

## ***Pilot Elektronisch Binnenvaartmanifest***

Op weg naar documentloos varen in de containerbinnenvaart

Projectomschrijving ten behoeve van  
Impuls Dynamisch Verkeermanagement Vaarwegen/IDVV  
Spoor 2 – Maatregel 5 Ontwikkeling Single Window  
Aangeboden aan Connekt

Bureau Telematica Binnenvaart

i.s.m. Portbase

*Rotterdam, 23 augustus 2011*

Versie 1.1 - internetpublikatie

## Inhoudsopgave

|   |    |
|---|----|
| 1. Toekomstbeeld .....  | 3  |
| 2. Inleiding.....   | 4  |
| 2.1 Papier arm varen.....                                     | 4  |
| 2.2 Fasering invoering Elektronisch Binnenvaartmanifest ..... | 5  |
| 3. Werkwijze pilot .....                                      | 6  |
| 3.1 Basisscenario.....  | 6  |
| 3.2 Opties voor generatie bericht.....                        | 7  |
| 3.3 Projectonderdelen fase 1 .....                            | 8  |
| 3.4 Deliverables .....  | 10 |
| 3.5 Projectbeperking .....                                    | 10 |
| 3.6 Projectdeelnemers .....                                   | 11 |
| 4. Tijdsplanning .....  | 11 |

## 1. Toekomstbeeld

De hier voorgestelde proef om een Elektronisch Binnenvaartmanifest te testen, de toegevoegde waarde te valideren en in te voeren, biedt overheid en bedrijfsleven een goed toekomstperspectief als het gaat om het efficiënter afwickelen van het al maar toenemende vervoer van containers via de binnenvaart. Waaruit bestaat dat goede perspectief op hoofdlijnen?

Het eindbeeld dat betrokkenen voor ogen staat, is dat op afzienbare termijn voor overheids gerelateerde processen geen papieren documenten met betrekking tot de lading aan boord van (container)binnenvaartschepen meer nodig zullen zijn. Nu nog dienen deze verplicht in papieren vóór vertrek aan de schipper ter hand te worden gesteld. Tegelijkertijd accepteren sommige toezichthoudende c.q. controlerende instanties soms wel en soms niet een digitale variant van deze ladingdocumenten. In andere gevallen is de schipper juist verplicht elektronisch gegevens aan te leveren. Een situatie die voor alle betrokkenen inefficiënt en ook onduidelijk is.

In het toekomstbeeld van het Elektronisch Binnenvaartmanifest beschikt de schipper daarom aan boord t.b.v. Douane, RWS, KLPD en de zeehaventerminals dan ook alleen nog maar over digitale referentienummers die verwijzen naar de ladinggegevens in databases aan de wal. Deze informatie wordt nu al gemeld door de ladingbelanghebbende of diens agent en bevindt zich reeds in diverse (overheids)systemen van bijvoorbeeld Douane (DMF,NCTS, DSI, DSU en ECS) en ook van Portbase in het PCS. Voor het Elektronisch Binnenvaartmanifest wordt deze informatie gecombineerd.

Uitgangspunt ten aanzien van het Elektronisch Binnenvaartmanifest is volgens de betrokkenen verder dat het schip in principe de slechtste plek in de keten is om de lading te controleren. Lading moet worden gecontroleerd op een logistiek rustpunt; dus voor belading of na lossing van het schip. Los van de documentencontrole en de stuwage van de lading en gevaarlijk stoffen, kunnen containers aan boord van de schepen niet eens worden geopend. Controle van documenten is daarmee in de huidige situatie dus vooral een controle van het binnenvaartschip, de schipper en de bemanning en veel minder van de vervoerde lading.

Invoering van het Elektronisch Binnenvaartmanifest resulteert in informatie die accuraat en volledig is, gaat over alle lading en is vooral tijdig beschikbaar! Dit leidt tot een vermindering van administratieve lasten en verbetert de concurrentiepositie van binnenvaart in de keten. Daarmee valt vanzelfsprekend met een bijdrage te rekenen als het gaat om realisatie van de doelstellingen zoals omschreven met betrekking tot de aanleg van de Tweede Maasvlakte en verbetert ook de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens.

## 2. Inleiding

Het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen (IDVV) identificeert (terecht) als één van de belangrijkste knelpunten met het oog op de fors toenemende vraag naar containervervoer over water, de informatie-uitwisseling tussen de verschillende partijen in de keten; zowel tussen de betrokken overheden onderling, tussen overheid en bedrijfsleven als ook tussen de bedrijven onderling.

De huidige werkwijze geeft met name veel administratieve en papieren rompslomp, zorgt voor vertragingen bij vertrek, leidt tot hoge administratieve lasten in het containertransport (zo dient er voor bijna elke container een vervoersdocument overgedragen te worden op de terminal voor vertrek) en is het overzicht (m.u.v. gevaarlijke stoffen) onvolledig.

Tegelijkertijd neemt de maatschappelijke druk steeds verder toe als het gaat om duurzaamheid en de veiligheid van het transport en de daaruit voortvloeiende behoefte om alles en ook nog permanent te willen weten van de lading die zich op het water bevindt.

De binnenvaartsector is zich als geen ander bewust van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid en komt graag tegemoet aan de wens naar meer transparantie voor wat betreft de door haar te vervoeren lading. Dit dient vanzelfsprekend wel op een efficiënte wijze tot stand te worden gebracht, daarbij gebruikmakend van moderne ICT toepassingen.

Belangrijk uitgangspunt daarbij is echter wel dat bestaande informatie niet nóg een keer door de schipper of de barge operator dient te worden aangeleverd en deze eigenlijk alleen verantwoordelijk dienen te zijn voor de aanlevering van informatie die zij zelf moeten verrijken (en derhalve ook alleen van hun afkomstig kan zijn!), zoals bijvoorbeeld de stuwagepositie.

### 2.1 *Papier arm varen*

Een aantal jaar geleden is er door diverse partijen reeds nagedacht over de mogelijkheden en onmogelijkheden van het zogenaamde 'Papier arm varen'. Hier is destijds ook een compleet handboek voor opgesteld, op basis waarvan documentloos gevaren zou kunnen worden. Helaas blijkt in de praktijk dat dit nog niet van de grond is gekomen. Hieraan liggen twee belangrijke oorzaken ten grondslag.

#### *Handmatige invoer*

Ten eerste vindt er momenteel na belading geen elektronische communicatie over de reis meer plaats tussen de barge operator en de schipper, de meeste wijzigingen worden per fax, telefoon of email doorgegeven (EDI update berichten ontbreken). Dit houdt dus in dat in de huidige situatie de schipper handmatig op basis van de papieren vervoersdocumenten zijn/haar voormelding in de stuwplanapplicatie zal moeten aanpassen alvorens een Elektronisch Binnenvaartmanifest verstuurd zou kunnen worden. Met dus als resultaat dat de noodzaak hiervoor ontbreekt, immers de vervoersdocumenten zijn al aan boord, een Elektronisch Binnenvaartmanifest is dan als 'mosterd na de maaltijd'.

### *Douane-informatie*

Ten tweede heeft ook de barge operator (de opdrachtgever naar de schipper toe) , met betrekking tot de goedereninformatie vaker niet dan wel de douane-informatie op voorhand tot zijn/haar beschikking en kan deze informatie dan ook niet op voorhand doorgeven aan de schipper.

Ondanks deze twee grote problemen zijn er voldoende redenen en kansen waarom papierarm of zelfs papierloos varen nu wel mogelijk gemaakt kan worden.

Als eerste is er een elektronische meldplicht voor containertransport sinds januari 2010. Deze meldplicht zorgt ervoor dat ten minste voor gevaarlijke stoffen maar steeds vaker ook voor andere goederen, de informatie elektronisch door de barge operator ontvangen wordt en weer doorgestuurd kan worden (indien tijdig ontvangen) naar de schipper.

Op de tweede plaats stuurt ook een aantal deep sea terminals statusinformatie terug naar de barge operator als wisselgeld voor het elektronisch voormelden. Voorbeeld uit de praktijk is de service Barge Planning binnen het PCS van Portbase. Binnen deze service melden barge operators scheepsbezoeken voor bij de terminal, melden ze welke containers geladen/gelost moeten worden en krijgen ze inzage in de status van de containers.

Er is dus ook in de praktijk alle aanleiding om te geloven dat de tijd nu rijp is om een beslissende stap te zetten.

## **2.2 Fasering invoering Elektronisch Binnenvaartmanifest**

De invoering van een Elektronisch Binnenvaartmanifest is een ingrijpend en complex proces en dient daarom met de grootste zorgvuldigheid te worden begeleid. Voorgesteld wordt daarom de invoering in een tweetal fases te laten verlopen, te weten:

Fase 1: Uitvoering pilot;

Fase 2: Opschaling, implementatie en operationele invoering.

In fase 1 zal moeten worden vastgesteld of de werkwijze met een Elektronisch Binnenvaartmanifest mogelijk is en welke aanpassingen eventueel noodzakelijk zijn in de systemen van alle betrokken partijen. Op basis van de ervaringen opgedaan in de pilot kan dan een aanbeveling worden geformuleerd ten behoeve van fase 2 over de wijze waarop een landelijke implementatie en technisch en operationele opschaling mogelijk is en welke investeringen daarmee gepaard gaan. Beide fasen dienen te worden afgerond vóór eind 2013, de einddatum van het IDVV programma.

Dit projectvoorstel betreft uitsluitend fase 1.

### 3. Werkwijze pilot

In de hier beoogde pilot zal worden getracht te achterhalen of een andere manier van werken mogelijk is door slim hergebruik van informatie aan de wal en er zodoende geautomatiseerd een Elektronisch Binnenvaartmanifest kan worden gegenereerd dat kan worden verstuurd naar de diverse overheden (Douane, RWS, havenbedrijf Rotterdam). Hierdoor kan de lastenverlichting voor de gehele vervoersketen daadwerkelijk plaats gaan vinden en de start voor operationeel papier arm varen worden getest, als onderdeel van het in voorbereiding zijnde Binnenvaart Single Window (BSW) binnen IDVV.

Ten aanzien van dit hergebruik van informatie aan de wal zijn mogelijk ook nog juridische aspecten van belang. Daarbij kan de orde zijn de vraag van wie de informatie in deze overheidssystemen (bij Portbase beschikbaar) nu feitelijk is en/of toestemming dient te worden verleend door de eigenaar van de informatie voor dit hergebruik op het moment dat in fase 2 het Elektronisch Binnenvaartmanifest operationeel zou worden. Ook internationale aspecten zijn hier aan de orde.

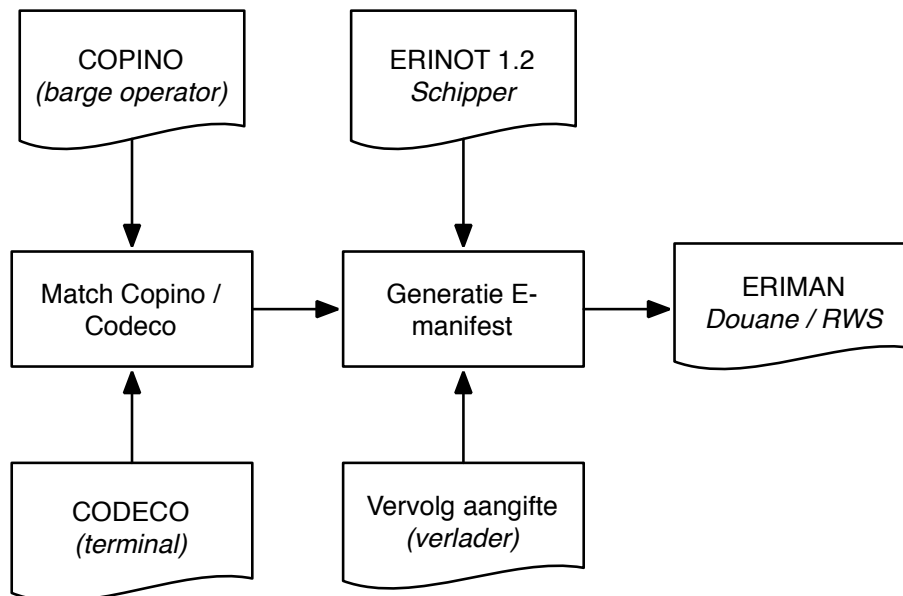
#### 3.1 Basisscenario

Voor import-containers – een belangrijke beperking van de pilot - is veelal de informatie over de goederen en het containernummer beschikbaar in het aangiftesysteem Douane Manifest. In de service Ladinginformatie van Portbase, wordt deze informatie beschikbaar gesteld aan de aangevers van opvolgende aangifte.

Daarnaast stuurt de deep sea terminal voor elke container die geladen of gelost wordt een zogenaamd gate-out of gate-in bericht naar de carrier (laad- en losbevestiging worden ook gefaciliteerd binnen het PCS). Dit bericht kan gematched worden op de voormelding (COPINO) die de barge operator via het PCS heeft verstuurd naar de deep sea terminal.

Op het moment dat deze twee berichten gematched zijn, is zeer waarschijnlijk alle informatie elektronisch aan de wal beschikbaar om een elektronisch manifest te kunnen versturen voor de betreffende container.

Het diagram op de volgende pagina toont schematisch hoe dit in zijn werk gaat.



In dit ideale scenario wordt, op het moment dat een ontvangen COPINO en een CODECO gematched worden, door Portbase een BICS melding (ERINOT 1.2) ontvangen en kan de informatie van de verlader (vervolg aangifte) betrokken worden om een elektronisch manifest te versturen naar Douane en andere ontvangende partijen (een en ander voor vertrek van het schip).

### 3.2 Opties voor generatie bericht

Aan bovengenoemd basisscenario kleeft een aantal nadelen. Ten eerste zal pas de na aanvang van de reis (en door de schipper gemeld), een Elektronisch Binnenvaartmanifest gegenereerd worden. Dit betekent dat er een periode is, waarbij onbekend is voor overheden welke container in welk schip zit. Echter, het bovengenoemde model kan aangepast worden, zodat een tweetal opties bekeken kunnen worden voor de generatie van een Elektronisch Binnenvaartmanifest.

#### 1) Per laad/los terminals

In plaats van een ERINOT 1.2 bericht als trigger te gebruiken, kan ook gekeken worden hoe lang er geen nieuwe berichten ontvangen zijn voor een bepaalde laad/los terminal combinatie door de deep sea terminal en kunnen de containers in een bundel gestuurd worden, middels een zogenaamd *verzamelmanifest*, naar de ontvangende partijen. Portbase kan deze timer variabele instellen en zo kan ervaring worden opgedaan met deze procedurele opzet van Elektronisch Binnenvaartmanifest.

Groot voordeel van deze optie, is dat de schipper niet de trigger zal zijn voor het genereren van een Elektronisch Binnenvaartmanifest. Nadeel is echter dat er per laad/los combinatie meerdere Elektronisch Binnenvaartmanifesten gegenereerd kunnen worden afhankelijk van de balans wanneer het Elektronisch Binnenvaartmanifest verstuurd moet worden en de actualiteit van de gegevens in

combinatie met een door de schipper gepland stuwageplan (of vlekkenplan).

## 2) Per container

Nagenoeg alle berichtuitwisseling in containertransport vindt plaats per container. De enige uitzondering hierop is de voormelding van transport van barge operator naar schipper en de informatie die de RWS verlangt van de schipper.

Door in plaats van een tijdstrigger te gebruiken, onmiddellijk per container een Elektronisch Binnenvaartmanifest te genereren, wordt de informatie in de ontvangende systemen zo actueel als mogelijk gehouden. Dit voordeel, tezamen met een hogere algemene nauwkeurigheid en mogelijkheden voor andere homogene vervoersstromen of modaliteiten kunnen als groot voordeel gezien worden.

Nadeel is echter dat er meer berichten gegenereerd zullen worden (voor iedere container één) en er mogelijk aanpassingen bij bestaande systemen moeten plaatsvinden om niet op basis van reisinformatie per laad/loscombinatie te werken, maar steeds per container de status van een aangifte te vervangen. Douane geeft aan deze variant minder aantrekkelijk te vinden, de pilot zal de voor- en nadelen daarom goed in beeld moeten brengen.

### *Uitkomst*

Bij beide scenario's zijn diverse voor- en nadelen te benoemen. Het doel van deze pilot is niet alleen om te demonstreren dat de genoemde werkwijze kán werken, maar ook welke voor- en nadelen horen bij welk scenario voor alle projectdeelnemers. Dit om vervolgens een goede afweging te kunnen maken welke oplossing de meest optimale balans heeft en om te zorgen voor een goede en snelle implementatie met groot draagvlak van papier arm varen in Fase 2.

## **3.3 Projectonderdelen fase 1**

Het project is onderverdeeld in een viertal stappen, op basis waarvan het project voortgang vindt.

Stap 1: Analyse match en opstellen meetpunten door projectdeelnemers

In deze stap vindt een detailanalyse plaats (er is reeds een analyse uitgevoerd) om vanuit de match, in combinatie met de ladinginformatie uit de vervolg aangifte, een elektronisch manifest te kunnen genereren. Tevens zullen alle projectdeelnemers objectieve meetpunten bepalen, op basis waarvan beoordeeld kan worden of de pilot (en welk scenario) succesvol is voor de betreffende projectdeelnemer. Bij deze meetpunten hoort ook het uitschrijven van de testscenario's (welke trigger momenten, resultaat, etc.) ingeregeld moeten worden in stap 3.

Stap 2: Bouw

In deze stap zal, als blijkt uit de detail fasering, de gewenste match-functie en trigger-functie gebouwd worden. Ook zullen, voor zover noodzakelijk, in de ontvangende systemen de relevante voorbereidingen worden getroffen. Het Elektronisch Binnenvaartmanifest zal via e-mail worden verstuurd, echter de inhoud van het bericht voldoet aan de opmaak conform de Message Implementation Guide van het Eriman bericht (Edifact).



De dataset is als volgt samengesteld:

- Transportidentificatie
- Reisidentificatie
- Containernummer
- MRN nummer
- IMO (optioneel)
- HS-code
- Gewicht
- Laadplaats container
- Losplaats container
- Boekingsnummer/rederijcode
- Manifestnummer (door Portbase te generen)

Aan het einde van de bouwfase zal droog worden getest. Hieruit kan naar voren komen dat vanuit Barge Planning niet alle data elementen voorhanden zijn (bijvoorbeeld MRN nummer). Mocht dat het geval zijn dan is het noodzakelijk hiervoor binnen PCS aanvullingen te plegen zodat een compleet Elektronisch Binnenvaartmanifest ontstaat.

**Stap 3: Uitvoeren Elektronisch Binnenvaartmanifest scenario's**

In deze stap worden, op basis van de bouwfase uit stap 2, de twee scenario's getest in de operationele omgeving. Daarmee komt Elektronisch Binnenvaartmanifest van de tekentafel in een 'live' omgeving terecht en kunnen de praktische aspecten worden gevolgd. Dit heeft uiteraard een impact op de bestaande operationele systemen, wat ook een reden is voor het in stap 1 opschrijven van meetpunten en testschema's. Instellingen kunnen niet zomaar aangepast worden, maar voor goede analyses zal dat wel noodzakelijk zijn en inzet van alle partijen vragen. Doel is om langdurig deze match uit te laten voeren voor een goede demonstrator.

**Stap 4: Analyse testresultaten en wetgeving en opstellen voorstel voor opschaling**

In deze stap worden de uit stap 3 behaalde meetresultaten geanalyseerd en kan op basis van deze meetresultaten bepaald worden of de pilot een succes is. Indien de pilot succesvol verloopt volgt als eindproduct van deze stap dus een voorstel voor opschaling in Fase 2, waarbij rekening wordt gehouden met de creatie van een Binnenvaart Single Window (BSW).

### **Verantwoordelijkheden**

Op basis van de fasering is per stap een aantal taken gedefinieerd, de tabel op de volgende pagina toont welke projectdeelnemers betrokken zijn bij welke taak.

| Stap | Projecttaak                                       | Verantwoordelijk | Uitvoerend             |
|------|---|------------------|------------------------|
| 1    | Analyse match                                     | Portbase         | Portbase, BTB          |
| 1    | Analyse van scenario's binnen interne organisatie | BTB              | Alle projectdeelnemers |
| 1    | Opstellen meetpunten                              | BTB/Portbase     | Alle projectdeelnemers |
| 2    | Bouw matchfunctie en manifest generatie           | Portbase         | BTB, Portbase          |
| 2    | Communicatie barge operators                      | BTB              | BTB, Portbase          |
| 3    | Uitvoeren testscenario                            | BTB/Portbase     | Alle projectdeelnemers |
| 4    | Analyse resultaten                                | BTB/Portbase     | Alle projectdeelnemers |
| 4    | Analyse juridische aspecten                       | BTB              | Alle projectdeelnemers |
| 4    | Opstellen visie & voorstel opschaling             | BTB/Portbase     | Alle projectdeelnemers |

### 3.4 Deliverables

Samengevat zullen in fase 1 van de Pilot Elektronisch Binnenvaartmanifest de volgende deliverables als output worden opgeleverd:

1. Een daadwerkelijk proef met één of meerdere methodes, met evaluatie van voor- en nadelen in de praktijk;
2. Een voorstel tot opschaling;
3. Een juridische analyse ten aanzien van het hergebruik en uitwisseling van data, al dan niet met/door de overheid, aan de hand waarvan eventuele belemmeringen of aandachtspunten worden benoemd;
4. Een analyse van de impact bij de overheidsdiensten en hun systemen;
5. Een voorstel hoe de niet-meegenomen containerstromen (export) bij een Elektronisch Binnenvaartmanifest betrokken kunnen worden.

Ten aanzien deliverable 4 verzoekt BTB het management van IDVV Spoor 2 de impactanalyse op de systemen van de overheid uit te voeren noodzakelijke informatie aan te leveren. De kosten hiervoor worden niet in dit voorstel begroot.

Als onderdeel van de pilot is ook rekening gehouden met het verzorgen van een communicatietraject rondom de werkzaamheden en over de uitkomsten daarvan, een en ander ter verhoging van de draagvlak voor de gekozen oplossing en opschaling ervan.

### 3.5 Projectbeperking

De scope van Fase 1 – Pilot Elektronisch Binnenvaartmanifest is duidelijk afgebakend: het betreft uitsluitend importcontainers die in Rotterdam aankomen en aangeleverd zijn door een deep sea carrier. De keuze voor deze inperking komt voort uit praktische overwegingen, deze containers doorlopen namelijk een helder en eenduidig afhandelingsproces in de haven. Dit in tegenstelling tot de export van containers waarbij meerdere keuze voor point of exit mogelijk zijn. Bij een succesvolle pilot is daarom in een later stadium te overwegen in fase 2 export ook te betrekken. Verder wordt het aantal operationele projectdeelnemers vanuit de markt vooralsnog beperkt tot twee, weliswaar grote barge operators en één deep sea

terminal, die alle gebruik maken van Barge Planning.

### 3.6 Projectdeelnemers

De pilot Elektronisch Binnenvaartmanifest kan rekenen op een groot draagvlak en omvat in deze fase alle relevante spelers, te weten:

- Douane
- RWS/SVC
- HbR
- Barge operators (nog nader te benoemen)
- Deep sea terminal (nog nader te benoemen)
- Portbase
- BTB

De rol van BTB als inhoudelijk deskundige op het gebied van ICT namens de binnenvaartsector, bestaat uit het leiden van het project, verzorgen van het draagvlak en communicatie en het opstellen van het advies c.q. visie hoe een en ander Fase 2 dient te worden voortgezet. Portbase vervult vanuit haar dienstverlenende rol het ontwerp, realisatie en test van de proef. Voor dit doel een team inzetten waarin de rollen vertegenwoordigd zijn die genoemde taken kunnen uitvoeren, aangestuurd door een interne projectmanager. Deze onderhoudt nauw contact met BTB.

## 4. Tijdsplanning

Onderstaande tabel toont de planning voor het project, welke gewijzigd kan worden afhankelijk ook van release windows van project deelnemers.

| Fase   | Doorlooptijd | Opmerkingen  |
|--------|--------------|--|
| Fase 1 | 2 weken      | Voorwerk is al in ruime mate gedaan  |
| Fase 2 | 1 maand      | Zal worden afgesloten door het droogtesten van het zendend systeem, echter ook van de ontvangende systemen |
| Fase 3 | 4 maanden    | 3 maanden scenario 1, 1 maand scenario 2   |
| Fase 4 | 2 maanden    | BTB en Portbase zullen gezamenlijk een eindrapport opstellen met input van de andere projectdeelnemers     |

Tijdens het proces kan, in nader overleg met Connekt, op een aantal momenten de tussenstand worden gepresenteerd. BTB zal alle andere noodzakelijke overlegmomenten organiseren.