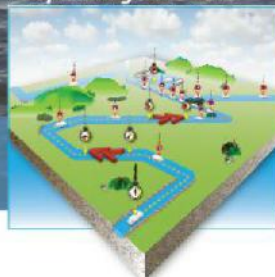


Wat is CoRISMa?

Reisplanning anno 2015



CoRISMa is een Europees project van Oostenrijk (Via Donau), Duitsland (Wasser und Schifffahrts Veranstaltung), België (NV De Scheepvaart), Luxemburg (Ministère du Développement durable et des infrastructures Département des transports) en Nederland (Rijkswaterstaat), gesubsidieerd vanuit TEN-T. Rijkswaterstaat is initiatiefnemer en coördinator van CoRISMa. TEN-T is een belangrijk fonds van de Europese Unie voor stimulering van Trans-Europese Netwerken voor Transport.

De welluidende naam 'CoRISMa' is afgeleid van de titel 'Corridor Management met behulp van RIS'. De benaming 'corridor' hangt samen met de nieuwe benadering van Rijkswaterstaat ten aanzien van dienstverlening aan de scheepvaart. Voorheen was die dienstverlening lokaal/regionaal georiënteerd: een brug een sluis, een splitsing van vaarwegen. De corridor benadering spreekt de Europese partners van CoRISMa aan en Corridor Management wordt nu op Europese schaal verder ontwikkeld. Het Europese project CoRISMa nadert de afronding en levert een aantal toepassingen waar de binnenvaart in Europa haar voordeel mee kan doen. Wat als de scheepvaart een reis volledig kan plannen, op basis actuele vaarweginformatie? Voor CoRISMa is het

antwoord op die vraag doorslaggevend. Met de informatie die de vaarwegbeheerder beschikbaar heeft – over sluisen, bruggen, vaarwegen, verkeer, gepland onderhoud etc. – kan die beheerder de scheepvaart zoveel informatie teruggeven, dat hij de schipper of de logistieke partijen in staat stelt om de reis ofwel het transport beter en efficiënter te plannen. Om dat op een volledige 'corridor' mogelijk te maken, spreekt men van 'Corridor Management'. Het doel van CoRISMa is in de dienstverlening aan de scheepvaart de RIS-mogelijkheden optimaal te benutten en zo de scheepvaart op de Europese Transportnetwerken te verbeteren. Omdat de landen niet allemaal in omvang en structuur vergelijkbare scheepvaart kennen, zal de ser-

In deze uitgave

Op weg naar een betrouwbare reisplanning	2
Pilot voor logistieke toepassingen	2
Sluisplanning op de Donau	2
Bezetting ligplaatsen op de Moezel	3
River Information Service (RIS)	3
Drie niveaus van Corridor Management	4
CoRISMa, veelomvattend project	4
Colofon	4

viceverlening aan de scheepvaart per corridor kunnen verschillen.

In het CoRISMa project worden er op een aantal locaties in Europa een aantal van die diensten/voorzieningen uitgetest. Corridorplanning en sluisplanning op de routes Rotterdam-Duitsland en Rotterdam-Antwerpen. Ook wordt er op die routes verkeersinformatie verstrekt. Op het Donau traject tussen Straubing (Duitsland) en Aschach (Oostenrijk) vindt er gegevensuitwisseling plaats ten behoeve van een verbeterde sluisplanning. Op de Moezel in Duitsland en Luxemburg testen we een applicatie die de ligplaatsbezetting aangeeft. En op de routes van Rotterdam, via Duitsland, naar Oostenrijk testen we de mogelijkheid om grensoverschrijdend positie-informatie op te vragen. Dit laatste onder strikte voorwaarden en met toestemming van de eigenaren van de schepen. ■

Hoe druk het is onderweg?

Kijk maar op de TIS-server



Het Beeld van de website met de TIS-server
<https://tis.vaarweginformatie.nl/corisma>

'TIS' staat voor Traffic Information Service, de verkeersinformatiedienst voor de binnenvaart.

De TIS-server van het project CoRISMa is in december openbaar, dus beschikbaar voor alle schippers.

Op de website <https://tis.vaarweginformatie.nl/corisma> is voor de hoofdtransportassen tussen Rotterdam en Duitsland en tussen Rotterdam en Antwerpen zichtbaar wat de actuele drukte is op de vaarwegen. Aan die actuele cijfers is een verwachting gekoppeld hoe die situatie zich de eerstvolgende zes uur zal ontwikkelen. Dat is informatie die meerwaarde biedt aan de schipper die zijn reis plant.

Naast de drukte op de vaarweg wordt vermeldt wat de wachttijd, pas-

seertijden en schuttijd zijn bij de tien sluisen op die corridors. Kennis is macht. Als je een stukje in de toekomst kan kijken, kun je je daarop voorbereiden. Dat is niet langer toekomstmuziek. Als een schipper zijn reis plant, kan hij met behulp van TIS zien hoe druk de vaarweg is, wat de wachttijd bij een sluis is en het mooiste is: hij kan zien hoe dit zich de volgende zes uur zal ontwikkelen.

Met één klik naar
de verkeersinformatie op de vaarweg

Lees verder op pagina 2 >>

>> Vervolg van pagina 1

Wat ziet de schipper op de TIS website?

Een eenvoudige vaarkaart met verkeersstromen in beide richtingen, vergelijkbaar met de filekaarten op internet van de ANWB. Bij inzoomen worden de individuele schepen als stipje zichtbaar, waarbij er onderscheid gemaakt wordt tussen de opvarende en afvarende schepen. Op de TIS website kan de schipper de passeertijden per sluiscomplex opvragen. Door het sluisicoontje aan te klikken worden per vaarrichting de wachttijd en de schuttijd gepresenteerd. Ook staat er informatie op de website over de status van de sluis. Onder andere of wordt gesloten of dat de schepen de sluis in- of uitvaren. De intensiteitskaarten en de wachttijden zijn voor iedereen beschikbaar in december. Het is een

proef en CoRISMa – in Nederland vertegenwoordigd door Rijkswaterstaat – wil graag dat zoveel mogelijk schippers hier gebruik van maken en commentaar geven.

Internationaal

Om een periode van zes uur te kunnen voorspellen wat er gebeurt in de intensiteit op een vaarweg en bij de sluisen, wordt ook informatie over de positie van schepen vanuit de buurlanden gebruikt. Het gaat ook om een proef, een indicatie of de schippers iets kan met de informatie die hem wordt aangeboden. Verkeersinformatie kan een waardevolle aanvulling op zijn op de vaarweginformatie die de vaarwegbeheerders in

de bij CoRISMa betrokken landen al bieden aan de schipper (zoals in Nederland www.vaarweginformatie.nl). De website van de TIS-server biedt verkeersinformatie, die heel nuttig kan zijn voor de schippers. Daarom is Rijkswaterstaat benieuwd naar de indrukken en ervaringen van schippers hiermee. 'We willen hier de discussie mee starten: is dit zinnige informatie of niet? Daarom willen we iedereen de functionaliteit tonen.' Aldus Rijkswaterstaat. De feedback waar RWS naar op zoek is, loopt via Bureau Telematica Binnenvaart:

www.binnenvaart.org
010-2060606 ■





RIS

De ontwikkeling van River Information Services (RIS) is al sinds de jaren '90 een belangrijk element in het beleid van de Europese Unie in de stimulering van het vervoer over water. Alle projecten met RIS in hun naam hadden tot doel om de mogelijkheden van digitale communicatie optimaal beschikbaar te maken van de scheepvaart op de binnenwateren.

Digitale uitwisseling van informatie tussen vervoerders, vaarwegbeheerders en andere logistieke partijen verbetert de communicatie en kan veel voordelen bieden. Het kan immers leiden tot een meer flexibele en efficiënte logistieke keten, waarbij snel betrokken, zodat logistieke informatiediensten de vervoersketen kunnen optimaliseren. Evenals de razendsnelle ontwikkeling van de tele-

communicatie in de hele samenleving, heeft RIS zich een niet meer weg te denken plek veroverd in de Europese binnenvaart. Om daar te komen is al een lange weg afgelegd, maar anders dan in de maatschappij – waar de massale afzetmarkt de ontwikkeling lucratief maakt voor grote bedrijven om te investeren in die ontwikkeling – is er in de relatief kleine markt van de binnenvaart nogal

wat zendingswerk nodig om de toepassingen aan te laten slaan. Er kan nog veel verbeterd worden aan de digitale informatieoverdracht tussen schepen en vaarwegbeheerders. En het wordt de hoogste tijd dat iedere schipper zich hierbij betrokken voelt. Het is immers zijn werk, zijn leven en zijn toekomst. ■

Sluisplanning op de Donau

Op het traject Straubing naar Aschach wordt door Duitsland een sluisplanningssysteem ontwikkeld. Het idee achter het sluisplanningssysteem is dat de schipper voor de eerste sluis die hij moet passeren op het traject Straubing Jochenstein van de vaarwegbeheerder een tijdsvenster krijgt om te schutten. Daar kan hij tijdens de reis rekening mee houden en op rekenen.

Voor het maken van goede automatische sluisplanningen in Duitsland is het van belang dat men op de sluis weet welke schepen eraan komen vanuit Oostenrijk. Ook de Oostenrijkse sluismeesters op de Aschach sluis weten graag vroegtijdig welke schepen hun sluis naderen. Daarom is er binnen CoRISMa door Duitsland (WSV) en Oostenrijk (Via Donau) gewerkt aan het automatisch uitwisselen van scheeps- en statusinformatie zodra een schip de sluis Aschach in Oostenrijk of Jochenstein in Duitsland passeert. Het

doel is om de vaartijd van de schepen voorspelbaarder en dus betrouwbaarder te maken, waarmee de scheepvaart op de Donau een verbetering maakt. Bijkomend voordeel is dat schepen minder snel hoeven te varen en dus besparing op brandstofverbruik mogelijk is. ■

Van A ... na

CoRISMa



ar Binnenvaart...



Op weg naar betrouwbare reisplanning

CoRISMa maakt gebruik van het project Verkeersmanagement Centrale van Morgen (VCM).

Dankzij VCM en CoRISMa is het ook voor een binnenschip mogelijk om de ontvanger van de goederen al bij vertrek van de laadplaats een nauwkeurige aankomsttijd door te geven.

Hoewel de toepassingen nog in de testfase zijn, kan de binnenvaart op twee grote transportassen in december 2015 al gebruik maken van informatie over verwachte drukte op de vaarweg en de dito wachttijden bij de sluizen. Via deze River of Information roepen de projectteams CoRISMa en VCM de schippers op om hun ervaringen met deze toepassingen te delen. Belangrijke reden voor de proefneming is het bepalen of schippers echt baat bij deze informatie hebben. Reacties van de schippers zullen mede bepalend zijn of deze voorzieningen ook permanent beschikbaar komen voor de scheepvaart.

De modernste routeplanners in auto's geven vanaf het vertrek een goede indruk van de aankomsttijd. Het ingenieuze instrument voorspelt de reistijd op basis van de bekende gegevens zoals de afstand en de maximum snelheden onderweg. Een echt slimme, accurate voorspelling is echter alleen mogelijk als ook de actuele situatie op de wegen bekend is, zodat de voorspelde aankomsttijd ook realistisch is. Tot zo ver verschilt de situatie op de vaarwegen niet veel van die op de weg. Alleen is de informatie over de drukte op de vaarwegen en de wachttijden bij sluizen en

bruggen niet opgenomen in de routeplanners. Dankzij AIS (Automatic Identification System) en de in VCM ontwikkelde trajectplanner- en sluisplanningssystemen is die informatie wel beschikbaar. Tot nu toe werd die informatie nauwelijks gedeeld met de schipper. Daar komt verandering in. In Nederland gebeurt dit via VCM en in Europa wordt in CoRISMa hard gewerkt aan het verstrekken van informatie ten baten van betrouwbaardere reistijden. Beide projecten onderzoeken hoe deze verkeersinformatie nuttig gemaakt kan worden voor de scheepvaart op de hoofdtransportassen. ■



Betrouwbare reisplanning

Pilot voor logistieke toepassingen

Op de achterzijde van deze River of Information staat een artikel over de drie niveaus van Corridor Management. Op het derde niveau komt de informatie over verkeers en transport informatie in de binnenvaart beschikbaar voor alle betrokkenen in de logistieke keten, dit alles natuurlijk met uitdrukkelijke toestemming van de schipper. Het project 'Schepen Positie Gegevens Uitwisseling voor Logistieke Doelinden' waaraan Duitsland, Nederland en Oostenrijk meewerken, is een eerste aanzet daartoe.

Informatie wordt alleen aan derden in de logistieke keten verstrekt indien de eigenaar van het betreffende schip daar toestemming voor geeft. Daar houdt iedereen zich aan. Natuurlijk speelt privacywetgeving daarbij een rol, maar ook de maatschappelijke verantwoordelijkheid van alle betrokkenen. Bij de pilot gaat het er vooral om inzicht te krijgen of de uitgewisselde positie-informatie waarde toevoegt. De informatie die wordt gedeeld, betreft de positie van het schip. Op basis hiervan kan een inschatting gemaakt worden van de aankomsttijd van het schip. Het voordeel dat uit deze informatiedeling wordt verkregen, betreft opnieuw verhoging van de efficiency, vooral bij grensoverschrijdend vervoer. Uiteindelijk moet het ook leiden tot meer efficiency op de losplaats, waar kranen en menskracht effectiever kunnen worden ingezet als precies bekend is hoe laat een schip arriveert. Bovendien kan de betreffende inland terminal het voor- of natransport beter organiseren.

De website is besloten en alleen toegankelijk met een wachtwoord voor van tevoren geregistreerde deelnemers. ■

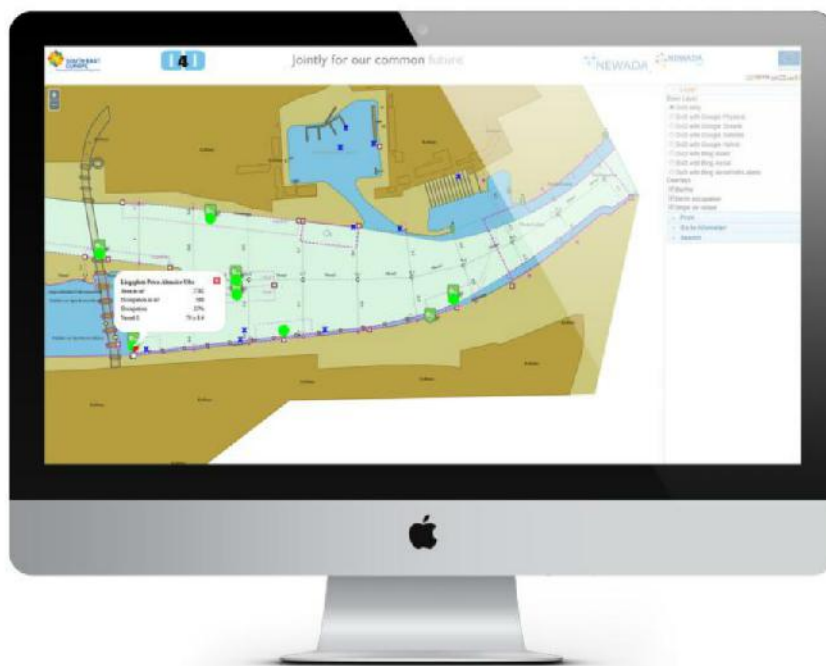


Bezetting ligplaatsen op de Moezel

Er wordt binnenkort ook een website geopend met informatie over de bezetting van de ligplaatsen op de Moezel: <http://lux.d4d-portal.info>. Dit is een grensoverschrijdend deelproject van CoRISMa voor de ligplaatsen in Duitsland en Luxemburg.

Deze website is zeker belangrijk voor de passagiersschepen die veel op de Moezel varen. In Luxemburg kunnen de passagiersschepen ligplaatsen reserveren door contact op te nemen met de beheerder. Maar nu kan de scheepvaart op de Moezel via de speciale server het bezettingspercentage van de ligplaatsen bekijken.

Bovendien vermeldt de website voor de Moezel in Luxemburg welke ligplaatsen voor welk tijdvenster al gereserveerd zijn. Naast informatie over de bezetting is er ook informatie over de afmetingen van de ligplaatsen beschikbaar plus een overzicht van voorzieningen. Uiteindelijk leidt het bekendmaken van waar nog ligplaatsen beschikbaar zijn tot meer efficiency in reisplanning van de binnenvaart. ■



Het scherm van de server voor ligplaatsen op de Moezel



Hoe zien de drie niveaus van het Corridor Management eruit?

1. Basisinformatie voor reizen over de vaarwegen.

Antwoorden op deze vragen:

- Hoeveel sluizen zijn er?
- Kan ik er komen met mijn schip?
- Zijn ze open?
- Wat zijn de actuele waterstanden?
- Waar vind ik internationale informatie?

2. Verkeersmanagement

- Actuele verkeersinformatie met antwoorden op deze vragen:
 - Hoeveel schepen zijn onderweg op mijn route?
 - Wanneer kan ik gesloten worden?
 - Wat is mijn ETA (verwachte aankomst tijd)?
- Betere reisplanning en weten waar het schip zich bevindt.
- Voorspelling van de verkeersontwikkeling op basis van de verwachtingen, ten bate van de planning van schippers, rederijen en beheerders van de vaarweg.

3. Logistiek management

- Een nieuwe dimensie: de informatie die aanwezig is in de scheepvaart en bij beheerders wordt gebruikt om de vervoersketen te optimaliseren, dus buitenstaanders als verladers, verzenders en ontvangers van de lading gebruiken die informatie.
- Expediteurs en verladers halen hier gedetailleerde informatie over de scheepvaart uit, zodat de supply chain efficiënter wordt.
- Schippers en reders profiteren van deze informatieoverdracht – die echter alleen plaatsvindt met hun medeweten en goedkeuring.
- De binnenvaart wordt hierdoor sterker.

De drie niveaus van Corridor Management

Corridor Management zoals bepaald in CoRISMa kent drie lagen. De eerste laag bestaat uit het verstrekken van vaarweginformatie en berichten aan de scheepvaart en is bij iedereen in de scheepvaart wel bekend. De tweede laag is nieuw en gaat over het leveren van verkeersinformatie.

Op de weg vinden we verkeersinformatie de normaalste zaak van de wereld, maar ook op de vaarweg zal deze dienstverlening toegevoegde waarde bieden. In die tweede laag spelen zich de meeste CoRISMa-pilots (TIS, reis en corridorplanning, ligplaatsbezetting) af en wanneer deze pilots succesvol zijn zal het leveren van verkeersinformatie de komende jaren voor de bin-

nenvaart werkelijkheid gaan worden. De derde Corridor Management-laag betreft logistieke diensten. Met RIS is altijd voorzien dat er informatiediensten geleverd zouden worden voor transport management. Dit is tot op heden nog niet uit de verf gekomen. Met de ontwikkeling van Corridor Management in CoRISMa wordt beoogd ook de logistieke informatiediensten beschikbaar te stellen.

De vaarwegbeheerder kan in het kader van de logistieke diensten een sterke, betrouwbare partner zijn, die structuur biedt aan de informatiestroom in de keten. Daarbij staat voorop dat informatie altijd alleen wordt overgedragen met instemming van degene wie het betreft. De performance van de binnenvaart verbetert dankzij de betrouwbare reistijden waarmee verladers en ontvangers beter kunnen plannen. ■

Colofon

River of Information is een uitgave van Bureau Telematica Binnenvaart, mogelijk gemaakt door: Rijkswaterstaat

Redactie:

Michel Gonlag, Henk van Laar.

Fotografie:

MG Redacties, Arie Jonkman Fotografie

Vormgeving:

HP Visuele Communicatie,

Paul Hamel

Denise Verberne

Druk:

Drukkerij OCC dehoog

Contact:

Bureau Telematica Binnenvaart,

010-2060606, www.binnenvaart.org

