

2 Voorlichtingsbijeenkomst over de invoering van elektronisch melden in de Rijnvaart, georganiseerd door de CCR, „Elektronisch melden - Hoe gaat het verder?“ 12 mei 2009

Conclusies vanuit de optiek van overheidsinstanties inzake waterwegen

Peter Stuurman, *Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Openbarewerkzaamheden, Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland, Arnhem, Nederland*

Ik heb een aantal zaken op gepikt uit de diverse presentaties Van met name hedenochtend. Soms zijn er zaken duidelijk gezegd, maar ook veel zaken kwamen versluierd door of zoals ook wel in “goed Nederlands” tussen de regels door.

- Met de toezegging van invoering op 1.1.2010 hebben de vaarwegbeheerders een verantwoordelijkheid op zich genomen en zijn zij ook verplicht alles te doen om dit na te komen.
- Belangrijk is dat als overheden willen dat een schip zich meldt voor het de reis aanvangt, dat die betrokken overheid er ook voor zorgt dat de technische infrastructuur waarvoor zij verantwoordelijk is, betrouwbaar is en ook een hoge beschikbaarheid heeft. Aangezien veel van de problemen van doen hebben met de verbindingen valt het te overwegen om te voorzien in een soort back-up systeem dat wel gevuld kan worden met gegevens en deze na het weer tot stand komen van de verbinding automatisch door zendt het systeem in. In dit kader baart de 30 minuten-termijn bij MIB-II mij ook zorgen.
- Er blijkt veel onduidelijkheid te zijn over wat nu elektronisch melden is. Nu lijkt dat nog geen probleem te zijn maar straks zorgt dat voor juridische problemen, want E-mail, fax, mobiele telefoon is allemaal elektronisch.
- De organisatie van het elektronisch melden maar misschien ook wel die van het gewone melden moet zowel aan boord als ook op de posten beter gestructureerd worden en hoe vervelend het ook klinkt we moeten het doen volgens goed omschreven procedures.
- We moeten zorgen voor een duidelijke voorlichting over het hoe en waarom van het melden en in dit geval elektronisch melden. Waarom wordt het gedaan, oa. voor de calamiteitenbestrijding (weten waar wat is) en de veiligheid op het water. Dit onderschrijft de noodzaak van goede en betrouwbare gegevens. Zorg er ook voor dat de voorlichting de schippers aanspreekt. Dus pas op voor semiamtelijk en juridisch taalgebruik wat door de doelgroep van schippers niet begrepen wordt.
- We zijn er achter gekomen dat het qua organisatie wel een meer complexer probleem is dan het technische deel. We hebben geleerd dat samenwerken vanaf het begin in het hele proces belangrijk is voor nu en in de toekomst. Hoe en in welke mate kan per projecten en geval verschillen.
- We moeten zorgen dat we een Europees brede dan wel Rijnbrede uniforme set van te melden gegevens hebben en dat die per land verschillend gebruikt worden en voor verschillende doeleinden is geen probleem, maar de schipper hoeft maar een keer te melden.

- De demo en ook mijn langjarige ervaring met calamiteitenbestrijding heeft mij nog weer eens duidelijk gemaakt dat het absoluut niet volstaat om te weten dat een bepaalde container aan boord is. Ik moet weten welke container het is (containernummer) en waar die staat (stuwplan). Persoonlijk heb ik de ervaring dat bij een calamiteit van enige omvang de schipper veelal de eerste tijd niet goed aanspreekbaar is en hij, mij de betreffende info niet geven kan.
- Met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de schippers kunnen we constateren dat het vervoer per binnenschip slechts een schakel is in de totale transportketen. In hoeverre de CCR en de vaarwegbeheerders daar grip op willen/kunnen hebben is de vraag. Het is wel een punt van aandacht om er voor te zorgen dat de schipper over de juiste en correcte ladinggegevens beschikt. Qua mogelijkheden van de huidige ICT moet het eigenlijk geen probleem zijn. Een ander punt van aandacht hierbij is ook dat de schipper 24 uur per dag de gegevens moet kunnen opvragen dan wel aangeleverd moet kunnen krijgen en niet afhankelijk zijn van de werktijden van een kantoor.
- Reeds in 1995 was er sprake van om langs de Rijn 1 systeem te hebben voor het melden van scheepsgegevens, maar toen was de tijd er waarschijnlijk nog niet rijp voor. Nu vele jaren later is er in toenemende mate meer samenwerking. Het is dan ook een open deur dat er tenminste voor de Rijn en mogelijk ook voor Europa één systeem moet komen voor het melden/monitoren van de scheepsgegevens.
