

Beleidskompasformulier internetconsultatie

‘Binnenvaartpolitiereglement’

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

- Binnenvaartschippers; en
- Exploitanten van binnenvaartschepen.

Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

- Rijkswaterstaat;
- Binnenvaartschippers; en
- Exploitanten van binnenvaartschepen.

Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

De wijzigingen van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) komen voort uit wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR). De voorschriften in het RPR worden opgesteld door het Comité Politiereglement (CP) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Naast het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is ook Rijkswaterstaat onderdeel van de Nederlandse delegatie van dit comité. De schippers en exploitanten zijn internationaal verenigd en door de CCR erkend. Deze status verzekert hen van deelname aan de werkgroepen en andere activiteiten van de CCR en geeft hen toegang tot de werkdokumenten van de CCR. De erkende organisaties worden regelmatig geraadpleegd en daarnaast aangemoedigd om hun problemen en voorstellen aan de CCR voor te leggen. De erkende organisaties worden zowel nationaal als internationaal veelvuldig geraadpleegd als het om nieuwe en/of gewijzigde regelgeving gaat.

1. Wat is het probleem?

a) Wat is het probleem?

Het BPR is niet in lijn met het RPR en de eFTI-verordening. Dat moet wel het geval zijn.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Het BPR moet expliciet worden aangepast op de inhoud van andere internationale en/of Europese reglementen en regelgeving.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Het RPR geldt alleen op de Rijn. Het BPR geldt op de meeste binnenwateren.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het huidige beleid is erop gericht om het BPR inhoudelijk zoveel mogelijk aan te laten sluiten op het RPR.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De minister is wetgever en eindverantwoordelijk voor vlot en veilig scheepvaartverkeer. Een veilige deelname aan de scheepvaart vraagt om een regelgevend kader in de vorm van de Scheepvaartverkeerswet en onderliggende reglementen zoals het BPR en het RPR. Het ordeningsrecht op het water is een exclusieve taak van de minister.

2. Wat is het beoogde doel?

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het belangrijkste beleidsdoel is het waarborgen van een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Dit wordt onder andere behaald door het BPR en het RPR inhoudelijk zoveel mogelijk op elkaar aan te laten sluiten. Dit is op de volgende manier uitgewerkt:

- Artikel 1.07 BPR is in lijn gebracht met het RPR. De eisen voor de belading, het uitzicht en het ten hoogste toegelaten aantal passagiers zijn in 2018 in het RPR namelijk aangescherpt. Deze eisen moeten ook gaan gelden op de binnenwateren waar het BPR van kracht is. Zo hebben alle binnenwateren hetzelfde veiligheidsniveau.
- Artikelen 1.10 en 1.10a en Bijlage 13 zijn in lijn gebracht met de Europese eFTI-verordening. In de verordening staat dat alle lidstaten van de Europese Unie elektronische transportgegevens moeten accepteren. Bedrijven kunnen dan kiezen om vrachtinformatie digitaal of op papier aan te leveren aan de autoriteiten. In het BPR is het dan ook mogelijk gemaakt dat scheepsbescheiden (zoals vrachtdocumenten) die onder de reikwijdte van deze verordening vallen ook digitaal aan boord mogen zijn.
- Artikel 4.07 is gewijzigd. Zo wordt verwezen naar 'een Certificaat van Onderzoek of een overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn als gelijkwaardig erkend certificaat'. Hiermee wordt (tekstueel) aangesloten bij het RPR.

b) Aan welke duurzame ontwikkelingsdoelen (sustainable development goals, SDG's) en brede welvaartsuitkomsten dragen de doelen bij?

Niet van toepassing.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Niet van toepassing.

b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Niet van toepassing.

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Niet van toepassing.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

De wijziging van het BPR stelt naar verwachting een gelijk veiligheidsniveau zeker als met het RPR. Daarnaast is de verwachting dat Nederland als EU-lidstaat met deze wijziging voldoet aan de inhoud van een Europese verordening. Tenslotte is de verwachting dat het voor de schippers prettiger is als twee belangrijke verkeersreglementen inhoudelijk zoveel mogelijk op elkaar aansluiten. Wisselende regels kunnen zorgen voor fouten en verwarring. Het aansluiten van de reglementen moet uiteindelijk bijdragen aan het verhogen van de scheepvaartverkeersveiligheid.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

De wijziging van het BPR is voor advies voorgelegd aan de ATR. De ATR heeft nog geen advies gegeven.

5. Wat is de voorkeursoptie?

a) Wat is het voorstel?

Het wijzigen van het BPR.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Het BPR wordt in lijn gebracht met het RPR. De totstandkoming van de voorschriften in het RPR wordt in samenspraak gedaan met het varend bedrijfsleven en de primaire handhaver van het reglement (Rijkswaterstaat). Ook de sector heeft voordeel van zo veilig mogelijk transport over de binnenwateren. Bovenstaande aspecten worden altijd meegenomen in de overwegingen om regelgeving te creëren of te wijzigen.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Het ontwerpbesluit wordt voorgehangen bij de Eerste Kamer en Tweede Kamer. Er wordt niet verwacht dat op het ontwerpbesluit wordt ingegaan.

d) Hoe ziet de voorgenomen monitoring en evaluatie eruit?

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat in goed contact met belanghebbenden. Zij kunnen altijd een wijzigingsvoorstel doen of bedenkingen uiten bij de voorschriften uit het BPR. Het ministerie kijkt altijd naar deze input.