

Reflections on 20 years RIS activities of the CCNR

CCNR RIS Workshop
Strasbourg 17 November 2017

Peter Stuurman Chair CCNR working Group RIS



Dames en heren, ook namens mij als voorzitter van de CCR-werkgroep RIS hartelijk welkom op deze RIS-workshop.



**20 years CCNR and RIS
And of course
with personal contributions
Such as
Experiences
Opinions
Ideas and Visions**

17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR



2

Aan mij de taak U mee te nemen door de ongeveer 20 jaar dat de CCR actief is op het gebied van RIS.



How it started in the middle of the nineties



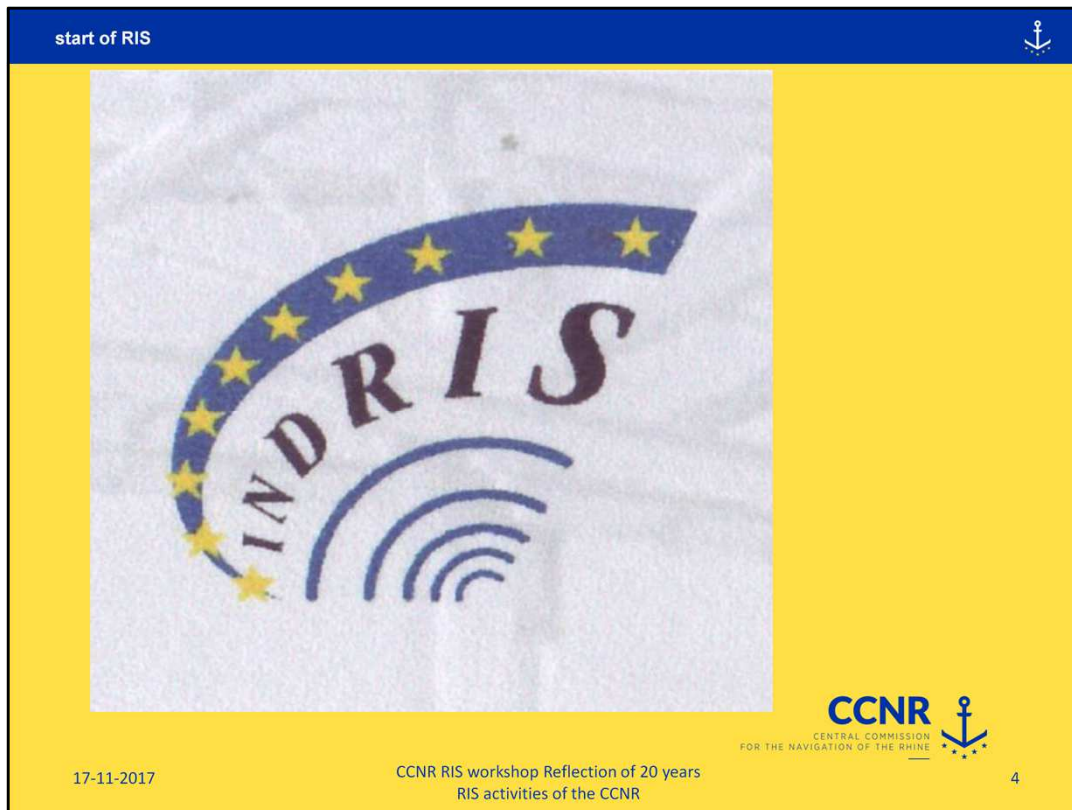
17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR



3

Al sedert het begin van de jaren 90 liepen er allerlei EU-programma's die op de een of andere manier bezig waren met informatievoorziening en telematica. Met het 4e kaderprogramma werd voor dit soort projecten nog een extra stimulans gegeven. Het bekendste was in die tijd wel het project INDRIS.



Het INDRIS-project heeft met succes de technische realisatie van de RIS-concept gedemonstreerd. Belangrijk daarbij waren onder andere de introductie van nieuwe technologieën in de binnenvaart zoals AIS-transponders en Inland ECDIS.

Daarnaast liepen binnen datzelfde 4e kaderprogramma nog een aantal gerelateerde programma's zoals Incarnation, RINAC en enkele andere.

Om daar enig stuur op te kunnen zetten was er ook nog een programma Concerted Action. Er is daar over veel zaken gesproken en eigenlijk maar weinig op papier gezet, maar in mijn optiek was het veel belangrijker dat daar een aantal enthousiaste mensen bij elkaar waren en er een netwerk ontstond.




17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

5

Tijdens een van die bijeenkomsten kwam de heer Krajewski met zijn ARGO-project en ontstond er het idee om te gaan werken aan een "Provisional Standard" voor Inland ECDIS. Voor dit doel werd een groep van inhoudelijke experts bij elkaar gebracht die onder de bezielende leiding van de heer Krajewski aan het werk gingen. Zie hier de eerste RIS-Expertgroep was geboren.

start 




17-11-2017 CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR 6

De CCR begon ook langzaam het gevoel te krijgen dat er iets aan de hand was. Door de toenmalige hoofdingenieur de heer Orlovius werd een overzicht geproduceerd van wat er allemaal speelde in het veld van de elektronische informatiesystemen voor de binnenvaart.

Dit leidde tot een protocol waarin de plenaire vergadering kennis nam van het eerder genoemde overzicht en de technische comités de opdracht kregen de ontwikkelingen te blijven volgen.

Begin 2000 was de heer Krajewski en zijn expertgroep klaar met de 1^e Standaard voor Inland ECDIS, maar de prangende vraag was hoe die nu in te voeren en een zekere legale basis te geven voor de producenten van elektronische kaartsystemen. De Europese Commissie was er op dat moment nog niet aan toe.

Start CCNR in RIS 

ZENTRAALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

RPIG (00) 5
TPIG (00) 4
14. Februar 2000
Or. dt. d/f.

ARBEITSGRUPPE POLIZEIVERORDNUNG
STÄNDIGE TECHNISCHE ARBEITSGRUPPE

**Vorschlag für einen Standard zur Darstellung einer elektronischen
Binnenwasserstraßenkarte und eines Informationssystems
(Inland ECDIS)**

Mitteilung der niederländischen Delegation

In den letzten Jahren ist im Rahmen verschiedener Untersuchungsprogramme an Schifffahrtnavigations- und Informationssystemen gearbeitet, wie das deutsche Projekt ARGO und das EU-Programm INDRIS. Obwohl diese Projekte völlig unabhängig von einander ausgeführt werden, beschäftigt man sich inzwischen in EU-Rahmen mit der Standardisierung und Normierung von derartigen Systemen.

In einer Arbeitsgruppe, an der auch ein Vertreter der ZKR teilnahm, wurde an dem "Inland Electronic Chart Display and Information System" (Inland ECDIS) -Provisional Standard- gearbeitet. Diese "Provisional Standards" sind eine Auswirkung der "Internationale Hydrographic Organization (IHO), S-57 und S-52 für Anwendung in der Binnenschifffahrt angepasst.

Die ZKR wurde über diese Entwicklungen in einem Workshop in Januar 1999 und während des Kolloquiums in März 1999 informiert.


Im Moment sind die "Provisional Standards" so weit, dass mit der Einführung in die verschiedenen Gesetze und Verordnungen angefangen werden kann.

Die Sache ist wichtig, weil im Augenblick verschiedene Systeme erscheinen, die keinerlei Normierung genügen und dadurch einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Schifffahrt und der Benutzung der Wasserstrassen haben könnten.

Für die Einführung der "Provisional Standards" in die Gesetze und Verordnungen für die Rheinschifffahrt wird vorgeschlagen eine **ad-hoc Arbeitsgruppe** einzurichten, die sowohl die technisch-inhaltliche Seite wie auch die Folge für die Regelung bearbeitet.

P.M. Stuurman

Anmerkung des Sekretariats:
Der Provisional Standard Inland ECDIS wurde mit Dokument RP(99) 23 = TP(99)11 verteilt


CENTRAL COMMISSION
FOR THE NAVIGATION OF THE RHINE

17-11-2017 CCNR RIS workshop Reflection of 20 years 7
RIS activities of the CCNR

Op initiatief van de Nederlandse Rijnvaart commissaris Bert Veraart is er in februari 2000 een mededeling aan de CCR gestuurd met het verzoek een ad hoc-werkgroep in te stellen die zich ging bezig houden met deze standaard.

Het viel in goede aarde en zo waar de CCR ging zelfs snel aan de gang. In april 2000 werd in de comités ingestemd met de ad hoc-werkgroep en enige dagen later lag er vanuit Nederland al een opzet voor een plan van aanpak. Op 20 juni 2000 kwam de werkgroep voor het eerst bij elkaar onder voorzitterschap van de heer Bühler.

Er werd stevig doorgewerkt, daar stond de heer Krajewski wel borg voor, en bij verschillen van inzicht wist hij altijd in de pauze een overbrugging te maken en een compromis te bereiken.



Gesetze und Verordnungen angefangen werden kann.

Die Sache ist wichtig, weil im Augenblick verschiedene Systeme e
genügen und dadurch einen negativen Einfluss auf die Verkeh
Benutzung der Wasserstrassen haben könnten .

Für die Einführung der "Provisional Standards" in die Gesetze und V
wird vorgeschlagen eine **ad-hoc Arbeitsgruppe** einzurichten, die s
wie auch die Folge für die Regelgebung bearbeitet.

P.M. Sturman

Anmerkung des Sekretariats:

Der Provisional Standard Inland ECDIS wurde mit Dokument RP(99)



Centrale Commissie voor de Rijnvaart
31 Mei 2001

PROTOCOL 2001-I-16

Standaard
Systeem voor de elektronische weergave van rivierkaarten en informatie
(Inland-ECDIS standaard)

1. Op het gebied van de telematica worden voortdurend meer nieuwe informatie- en communicatiesystemen voor het gebruik aan boord van binnenschepen ontwikkeld. In het kader van het Duitse project ARGO en van het Europese onderzoeks- en ontwikkelingsproject INDRIS werden met succes elektronische rivierkaarten getest, waarin een radarbeeld en een elektronische kaartafbeelding op het beeldscherm over elkaar heen liggend verschijnen. Dergelijke systemen zijn reeds verkrijgbaar op de markt.
2. Het op internationaal niveau in de zeevaart ingevoerde elektronische kaarten-, weergave- en informatie-systeem (ECDIS) met inbegrip van de standaard S-57 en S-52 van de Internationale Hydrografische Organisatie (IHO) vormt een operationeel systeem dat met de nodige aanpassingen eveneens in de binnenvaart kan worden gebruikt, teneinde aldus de compatibiliteit tussen de zee- en binnenvaart te waarborgen.
3. In het kader van het Actieplan Binnenvaart van de Europese Unie kreeg een internationale groep deskundigen de opdracht een Inland-ECDIS standaard speciaal voor de binnenvaart uit te werken.
Deze standaard bestaat uit de volgende delen:
Deel 1: functionele standaard;
Deel 2: standaard met betrekking tot de gegevens;
Deel 3: standaard voor de beeldweergave;
Deel 4: technische en operationele vereisten, testmethoden en vereiste testresultaten;
Deel 5: lexicon van de gebruikte uitdrukkingen.
4. Met de Inland-ECDIS standaard worden uniforme regels voor het gebruik van elektronische rivierkaarten voor de navigatie aan boord van binnenschepen op de Europese binnenvaartwegen vastgesteld.

Besluit

De Centrale Commissie,

met het doel, zo spoedig mogelijk de inzet van moderne informatiesystemen aan boord van binnenschepen en in het bijzonder het gebruik van elektronische vaarwegkaarten te bevorderen,

zich ervan bewust dat een standaardisering van de normen voor deze informatie- en kaartensystemen noodzakelijk is, opdat latere bepalingen van deze informatiesystemen voor navigatiebevelenden op een uniforme standaard kunnen worden gebaseerd waarbij veiligheidsaspecten in aanmerking worden genomen,

neemt de inhoud van de Inland-ECDIS standaard, die in Duitse, Franse, Nederlandse en Engelse taal in de bijlage bij dit besluit is vermeld, aan, in geval van onduidelijkheid over begripsbepalingen of woordbetekenissen van de standaard is de Engelse versie bepalend,



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

9

Met het protocol 2001-I-16 werd de 1^e standaard Inland ECDIS door de CCR aangenomen en was er de gewenste legale basis. Natuurlijk gold die toen alleen voor de Rijn, maar gelet op het belang van de Rijn, ging er een voorbeeldfunctie vanuit en was de norm gezet.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

10

Belangrijk is dat de CCR toen met deze standaard geen verplichtingen heeft opgelegd, alleen de aanbeveling de standaard te gebruiken.



17-11-

11



Inmiddels waren er vanuit het INDRIS-project en het daarop volgende COMPRIS-project meer initiatieven gekomen voor ander expertgroepen en deze hebben de basis gelegd voor de andere standaarden. Ook deze standaarden van de expertgroepen zijn in eerste instantie zonder op-/aanmerkingen als CCR-richtlijn gepubliceerd.



Standard	First version	Latest version	Nr
RIS Guidelines	2003	2012	3.0
Inland ECDIS	2001	2012	2.3
Electronic Reporting	2003	2013	2.0
Notice to Skippers	2004	2009	3.0
Vessel Tracking and Tracing	2006	2013	1.2
Inland VTS Guidelines	2006		

Omdat RIS per definitie een Europese ontwikkeling is en de standaarden dus ook voor het hele Europese vaarwegennet moesten gelden is altijd de insteek geweest dat de EU een richtlijn hierover zou publiceren.

In 2000 is op initiatief vanuit Nederland in PIANC de werkgroep RIS gevormd onder leiding van de heer Krajewski. De werkgroep ging de RIS-definitie en -richtlijnen verder uitwerken zonder dat daar politieke druk achter zat. Cas Willems zal straks meer vertellen over PIANC. In 2002 werd de eerste versie van de RIS-Guidelines uitgebracht.

PIANC RIS Guidelines

INTERNATIONAL NAVIGATION ASSOCIATION

PIANC • A.D. 1865 • A.I.P.C.N.

NAVIGARE NECESSÉ

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE NAVIGATION

Vessel Traffic and Transport Management
in the Inland Waterways
and Modern Information Systems

on shore

on board

INTERNATIONAL NAVIGATION ASSOCIATION

CCNR
CENTRAL COMMISSION
THE NAVIGATION OF THE RHINE

17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

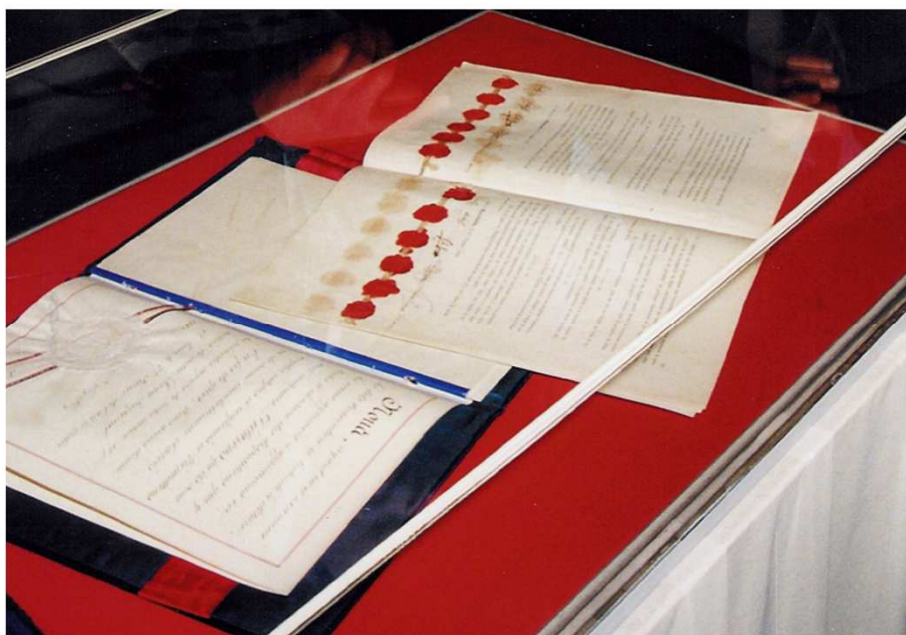
13

Gezien de vele ontwikkelingen op het gebied van RIS werd er in 2004 onder leiding van de heer Krajewski de versie 2.0 uitgebracht.

Mede op basis van de PIANC RIS-Guidelines heeft de Europese Commissie na eerst enige terughoudendheid in 2004 tijdens het Nederlandse voorzitterschap, de RIS-Richtlijn aangenomen en na goedkeuring in het Europees Parlement in september 2005 gepubliceerd. In vervolg daarop zijn gaandeweg ook de diverse standaarden door de Europese Commissie vastgesteld. Ik kom daar later op terug.



Tot zo ver een blik in het recente verleden, maar misschien nu maar eens overgaan tot wat er binnen de CCR op het gebied van RIS tot stand is gekomen. We kunnen natuurlijk niet bij alles stilstaan, maar ik zal met de name de belangrijkste ontwikkelingen aanhalen, maar eerst nog even de rol van de CCR als riviercommissie.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

15

De essentiële rol van de CCR is steeds geweest dat zij als riviercommissie en als regelgever op de Rijn de rol gepakt heeft om voor de Rijn vanaf het begin zoveel mogelijk te harmoniseren. In feite doet de CCR al vanaf 1830 dan wel 1865 aan Corridor Management.

Deze benadering is ook van toepassing geweest bij de invoering van RIS op de Rijn.

Als eerste belangrijke implementatie van een RIS keytechnologie wil ik toch noemen de verplichte invoering van het elektronisch melden voor containerschepen



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

16

In de loop der jaren was er al voor veel schepen de verplichting geïntroduceerd om zich bij bepaalde punten te melden, meestal per marifoon. Met de introductie van het systeem BICs vanuit Nederland werd ook het elektronisch melden toegestaan. Mede gelet op de ontwikkelingen in de containervaart werd vastgesteld dat het zinvol was de elektronische meldplicht hier verplicht te stellen. Alleen zo is men in staat het grote aantal gegevens per schip met vaak meer dan 200 TEU efficiënt te kunnen verwerken.

En zo is het ook gebeurd in april 2008, alleen het ging flink mis. Er waren allerlei problemen ook in de verbinding tussen de lidstaten. Het was zo ernstig dat heel ongebruikelijk de CCR al in haar plenaire vergadering van 29 mei 2008 besloot tot het opschorten zolang de problemen niet waren opgelost.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

17

In vervolg zijn door een aantal werkgroepen de nodige activiteiten ontwikkeld om de zaak wel op orde te krijgen. Het was voor CCR maar ook voor de lidstaten duidelijk dat zoiets niet nog een tweede keer moest gebeuren.

Na de nodige voorbereiding is op 1-1-2010 de verplichting opnieuw van kracht geworden.

Na de invoering in 2010 is een uitgebreide evaluatie uitgevoerd Dit heeft in 2012 een aantal aanbevelingen opgeleverd waarvan de belangrijkste was:

Stel een implementatiegroep in. De implementatiegroep draagt aan de hand van een op te stellen plan van aanpak er zorg voor dat de werkelijke implementatie van de regelgeving in de informatie verwerkende systemen gebeurt.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

18

Rond die tijd werd er in de CCR ook uitgebreid gesproken over de invoering van een Inland AIS-verplichting. Toen het begin 2013 duidelijk werd dat er toch binnen afzienbare tijd een besluit zou worden genomen over de verplichting tot Inland AIS, werd in de vergadering van het Comité Politierglement in april 2013 besloten op voorstel van Nederland tot de instelling van een groep die de implementatie zou coördineren.



17-11-2017


CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

19

We zijn daarna vooruitlopend op het te nemen besluit voortvarend aan het werk gegaan, resulterend in een uitgebreid werkdocument met tal van aandachtspunten. In december 2013 werd daadwerkelijk tot de verplichting besloten per 1-12-2014.




Clarifications concerning
**the obligation of equipment
with an Inland AIS
and an Inland ECDIS device**
or a comparable electronic chart display device



► Introduction

The CCNR has made it compulsory to possess and use an Inland AIS device connected to an Inland ECDIS device in information mode or to a comparable chart display device. This obligation applies to the Rhine with effect from 1st December 2014. This document, intended for crew members, aims to clarify this decision by answering concrete questions raised by users in everyday working life.

"To improve clarity, henceforward the term "an Inland ECDIS or a comparable electronic chart display device" will be replaced in most cases by "electronic chart display system".

CCNR 
CENTRAL COMMISSION
FOR THE NAVIGATION OF THE RHINE

17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

20

Gelukkig dat we al het nodige voorwerk hadden gedaan want anders hadden we het niet gered. Door de leden van de coördinatiegroep is heel hard gewerkt en gaandeweg kwamen er nog tal van grote en kleine punten bij die soms ook nog weer aanpassing van de regelgeving vereisten, maar het is mede dankzij de goede sfeer gelukt en op 1-12-2014 is de invoering van de Inland AIS-verplichting eigenlijk probleemloos verlopen.



INVOERING VAN DE ELEKTRONISCHE MELDPlicht OP DE RIJN VOOR SCHEPEN MET VASTE TANKS AAN BOORD MET INGANG VAN 1 DECEMBER 2018

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voert met ingang van 1 december 2018 een elektronische meldplicht in voor alle schepen die vaste tanks aan boord hebben.

De melding die in artikel 12.01 van het Rijnvervaltoelkenningsreglement is voorzien, die kan plaatsvinden via de marifoon, via schriftelijke weg of via elektronische weg, moet met ingang van 1 december 2018 meldplicht via elektronische weg plaatsvinden voor alle motorvaartuigen en samendelen van één of meer motorvaartuigen en/of tankschepen en/of sleepvaartuigen. Dit doet er toe dat de elektronische meldplicht, die tot nu toe alleen bestond voor samendelen en schepen met containers aan boord, uitgebreid tot schepen die vaste tanks aan boord hebben.

Elektronische middelen verbeteren de administratieve kosten voor de schepen en verbeteren de kwaliteit van de gegevens die aan de autoriteiten worden verzonden. Deze vorm van gegevensoverdracht draagt bij tot de veiligheid van de scheepvaart.

De verplichting zal gelden voor schepen die belastingplichtig zijn op de Rijn. Vanaf aan de overgang van deze verplichting zal de meldplicht bij het passeren van een veld van containers op de rivier de Rijn, tussen R. 11 wordt gebruikt. Deze vereenvoudiging wordt vooral ingezet om de meldplicht voor het gebied van de Rijn te vereenvoudigen.

De documentatie vooraf is worden van kracht op 1 december 2018 en zijn beschikbaar op de website van de CCR onder <http://www.ccr-rijn.org/Files/Documents/Reglement99/CCR2017-18.pdf>

De CCR wenst deze uitbreiding van de elektronische meldplicht nu al eerder de aandacht van de sector te brengen.

Meer informatie zal spoedig volgen. Eventuele vragen kunt u per e-mail sturen naar het volgende adres:

ccr@ccr-rijn.org

DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op het gebied van juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op drie pijlers: de veiligheid van de Rijn, de sociale verantwoordelijkheid van de Rijn, het behoud van de Rijn. Om deze doelen te bereiken wordt de CCR actief betrokken bij de Europese wetgeving en de Europese Commissie, alsmede met de andere Rijnvervalscommissies en internationale organisaties.



CONTACT

De verantwoordelijke voor de CCR is:
Z. FROST, de Rijn
F +31 (0)3 88 52 20 10
ccr@ccr-rijn.org
www.ccr-rijn.org



Inmiddels staat er al weer een volgende RIS-activiteit op stapel, namelijk de uitbreiding per 1-12-2018 van de elektronische meldplicht tot alle ruim 2500 tankschepen op de Rijn, leeg of geladen. Hierover zult u vanmiddag geïnformeerd worden.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

22

Iets anders waar ik nu ook nog even bij wil stilstaan is de RIS-strategie van de CCR uit 2012. Nu een aantal jaren later sta ik daar persoonlijk wat sceptischer in, zeg maar veranderd inzicht met de jaren.

De vraag die we ons hierbij steeds zouden moeten stellen is de volgende:



FOCUS ON WHERE YOU'RE
GOING AND FORGET ABOUT
WHERE YOU'VE BEEN.

Wat is een strategie en voldoet de RIS-strategie van de CCR hieraan? Bij strategie denk ik aan iets visionairs, al hoewel dat misschien toch weer iets te veel is dan toch in ieder geval een stip op de horizon.

De bestaande RIS-strategie van de CCR stelt in principe het volgende en ik heb dat in de PowerPoint weergegeven.



- Based on the general objectives of the CCNR and knowing that the information technology in different traffic areas is developing dynamically
- In this area with great future potential for inland navigation, CCNR should contribute to the further development to the improvement of safety, efficiency and environment-friendly nature of navigation on the Rhine
- That is why the CCR has set its objectives for the RIS.
- The CCR intends to support the aim of harmonization at European level and to promote the uniformity of services in inland navigation by agreed standards on the Rhine.

In essentie wil de CCR de invoering van RIS op de Rijn stimuleren.

Kijken we dan verder dan begint het helaas steeds meer op een boodschappenlijstje te lijken en dan ook nog één die vooral gericht is op regelgeving en verplichting. Ik weet dat regelgeving de core business van de CCR is en je kan vaak ook niet zonder, maar toch.



Er wordt vaak gesproken over RIS-services, iets wat taalkundig al niet correct is want RIS staat voor River Information Services. Wat in de RIS-strategie van de CCR gemist wordt is de S van service. Welke diensten worden de gebruikers, met name de schippers, aangeboden waar zij baat bij hebben.

Ik kom daar straks nog wel weer op terug, maar wil nu graag wat verder ingaan op de ontwikkelingen rond de diverse standaarden. Tot rond 2005 was het vrij overzichtelijk met de standaarden, alleen de CCR had standaarden vast gesteld voor de 4 RIS-technologieën en aanvullende ook nog een voor Inland VTS.



Standard	First published
RIS Directive	2004
RIS Guidelines	2007
Notice to Skippers	2004
Vessel Tracking and Tracing	2007 ,addition in 2012
Electronic Reporting	2010
Inland Ecdis	2013

Daarna ging de EU ook over tot het vaststellen van de standaarden op basis van de werkzaamheden van de 4 expertgroepen en ook de UN/ECE werd actief. Tot slot heeft de Donaucommissie dit ook nog even gedaan, maar die verwezen al gauw door naar de UN/ECE standaarden.

Dat maakte alles er niet gemakkelijker op. Elke commissie had haar eigen benadering en voegde haar eigen accenten toe. Elke commissie vertaalde toch zelf weer het document van de betrokken expertgroep naar de verschillende relevante talen, waarbij soms ook nog werd doorvertaald, van taal A naar taal B naar taal C. Nou ja u kent vast allemaal uit uw jeugd nog dat spelletje.

Zo had de CCR al in 2001 de Inland ECDIS-standaard gepubliceerd en op 10 september 2013 kwam de EU door met de vastgestelde Inland ECDIS-standaard. De CCR was inmiddels al bezig met de derde versie, nr. 2.3.

Inmiddels zijn er in ieder geval afspraken gemaakt tussen de CCR en de Commissie dat de Commissie leidend is in deze, en dat de CCR daarin volgend is.

Zou je denken dat het probleem dan is opgelost.

Nog los van het feit dat vooralsnog er nog steeds eigen vertaalversies op de rol staan en er toch nog wel kleine accenten worden aangebracht, verloopt ook het proces van vaststellen binnen de Commissie niet erg vlot.

Eind 2014 tijdens de RIS-week in Wenen ben ik voorzitter van de EU expertgroep ERI geworden en sindsdien zijn we eigenlijk al bezig met de vaststelling van de 4 nieuwe standaarden en bij voorkeur in 1 keer alle 4 tegelijk. Helaas wordt de publicatie steeds weer naar achteren verschoven....

We kunnen er natuurlijk om lachen en onze schouders erover op halen, maar zo simpel is het niet.

Alle betrokken partijen wachten op de nieuwe standaarden, want men wil met nieuwe toepassingen aan de slag, men wil investeren in nieuwe systemen, moet men dat dan volgens de geldende standaard doen of gaat men alvast aan de slag met de nieuwe versie en dan maar hopen dat die niet al te veel verandert. Als voorzitters van de expertgroepen worden we bij voortdurende door de allerlei partijen benaderd met vragen over het hoe en wat. Er is irritatie in de expertgroepen, die veelal uit vrijwilligers bestaan. Ook binnen de CCR roept het zeg maar kritische kanttekeningen op.

Iedereen heeft daarbij wel hetzelfde beeld, maar we komen er op de een of andere manier niet uit.

Mijn persoonlijk beeld is simpel en wel als volgt.



In de eerste plaats moet er nu echt haast gemaakt worden met deze ronde van vaststellen en publiceren van de nieuwe standaarden.

Daarna is er even tijd om te bezinnen, maar niet te lang want de ontwikkelingen schrijden voort. We moeten toch binnen Europa naar per technologie één standaard in het Engels, andere talen hoeft niet want het zijn technische documenten en in de wereld van ICT is dat de voertaal.

Mocht toch gevonden worden dat er meerdere talen nodig zijn dan graag zo dat er per taal maar 1 versie is en direct afgeleid van de Engelse moederversie, maar misschien kan dan ook worden volstaan met een soort informatieblad.

Daar hoort wel een flexibele organisatie bij die het mogelijk maakt om snel in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Dus pragmatisch rond de tafel gaan zitten, want het gaat niet om ons, de ambtenaren, de overheden en wat erbij hoort, maar we staan ten dienste van de vervoersketen.

Kortom de diverse riviercommissies hebben dan geen bemoeienis meer met het vaststellen van de nieuwe standaarden, natuurlijk wel een adviserende rol, maar richten zich vooral op de implementatie van RIS op hun corridor.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

29

Dat zou ik nou een goede stip op de horizon vinden.

Ja in mijn persoonlijk beeld geen bemoeienis meer voor de CCR met de RIS-standaarden, maar wat dan wel. Ik heb het net ook al een keer genoemd: de CCR is al sinds 1830/1865 zeer goed in staat om de scheepvaart op de corridor Rijn uniform en geharmoniseerd af te handelen. Het RPR, maar ook de andere regels van de CCR gelden overal op de Rijn. Kijkend naar de rest van Europa is dat zeker nog niet het geval.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

30

Met inachtneming van dat sterke punt zal de CCR zich moeten richten op de verdere implementatie van RIS-applicaties voor de verschillende betrokken partijen, met de nadruk op de S van Service. Essentieel is daarbij dat het geen éénrichting verkeer is, maar dat het adagium geldt voor wat hoort wat. Daarmee creëer je win-win situaties.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

31

Overleg met de betrokken partijen is dan ook essentieel, niet om te vertellen hoe goed een regel is maar om gezamenlijk met inachtneming van ieders verantwoordelijkheid te kijken aan welke diensten er behoefte is en hoe dat geregeld kan worden en wat daar voor nodig is, want we praten soms ook wel erg gemakkelijk over de kosten voor de schipper.



Laten we ook niet ingaan op de mooie verhalen van de technici die zeggen wat nodig en goed voor de scheepvaart is. De gebruikers bepalen waar ze behoefte aan hebben en het is aan de technici om dat te realiseren.

De CCR is van oudsher een regelgevend orgaan, dat heb ik al eerder aangegeven. Regels heb je vaak ook nodig dat is buiten kijf. Zonder spelregels gaat het spel niet goed. Maar soms krijg ik toch sterk de indruk dat we in de CCR meer geïnteresseerd zijn in de opstelling en naleving van de regels dan in het effect dat een regel heeft op de vlotte en veilige vaart. Ik heb daar persoonlijk moeite mee en dat kunnen de collega's uit de Werkgroep RIS waarschijnlijk ook wel beamen.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

33

Waar ik wel blij van word is dat als ik van schippers hoor dat ze kritisch enthousiast zijn over bijvoorbeeld de Inland AIS-verplichting, of het niet meer alle containers via de marifoon doorgeven aan een verkeerspost. Dat geeft mij het gevoel YES.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

34

Ik ga langzaamaan afsluiten. Wat voor mij vaststaat is dat we zeker op de belangrijkste vervoersader van Europa de Rijn niet meer zonder ICT-toepassingen kunnen, lees RIS. 400 containers kun je niet meer via de marifoon doorgeven, terminals willen weten wanneer een schip komt, vaarsnelheden kunnen op basis van sluisplanning worden aangepast en leiden tot besparing van brandstof en minder milieuonvriendelijke uitstoot en zo is er nog veel meer.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

35

We staan in Europa voor geweldige uitdagingen om de steeds toenemende behoefte aan transport de baas te kunnen. Wegen en rail staan vaak al vol, maar gebruikmakend van RIS-diensten en daarmee samenhangend corridormanagement kunnen we op de vaarwegen nog veel vervoer over water aan. Daarnaast zijn er nog de ontwikkelingen op het gebied van multimodaal vervoer waarbij verschillende modaliteiten elkaar ontmoeten.

Dat betekent dat we op alle fronten serieus met RIS aan de gang moeten gaan.

Ik kwam in de voorbereiding van mijn bijdrage ook een soortgelijk verhaal tegen van ongeveer 10 jaar geleden. Daar had ik een afsluitende opmerking en eigenlijk wil ik die vandaag toch maar weer gebruiken als afsluiter.



17-11-2017

CCNR RIS workshop Reflection of 20 years
RIS activities of the CCNR

36

“We zijn met RIS nog steeds op de goede weg, maar we mogen het vehicle RIS nu langzaam wel eens doorschakelen naar een hogere versnelling”.





THANKS FOR YOUR PATIENCE AND ATTENTION