting.

We maken je ook wegwijs in de subsidieregelingen die de Nederlandse en de Duitse overheid zopas hebben bekendgemaakt. Alle binnenvaartondernemers – dus ook de Vlaamse – die kunnen aantonen dat ze van het Nederlandse of het Duitse vaarwengen gebruikmaken, kunnen subsidie aanvragen voor een AIS-transponder. Laat die kans niet liggen!

Promotie Binnenvaart Vlaanderen

i **Nog meer vragen over AIS?**

Neem contact op met Promotie Binnenvaart Vlaanderen: tel. 011 23.06.06 of pbv@binnenvaart.be

AIS in 12 vragen

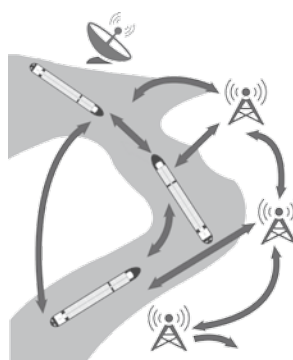
AIS is een snelle, nauwkeurige en efficiënte manier om informatie uit te wisselen, zowel tussen wal en schip als tussen schepen onderling. Maar hoe werkt het eigenlijk? Wat heb je ervoor nodig? En moet elk binnenschip straks met AIS zijn uitgerust, of loopt het niet zo'n vaart?

1. Wat is AIS eigenlijk?

AIS is de afkorting van *Automatic Identification System*. Het is een identificatiesysteem dat automatisch gegevens uitzendt over naam, positie, snelheid en vaarrichting van een schip. In de zeevaart is AIS al langer in gebruik. Om beter in te spelen op de specifieke noden van de binnenvaart, is een Inland-AIS ontwikkeld.

Als je schip met AIS is uitgerust, sein je automatisch gegevens door naar stations aan de wal – in vaktaal *AIS base stations* genoemd. Bruggen en sluizen krijgen bijvoorbeeld je verwachte aankomsttijd doorgegeven. Ontvangststations aan de wal kunnen je via AIS automatisch korte veiligheidsberichten sturen, bijvoorbeeld bij calamiteiten. Ook de waterstanden kunnen via AIS worden doorgegeven. De ontvangststations worden beheerd door de bevoegde lokale autoriteiten. Op de kaart op p. 5 zie je waar in Vlaanderen ze zich momenteel bevinden.

Via AIS kun je zelf ook automatisch gegevens uitwisselen met andere schepen in de buurt – op voorwaarde natuurlijk dat ze ook met AIS zijn uitgerust. Als je AIS koppelt aan de radar of de elektronische vaarkaart, kun je van schepen in je buurt onder meer de naam, de positie en de snelheid zien. Op je computerscherm krijg je aan boord altijd een compleet beeld van de actuele verkeerssituatie op de vaarweg. Zo ondersteunt en vergemakkelijkt AIS de navigatie.



2. Hoe werkt AIS?

AIS maakt gebruik van radiotechniek. Via radiosignalen geven AIS-transponders berichten door aan elkaar en aan ontvangststations aan de wal. Dat gebeurt automatisch en periodiek, met korte of langere tussenpozen. Een schip dat snel vaart, zal de AIS-berichten met kortere tussentijden uitzenden dan een schip dat trager vaart of is afgemeerd. Voor het AIS-dataverkeer zijn twee speciale marifoonkanalen gereserveerd.

Voor AIS heb je hardware en software nodig. De hardware is het zwarte *kastje* met ingebouwde gps. De software zorgt ervoor dat er (gestandaardiseerde) berichten worden doorgestuurd.

De gegevens die in deze berichten zitten zijn onder meer: het MMSI-nummer, de afmetingen, de positie, de naam van het schip, *blue sign* en kegels, de plaats van vertrek, de plaats van bestemming, de verwachte aankomsttijd (ETA), enz. Alleen de positie van het schip en het MMSI-nummer worden automatisch doorgestuurd. Dat is een uniek nummer van negen cijfers dat het AIS-toestel identificeert. ▶

- De binnenvaartondernemer beslist zelf welke andere gegevens hij invoert in de berichten die via AIS worden uitgestuurd. Protocol 24 van de CCR zegt wel dat statische en dynamische gegevens – zoals de afmetingen van het schip, de positie van de antenne en informatie over de lading – vakkundig ingevoerd moeten worden. (Zie ook pag. 8.)

3. Voor AIS heb je een transponder nodig. Wat is dat?

Die term is een samentrekking van de Engelse woorden transmitter (zender) en responder (antwoorder). Een transponder is een elektronisch apparaat met een ingebouwde gps dat automatisch berichten zendt en ontvangt. Transponders worden gebruikt in allerlei vormen van elektronische communicatie, onder meer in de luchtvaart, in satelliettelevisie of in het wegverkeer: zo hebben lijnbussen soms een transponder aan boord om lichten op groen te kunnen zetten.

4. Heb ik genoeg aan een transponder voor AIS?

Ja en nee. Een AIS-transponder die als een *los kastje* in de stuurhut is geïnstalleerd werkt wel, maar zelf heb je daar niet zo veel aan. Je transponder heeft wel een klein toetsenbord en beeldscherm, maar die kun je eigenlijk alleen gebruiken om zelf je gegevens in te voeren.

AIS wordt pas nuttig als je de gegevens van andere schepen op een kaart kunt zien. Daarom raden we je sterk aan om de AIS-transponder te koppelen aan navigatiesoftware (Inland ECDIS kaarten) die op je computer zijn geïnstalleerd, en eventueel ook nog te koppelen aan de radar, via een *radar overlay*. Zo kun je schepen op de kaart zien die ook AIS aan boord hebben. Van die schepen zie je dan meteen alle gegevens die in de AIS-berichten zijn verwerkt: naam, positie, scheepsafmetingen, vaarsnelheid, vaarrichting, enz.

Moderne radarsystemen en elektronische kaarten (*Inland ECDIS*) zijn voorbereid op een koppeling met AIS. In de nieuwste systemen (*radar overlay*) wor-

den het elektronische kaartbeeld en het radarbeeld zelfs geïntegreerd. Dat heeft als voordeel dat de andere schepen zichtbaar worden op de elektronische kaart. Daar wordt dan de *laag* met AIS-informatie – naam, positie, snelheid, enz. – overheen gelegd.

5. Wat kost AIS nu eigenlijk?

We kunnen je enkele richtprijzen geven: gemiddelden die vandaag van toepassing zijn. Verwacht wordt dat de prijzen de komende maanden gevoelig zullen dalen, omdat de verkoop door de Nederlandse en Duitse steunmaatregelen (zie pagina 6) enorm zal stijgen – maar dat is uiteraard koffiedik kijken.

Het AIS-toestel kost 2800 tot 3200 euro. De kosten voor de installatie variëren van schip tot schip.

Optioneel kun je ook AIS-software aanschaffen, om je AIS aan je pc en je digitale navigatiekaarten te koppelen. Die software kost 250 tot 400 euro. Daarin is de prijs van Inland-Ecdis-kaarten niet inbegrepen. Als je je AIS wilt integreren in je radar (in het zogenaamde radar overlay-systeem) kost je dat 6700 tot 6900 euro.

6. Heeft AIS voordelen voor de binnenvaartondernemer?

Heel zeker. Als binnenvaartondernemer kun je met AIS aan boord omringende schepen gemakkelijker identificeren. In één oogopslag zie je naam, snelheid en koers van kruisende en tegemoetkomende schepen. Als je bijvoorbeeld passeerafspraken moet maken, kun je een schip direct bij naam oproepen. Doordat je schip voortdurend en automatisch basisinformatie uitzendt over je naam en positie, hoef je je niet bij elke post aan te melden met de marifoon. Dat zal het marifoonverkeer gevoelig reduceren.

Doordat AIS een groter bereik heeft dan de radar, kun je ook verder vooruit kijken. Bij bochten en obstakels zoals bruggen en hoge gebouwen kun je ook *om de hoek* kijken. Pas op: AIS is een aanvulling op de radar, maar het vervangt die niet!

7. Wie heeft nog baat bij AIS?

Ook voor sluis- en brugbediening, verkeersposten en havenautoriteiten is AIS erg interessant. Doordat ze een duidelijk beeld krijgen van het verkeersaanbod en de verkeersintensiteit kunnen ze het binnenvaartverkeer veel beter opvolgen en afwikkelen. De verkeersbegeleiding kan bijvoorbeeld beter vooruitlopen op de sluisplanning en kan de ligplaatsen efficiënter beheren. Ook kunnen beweegbare bruggen beter worden afgestemd op het vaarwegverkeer. AIS verhoogt daarnaast ook de verkeersveiligheid. Bij aanvaringen en andere incidenten kan snel en heel gericht worden ingegrepen. Bij calamiteiten zijn schepen met AIS voor de hulpdiensten niet meer anoniem.

Ook voor klanten van de binnenvaart kan AIS interessant zijn. Als ze informatie nodig hebben over waar de lading zich tijdens het transport bevindt, kunnen ze dankzij AIS beter worden bediend. Als de eigenaar van het schip en de opdrachtgever daarover afspraken maken, kan de opdrachtgever zijn activiteiten beter plannen en de lopende reizen nauwgezet opvolgen.

8. Kan ik AIS gebruiken om te navigeren?

Nee. De radar blijft het meest betrouwbare navigatiesysteem. AIS is een extra informatiebron, die de radar aanvult en ondersteunt, maar nooit vervangt.

Radar neemt alles waar en is niet afhankelijk van AIS op een ander schip. AIS herkent een ander schip namelijk alleen als dat ook AIS gebruikt. Op zichzelf volstaat AIS niet om veilig te navigeren. Omdat (nog) lang niet ieder schip over AIS beschikt, zal er altijd scheepvaartverkeer zijn dat niet door AIS wordt gedekt. Je kunt er dus niet blind op vertrouwen.

In de stuurhut blijft het radarscherm dan ook de centrale plaats innemen. AIS kun je wel gebruiken als aanvulling bij de informatie die de radar je geeft. De AIS-

informatie wordt dan samengevoegd met de radarinformatie die op het radarscherm wordt weergegeven.

9. Als ik AIS gebruik, kan iedereen mij dan volgen?

Die vraag is niet zo gemakkelijk te beantwoorden. Uiteraard kunnen alle andere schepen die met AIS zijn uitgerust je zien. Aan de wal ligt de zaak ingewikkelder. De ontvangststations die momenteel in Vlaanderen geïnstalleerd zijn, worden beheerd door de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), een agentschap van de Vlaamse overheid. In het scheepvaartbegeleidingsdecreet staat dat die afdeling de ontvangen AIS-gegevens ter beschikking kan stellen van andere overheden. Dat gebeurt vandaag ook al met bv. de havenkapiteinsdiensten. Volgens de regelgeving kunnen ook gegevens worden uitgewisseld met een commerciële partij, op voorwaarde dat het schip eigendom is van die partij of in haar dienst vaart. Momenteel vindt die gegevensuitwisseling nog niet plaats.

De komende jaren worden langs de Vlaamse waterwegen nog AIS-ontvangststations geïnstalleerd. Heel waarschijnlijk vallen die onder de verantwoordelijkheid van de waterwegbeheerders. Of en hoe zij AIS-informatie zullen uitwisselen met commerciële partijen is nog niet bekend. In elk geval zullen zij op grond van het RIS-decreet de nodige privacy moeten waarborgen.

De waterwegbeheerders zijn zich ervan bewust dat de schipperij daar – terecht – bezorgd over is. Daarnaast beseffen zij het belang van de AIS-informatie voor de eindklant, die dankzij die gegevens een beter beeld krijgt van hoe het transport vordert. Die service bieden het wegvrachtverkeer, de spoorweg, de zeevaart en de luchtvaart nu al. Bij de behandeling van AIS-gegevens zullen de waterwegbeheerders in elk geval rekening houden met de wetgeving en met de wensen van de betrokkenen.



Gebied gedekt door AIS-ontvangststations

Een apart probleem vormen de luisterstations. Dat zijn stations die wel AIS-berichten kunnen ontvangen, maar die in tegenstelling tot ontvangststations geen informatie kunnen terugzenden naar het schip. Die luisterstations worden meestal geïnstalleerd en geëxploiteerd door commerciële bedrijven. Daarvoor hebben ze geen vergunning nodig. Ze hebben wel niet het recht om radiocommunicatie te ontvangen die voor derden is bestemd (artikel 412^o van het wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie). Zonder de toestemming van het schip mogen deze commerciële partijen volgens de Belgische wetgeving de AIS-berichten niet ontvangen en dus zeker ook niet verspreiden. Helaas gebeurt dat vandaag in de praktijk wel.

10. Is het gebruik van AIS verplicht?

In verschillende lidstaten van de Europese Unie bereidt men een AIS-verplichting voor. In België voeren de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge de AIS-verplichting in 2011 in. Op de Donau in Oostenrijk is het gebruik van AIS al verplicht. Meer daarover lees je op pagina 8 van deze special.

11. Kan ik om het even welk AIS-toestel gebruiken?

Nee. Sinds 1 april 2008 mag alleen nog AIS-apparatuur worden ingebouwd die

aan de teststandaard voldoet. Ook de installateurs moeten door een bevoegde autoriteit erkend zijn. Een lijst van erkende toestellen en installateurs vind je op pagina 7.

Voor het gebruik van de AIS-toestellen heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) criteria opgesteld. Zo moet het AIS-toestel bijvoorbeeld worden geïnstalleerd in de stuurhut, moet het verplicht aan staan en moeten de juiste gegevens van het schip worden ingevoerd. Al die criteria staan in protocol 24 van de CCR. Je vindt ze ook op de website van Promotie Binnenvaart Vlaanderen, www.binnenvaart.be.

12. Kan ik momenteel al overal in Vlaanderen AIS gebruiken?

Communicatie tussen schepen die met AIS zijn uitgerust is overal mogelijk. Voor informatie-uitwisseling tussen wal en schip is dat nog niet zo. Daarvoor zijn immers AIS-ontvangststations nodig. Zoals je op de kaart hierboven kunt zien, worden momenteel alleen de hoofdassen in en rond de havens Zeebrugge, Gent en Antwerpen *gedekt* door AIS-ontvangststations aan de wal. Het is de bedoeling het dekkingsgebied stelselmatig uit te breiden, zodat tegen 2013 alle hoofdvaarwegen *gedekt* zijn.

Maak er gebruik van! Nederlandse en Duitse

De Nederlandse en de Duitse overheid kennen subsidies toe aan binnenvaartondernemers die AIS aankopen en laten installeren. De steunmaatregelen gelden ook voor buitenlandse schepen die regelmatig gebruikmaken van de Nederlandse of de Duitse binnenwateren. In tabel hiernaast vergelijken we beide regelingen. Je leest ook hoe je de subsidies kunt aanvragen.

Erkende types en installateurs

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft criteria opgesteld waaraan zowel de aanschaf en de inbouw als het gebruik van de toestellen moeten voldoen. Sinds 1 april 2008 mag alleen nog AIS-apparatuur worden ingebouwd die aan die teststandaard voldoet. Ook de installateurs moeten vooraf door een bevoegde autoriteit worden erkend. Ze zijn opgenomen in het Reglement onderzoek schepen op de Rijn. De actuele lijsten vind je op de website van de CCR: www.ccr-zkr.org (Klik op *Documenten die gedownload kunnen worden.*) Je vindt ze ook op www.binnenvaart.be.

Goedgekeurde AIS-apparatuur (*)

Type	Fabrikant
R4 I AIS Transponder System	Saab TransponderTech
Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications
NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics
VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems
AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex
FA 150	
AIS Transponder	Furuno Electric

(*) Lijst van oktober 2009. Voor de recentste lijst: zie www.ccr-zkr.org



Erkende Belgische installateurs

- Periskal bvba, Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel, tel. 03 669 57 36, info@periskal.com
- Tresco Engineering Bvba, Kribbestraat 24, B-2000 Antwerpen, tel. 03 231 07 31 info@tresco.eu

Ook in Nederland, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland zijn installateurs erkend. De contactgegevens vind je op de website van de CCR: www.ccr-zkr.org (Klik op *Documenten die gedownload kunnen worden.*) Je vindt ze ook op www.binnenvaart.be.

Bevoegde erkenningsautoriteiten

Erkenningsautoriteiten zijn de overheden die de toestellen testen en beslissen of die al dan niet aan de lijst van goedgekeurde toestellen worden toegevoegd.

Nederland:

Inspectie Verkeer en Waterstaat,
Toezichteenheid Binnenvaart,
tel. +31 70 456 4546,
chris.dijkmans@ivw.nl

Duitsland:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
des Bundes, Fachstelle der WSV für
Verkehrstechniken, tel. +49 261 98 19 22 31,
stefan.bober@wsv.bund.de

In België is geen erkenningsautoriteit benoemd.

Welke schepen komen voor steun in aanmerking?

Wanneer heb je geen recht op subsidie?

Hoe hoog ligt het subsidiebedrag?

Hoe hoog ligt het subsidieplafond?

Hoelang geldt de steunregeling?

Wat heb je voor de aanvraag nodig?

Waar dien je je aanvraag in?



steunmaatregelen

NEDERLAND	DUITSLAND
<p>Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart</p> <ul style="list-style-type: none"> • minimum lengte: 20 meter (minder dan 20 meter kan ook als je het schip gebruikt voor bedrijfsmatig vervoer) • je bent geregistreerd in een EU-lidstaat én kunt aantonen dat je in de voorbije 3 jaar minstens 3 keer van Nederlandse binnenwateren gebruik hebt gemaakt • als je minder dan 3 jaar bent geregistreerd moet je aannemelijk maken dat je de komende 3 jaar minstens 3 keer gebruik zult maken van Nederlandse binnenwateren • je verklaart geen gebruik te maken van de Duitse steunregeling • je hebt AIS geïnstalleerd volgens bijlage N van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn • je voegt bij je aanvraag een factuur bij voor aankoop en installatie van een AIS-toestel • je ondertekent een verklaring waarin je belooft enkele basisverplichtingen na te komen 	<p>Richtlinie über Zuwendungen für den Erwerb und die Installation von Inland AIS Geräten an Bord von Binnenschiffen</p> <ul style="list-style-type: none"> • minimum lengte: 20 meter (minder dan 20 meter kan ook als je het het schip gebruikt voor bedrijfsmatig vervoer) • je hebt nog geen AIS-toestel aangekocht en geïnstalleerd (je moet de subsidie aanvragen voordat je een aankoop- of installatiecontract sluit) • als je niet geregistreerd bent in een Duits Binnenschiffsregister: je bent geregistreerd in een EU-lidstaat en je maakt regelmatig gebruik van de Duitse binnenwateren • <i>regelmatig gebruik</i>: je bewijst (door uittreksels boordboekje) dat je in de 3 jaar voor de steunaanvraag minstens 3 keer de Duitse binnenwateren hebt bevaren én je maakt aannemelijk dat je dat de komende 3 jaar zult doen • het AIS-toestel en de installateurs zijn erkend door CCR • je hebt geen andere subsidie voor AIS aangevraagd of gekregen • je belooft enkele basisverplichtingen na te komen
<ul style="list-style-type: none"> • als je niet voldoet aan de hoger opgesomde voorwaarden • als je al enige subsidie voor AIS hebt gekregen • als je in het belastingsjaar waarin je de subsidie krijgt én in de twee voorafgaande belastingsjaren samen meer dan 200.000 euro <i>de-minimissteun</i> (*) hebt gekregen 	<ul style="list-style-type: none"> • als je niet voldoet aan de hoger opgesomde voorwaarden • als je al enige subsidie voor AIS hebt gekregen • als je in het belastingsjaar waarin je de subsidie krijgt én in de twee voorafgaande belastingsjaren samen meer dan 200.000 euro <i>de-minimissteun</i> (*) hebt gekregen
<p>2.100 euro per binnenschip</p>	<p>2.100 euro per binnenschip, maar: de facturen voor aankoop en installatie moeten minstens 2.600 euro bedragen.</p>
<p>14.700.000 euro. Dat is het totale bedrag dat voor de subsidieregeling beschikbaar is. Daarmee kunnen dus 7.000 schepen worden gesubsidieerd.</p>	<p>geen plafond</p>
<p>Een aanvraag voor subsidie dien je in uiterlijk op 31 december 2012. Je kunt subsidie aanvragen voor een Inland AIS-apparaat dat sinds 1 januari 2009 is ingebouwd.</p>	<p>Voor aanvragen ingediend van 1 november 2009 tot 1 november 2010. Aankoop- en installatiecontracten moet je ten laatste op 31 december 2010 overleggen.</p>
<p>Je hebt o.a. nodig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een aanvraagformulier (te verkrijgen bij onderstaand adres of via www.senternovem.nl/ais) • de verklaring nakoming subsidievoorwaarden • kopie van de factuur van aanschaf en installatie • een verklaring over de-minimissteun (*) <p>Specifiek voor Belgische schepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • meetbrief van het schip <p><i>Noot: Om de procedure te vereenvoudigen, stuur je het best ook een bewijs mee dat je in Nederland hebt gevaren. Bijvoorbeeld kopies van je vaartijdenboekje, facturen van havengelden, bunkering of chartercontracten.</i></p>	<p>Je hebt o.a. nodig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een aanvraagformulier (te verkrijgen bij onderstaand adres of via www.elwis.de) • eigendomsbewijs (uittreksel register) • bewijs van <i>regelmatig gebruik</i> Duitse binnenwateren (uittreksels uit boord- of vaartboekje) • verklaring dat je geen Nederlandse subsidie aanvraagt • scheepsattest of communautair attest • als het schip korter is dan 20 meter: bewijs dat het bedrijfsmatig gebruikt wordt • verklaring over alle verkregen de-minimissteun (*) • verklaring dat je je niet in toestand van faillissement of vereffening bevindt
<p>(aangetekend) Per post bij SenterNovem, het secretariaat Implementatie Milieutechnologiesubsidies, Postbus 10073, 8000 GB Zwolle</p>	<p>Per post bij Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West), Cheruskerring 11, 48147 Münster</p>

(*) *De-minimissteun: overheidssteun die valt onder het 'bestedingsvrije plafond', waarover de lidstaat in kwestie niet hoeft te rapporteren aan de Europese Commissie. De officiële tekst van de steunmaatregelen kun je downloaden via de website van PBV, www.binnenvaart.be.*

Verplicht? Nog niet...

Een Europese verplichting om AIS te gebruiken is er nog niet. Toch zijn er signalen dat zo'n verplichting er aan komt. De Commissie voor de Rijnvaart heeft alvast types en installateurs erkend. En de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge maken AIS voor de binnenvaart verplicht vanaf 1 maart 2011.

Verplicht op de Donau

Sinds 1 juli 2008 moeten binnenschepen verplicht gebruikmaken van AIS op het Oostenrijkse deel van de Donau (het deel tussen km 1880.200 en 2199.300). Schepen die niet over AIS-apparatuur beschikken, kunnen er een AIS-transponder huren. Ze betalen dan wel een borgsom.



© Mike Louagie



De havens zien AIS als middel om de veiligheid en efficiëntie te verhogen.

Wat zegt Europa?

De Europese Unie heeft in 2005 een richtlijn uitgevaardigd over geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren van de EU. Die RIS-diensten omvatten een pakket van elektronische diensten die de uitwisseling van informatie tussen wal en schip stroomlijnen. Met River Information Services kan binnen heel Europa op een gestandaardiseerde manier informatie worden uitgewisseld over en met schepen, bijvoorbeeld over hun lading en hun route. Dat helpt het binnenvaartverkeer in heel Europa veiliger, efficiënter en vlotter maken.

De Europese richtlijn legt geen formele verplichting op om AIS in te voeren. Wel schrijft hij voor dat lidstaten transponders volgens de Inland AIS-standaard moeten gebruiken als ze het automatisch melden van schepen op hun vaarwegennet invoeren. Intussen heeft de Europese Unie ook technische specificaties bekendgemaakt voor Inland AIS, dus het systeem dat in de binnenvaart wordt gebruikt.

Rijnvaart

Net zoals de Europese Commissie legt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) binnenschepen voorlopig niet op om aan boord AIS te gebruiken. Daar komt op zo'n vroegst na 31 maart 2011 verandering in.

De CCR heeft wel een heel belangrijk protocol (protocol 24) goedgekeurd over het gebruik van AIS. Daarin staat dat ondernemers die AIS invoeren zich voortaan moeten houden aan strikte criteria. Die criteria regelen zowel de aanschaf, de inbouw als het gebruik van de toestellen. Sinds 1 april 2008 mag alleen nog AIS-apparatuur worden ingebouwd die aan de teststandaard voldoet. Ook de installateurs moeten vooraf door een bevoegde autoriteit worden erkend.

Antwerpen: vanaf 1 maart 2011

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen voert op 1 maart 2011 het AIS-systeem in voor de binnenvaart. Het gebruik wordt in het volledige havengebied verplicht. 'Inland AIS zorgt voor een winwinstituatie van alle betrokkenen,' zegt Pascale Pasmans. 'De binnenschepen kunnen veiliger navigeren, en de havendiensten die de schepen moeten begeleiden, kunnen doeltreffender werken.'

'AIS zal zeker de veiligheid in de haven ten goede komen. Met de AIS-gegevens van de binnenschepen kunnen we de verkeersstromen beter en veiliger aansturen. Dat doen we overigens nu al met de gegevens van de zeeschepen, die allemaal over AIS moeten beschikken. De informatie die we via AIS krijgen, stelt ons ook in staat om de infrastructuur nog beter te benutten. We kunnen het ligplaatsbeheer efficiënter maken en de sluisen optimaliseren.'

De verplichte invoering van AIS moet ook het Barge Traffic System verbeteren. Met die webtoepassing beheert het Havenbedrijf Antwerpen schepen en terminals, stelt het een terminalplanning op en volgt het de route van schepen nauwgezet op. 'AIS bezorgt ons aanvullende informatie om dat nog nauwkeuriger te doen. Dat moet ook de afhandeling van goederenstromen doeltreffender maken.'

Ook Gent en Zeebrugge

Ook het Havenbedrijf Gent voert de AIS-verplichting in. 'Dat doen we tegelijkertijd met Antwerpen,' zegt havenkapitein Alexander Jacxsens. 'Vanaf 1 maart 2011 dus. Het is de bedoeling dat we de verplichting afdwingen via onze Politieverordening. De precieze modaliteiten moeten we nog afspreken met onze Antwerpse collega's – maar daarvoor hebben we nog wel wat tijd.'

En Zeebrugge blijft niet achter: ook daar gaat de AIS-verplichting in op 1 maart 2011. Havenkapitein Joseph Vandierendonck: 'De belangrijkste drijfveer is voor ons de veiligheid. Met AIS kun je veiliger navigeren, zeker bij mist en in de vooravond. Ook voor ons is het handig. Op de radar zie je alleen echo's: soms moeten we 20 schepen oproepen voor we het juiste te pakken hebben. Dankzij AIS bereiken we meteen het juiste schip.'



Stephaan De Roeck



Renaat De Backer

Binnenvaartondernemers over AIS 'Ik zou het niet meer kunnen missen!'

Voorals extra hulp bij navigatie bewijst AIS zijn nut. Het verhoogt de veiligheid en zorgt voor een vlottere doorstroming. Dat vinden alvast twee deelnemers aan het AIS-proefproject dat Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft opgezet.

Stephaan De Roeck is schipper van het MS Tripoli, een van de zeevaardige binnenschepen voor de estuaire vaart. 'Wij brengen containers vanuit de Zeebrugse haven naar het hinterland en het Rijnbekken. We varen onder charter bij PortConnect, vooral op het deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen.' Ook Renaat De Backer vaart met het MS Were Di voor rekening van PortConnect. Hij vervoert containers tussen Zeebrugge



Het proefproject

Sinds juni 2008 loopt – met Promotie Binnenvaart Vlaanderen als trekker – een kleinschalig proefproject rond AIS. Daarvoor werden acht schepen uitgerust met AIS-apparatuur. Het project moet het draagvlak voor AIS bij binnenvaartondernemers verbreden. Door aan boord van het schip praktische ervaring met het systeem op te doen, leren de scheepvaartondernemers de meerwaarde van een AIS-transponder van nabij kennen. Tegelijk wordt ook de mogelijke toegevoegde waarde van AIS voor logistieke doeleinden uitgetest. In fase 2 van het proefproject, die net is gestart, kunnen de opdrachtgevers dankzij een internettoepassing de deelnemende schepen volgen.

en Antwerpen en occasioneel ook naar Gent, Willebroek, Avelgem en Saint-Saulve in Frankrijk.

Waarvoor vinden jullie AIS het nuttigst?

Renaat De Backer: 'Als hulp bij het navigeren. Zeker op de Westerschelde is dat zeer welkom. Je krijgt heel nauwkeurige informatie over de positie van de zeeschepen die je tegenkomt: hun naam, positie, aanvaarsnelheid... Dat maakt het navigeren veiliger en overzichtelijker.'

Stephaan De Roeck: 'Zeker op een drukke snelweg als de Westerschelde verhoogt dat inderdaad de veiligheid van je schip. Die grote zeeschepen willen je anders wel eens negeren. Met AIS kom je voortaan automatisch alle noodzakelijke gegevens te weten. Daardoor kun je ze veel gemakkelijker oproepen, in alle weersomstandigheden: je kent immers hun naam. Nee, ik zou het echt niet meer kunnen missen.'

Renaat De Backer: 'Collega's van mij varen op de Donau in Oostenrijk, waar AIS verplicht is. Zij zijn er erg blij mee. AIS heeft een veel groter bereik dan een radar, en heeft geen moeite met kronkelige bochten. Ze zien de tegemoetkomende schepen nu van kilometers ver aankomen, en ze krijgen meteen al nodige informatie. Met Roemeense of Tsjechische schippers die soms nauwelijks Duits praten, is dat geen overbodige luxe.'

Zijn er nog andere voordelen?

Stephaan De Roeck: 'Die zijn er zeker voor de bevrachters. Die kunnen veel beter vooruitplannen. Ze weten bijvoorbeeld precies wanneer een zeeschip in Rotterdam arriveert en welke schepen daar dan in de buurt zijn.'

Renaat De Backer: 'De havens krijgen een beter beeld van de scheepsbewegingen en van de behoefte aan kaaiplaatsen. Dat heeft ook voordelen voor de binnenvaartondernemers, natuurlijk: de doorstroming verloopt vlotter.'

Waarom is de AIS-transponder bij jullie gekoppeld?

Renaat De Backer: 'Bij mij is hij gekoppeld aan de elektronische kaart op mijn computer.'

Stephaan De Roeck: 'Ik beschik over een nieuw systeem waarin mijn radarbeeld en mijn elektronisch kaart geïntegreerd

zijn. Radar overlay, heet dat. Daarin is ook AIS geïntegreerd. Ik zie dus alle gegevens die ook nodig heb om veilig te navigeren samen op één scherm. Als het te druk wordt, kan ik de AIS-gegevens op een ander scherm laten verschijnen, zodat mijn radarbeeld niet te overladen is.'

Zijn er volgens jullie ook nadelen aan AIS verbonden?

Renaat De Backer: 'Wat voor de bevrachter een voordeel is, is voor sommige binnenvaartondernemers een nadeel. Mijn bevrachter weet continu waar we precies zitten en hoe snel we vooruitgaan. Dat betekent wel dat we onze privacy kwijt zijn. Iedereen moet natuurlijk zelf weten hoe erg hij dat vindt en voor zichzelf uitmaken of hij al dan niet zijn positie en andere gegevens via AIS wil uitwisselen. Waarschijnlijk zullen vooral binnenvaartondernemers in de vrije vaart dat niet zo prettig vinden.'

Stephaan De Roeck: 'Ik ben 24 uur per dag onder contract en ben dus altijd bezig voor mijn bevrachter. Ik heb er geen probleem mee dat PortConnect altijd kan zien waar we ons bevinden. Ook voor mij is het handig dat ik thuis kan zien waar het schip zich bevindt. Een nadeel is wel dat je op die manier erg voorspelbaar wordt. Je bent al ingedeeld voor een nieuw transport zonder dat je nog veel over een leuke vrachtprijs kunt onderhandelen.'

- ‘Een ander nadeel zou voor mij ook wel eens de overvloed van informatie kunnen zijn. Als je zoals ik alles op één kaart ziet, dreigt je scherm wel eens te overladen te worden. Zeker als AIS in 2011 in Antwerpen verplicht wordt. Dan zou je informatie moeten kunnen wegfilteren.’

Vinden jullie AIS een gebruiksvriendelijk systeem?

Renaat De Backer: ‘Ik zet het systeem gewoon aan en af en het werkt vlot. Maar waarschijnlijk haal ik er niet alles uit wat er in zit. En de technische toelichting is alleen in het Engels. Eigenlijk zou het geen slecht idee zijn om een cursus te organiseren, zodat iedereen het systeem helemaal onder de knie krijgt.’

Stephaan De Roeck: ‘Ik was er rap mee weg, moet ik zeggen. Bij de installatie heb ik richtlijnen gekregen om AIS te gebruiken. Voor ik vertrek, vul ik de reisgegevens in, da’s alles. Het systeem doet de rest.’

Niet voor pottenkijkers

Op het MS Chridi werkt Rudi Vanhaecke al een drietal jaar met AIS. ‘MS Chridi vervoert containers, erts, kolen en granen naar het Donaugebied, naar Linz en verder. Op de Oostenrijkse Donau is het gebruik van AIS verplicht. Dat is daar wel een goede zaak, vind ik: de Donau is erg bochtig en er varen veel Oost-Europese binnenvaartondernemers, met wie het niet altijd gemakkelijk communiceren is. AIS verhoogt zeker de veiligheid: als die aan je Inland-Ecdis-kaart gekoppeld is, zie je de schepen al van kilometers ver aankomen. Een ander voordeel is dat de sluismeester ziet welke schepen écht in de buurt zijn, zodat hij efficiënter kan werken. Anders gebeurt het wel eens dat een schip meldt dat het er aan komt, terwijl het nog een uur moet varen...’

‘Aan AIS zijn ook wel nadelen verbonden. Die hebben te maken met de informatie die je via AIS prijsgeeft: over je tonnage, je snelheid, je exploitatiewijze... Dat kan leiden tot oncollegiaal gedrag: als andere schepen zien hoe snel je vaart, kunnen ze je proberen voorbij te steken. Gelukkig ben je niet verplicht om alle gegevens uit te zenden via AIS, anders kunnen derden je rekening beginnen maken. Het is ook zo dat de scheepvaartpolitie niet eens meer ter plaatse hoeft te controleren om je op de vingers te kijken. En verladers kunnen eventueel de marktprijzen onder druk zetten. Ik vind dat AIS gebruikt moet worden waarvoor het bedoeld is: voor de veiligheid. Er zouden bindende afspraken moeten komen om de informatie die je via AIS doorstuurt van pottenkijkers af te schermen.’

Gebruikte afkortingen en termen

AIS: Automatic Identification System of Automatisch Identificatie Systeem.

AIS-ontvangststation (base station): station aan de wal dat de AIS-berichten ontvangt die door het schip worden verstuurd.

Barge Traffic System (BTS): internettoepassing die begin 2007 werd ingevoerd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Binnenschepen kunnen via de website onder meer hun komst aanmelden bij terminaloperators. Dankzij het BTS wordt het scheepvaartverkeer automatisch geregistreerd en kunnen wachttijden aan de terminals tot een minimum worden beperkt.

CCR: Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

gps: Global Positioning System.

Inland AIS: AIS-systeem dat speciaal is ontwikkeld voor de binnenvaart.

Inland ECDIS: Electronic Chart Display Information System, elektronisch navigatiekaartsysteem.

MMSI-nummer: Maritieme Mobile Service Identiteitsnummer, een uniek getal van negen cijfers dat het AIS-toestel identificeert (en daarmee dus ook indirect het schip).

Radar overlay: navigatietoepassing waarin het radarbeeld als het ware over een navigatiekaart heen wordt gelegd, zodat twee beelden (van radar en elektronische kaart) op één scherm getoond kunnen worden.

RIS: River Information Services.

Transponder: elektronisch apparaat met een ingebouwde gps dat automatisch berichten zendt en ontvangt. Het *bakje* dat je voor AIS nodig hebt, wordt een AIS-transponder genoemd.

