

Besluit van

houdende wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement territoriale zee in verband met vergaand geautomatiseerd varen, het stimuleren van de toepassing van schepen met duurzamere brandstoffen en emissie loze aandrijving door schepen en de correctie van enkele onvolkomenheden en verouderde verwijzingen

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van Datum, nr. IenW/BSK-nr, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. nr);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-nr, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het bij het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement behorend Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel C, subonderdeel 6°, wordt "snel flikkerlicht" vervangen door "licht dat snel flikkert".
2. In onderdeel D worden na definitiebepaling 13°, onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het slot van die definitiebepaling, drie definitiebepalingen toegevoegd, luidende:
14°. *ES-TRIN*: krachtens artikel 8 van de Binnenvaartwet als bijlage 1.1a van de Binnenvaartregeling opgenomen Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen;

15°. *vloeibaar aardgas (LNG)*: aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van -161 °C;

16°. *vergaand geautomatiseerd varen*: varen met een schip waarbij bepaalde menselijke taken worden overgenomen door één of meerdere geautomatiseerde toepassingen.

B

In artikel 1.07, tweede lid, onderdeel d, wordt 'artikel 7.02 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995' vervangen door 'artikel 7.02 ES-TRIN'.

C

In artikel 1.08, eerste lid, wordt 'artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995, zoals opgenomen in bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling' vervangen door 'artikel 13.08, tweede en derde lid, ES-TRIN'.

D

In artikel 1.23, eerste lid, wordt na 'of drijvende voorwerpen zijn betrokken,' ingevoegd 'een praktijktest met vergaand geautomatiseerd varen,'.

E

Na artikel 1.24 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1.25 Ontheffingsmogelijkheid in het kader van vergaand geautomatiseerd varen

1. De bevoegde autoriteit kan voor schepen die gebruik maken van vergaand geautomatiseerd varen ontheffing verlenen van één of meer van de volgende artikelen 1.02, 1.03, 1.04, 1.05, 1.07, 1.08, 1.09, 1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 2.01, 2.02, 3.02, 3.03, 3.04, 3.05, 3.06, 3.07, 3.08, 3.09, 3.13, 3.14, 3.20, 3.23, 3.25, 3.26, 3.31, 3.33, 3.34, 4.02, 4.05, 4.06, 4.07, 6.03, 6.19, 6.26, 6.28, 6.30, 6.32, 6.33, 9.07.

2. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend en er kunnen voorschriften aan worden verbonden zodat de veilige en vlotte vaart gewaarborgd blijft.

F

Aan hoofdstuk 2 wordt na artikel 2.05 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

1. Een schip dat vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruikt, voert een kenteken.
2. Dit kenteken is rechthoekig, met de vermelding "LNG" in witte letters op een rode ondergrond, met een witte rand met een breedte van ten minste 5 cm.

De afmeting van de langste zijde van de rechthoek bedraagt ten minste 60 cm.

De letters hebben een hoogte van ten minste 20 cm. De breedte van de letters en de stamdikte staan in goede verhouding tot de hoogte.

3. Het kenteken is op een geschikte en goed zichtbare plaats aangebracht.
4. Het teken wordt zo nodig verlicht om 's nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

G

Artikel 3.14 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt na "nr. 7.1.5.0" ingevoegd "of nr. 7.2.5.0".
2. In het zevende lid wordt "nr. 8.1.8" vervangen door "nr. 1.16.1.1.1".

H

In de artikelen 3.27 en 3.28 wordt telkens "snel flikkerlicht" vervangen door "licht dat snel flinkt".

I

De artikelen 3.31 en 3.32 komen te luiden:

Artikel 3.31. Teken van het verbod van toegang aan boord

1. Indien op grond van wettelijke voorschriften de toegang aan boord voor onbevoegden is verboden, moet dit verbod worden aangeduid door: één of meer ronde witte symbolen met een rode rand en een rode diagonale balk en met, in zwart, de afbeelding van een afwerende hand. Deze symbolen moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. De doorsnede van deze symbolen moet ongeveer 0,60 m bedragen.
2. Deze symbolen moeten zo nodig worden verlicht om des nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

Artikel 3.32 Teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken

1. Indien het op grond van wettelijke voorschriften aan boord is verboden:
 - a. te roken; of
 - b. onbeschermd licht of vuur te gebruiken,moet dit verbod worden aangeduid door één of meer ronde witte symbolen met een rode rand en een rode diagonale balk en met de afbeelding van een brandende lucifer. Deze symbolen moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. De doorsnede van deze symbolen moet ongeveer 0,60 m bedragen.
2. Deze symbolen moeten zo nodig worden verlicht om des nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

J

Artikel 4.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt "artikel 7.06, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995" vervangen door "artikel 7.06, derde lid, van ES-TRIN".
2. In het vijfde lid wordt "artikel 7.06, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995" vervangen door "artikel 7.06, derde lid, van ES-TRIN" en wordt "aan Richtlijn 1999/5/EG (R&TTE-richtlijn) en" vervangen door "aan Richtlijn 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van radioapparatuur en tot intrekking van Richtlijn 1999/5/EG (PbEU L 153) alsmede".

K

In artikel 6.28 wordt onder vernummering van het vijftiende tot zestiende lid een lid ingevoegd, luidende:

15. Schepen en samenstellen die het kenteken, bedoeld in artikel 2.06, voeren, mogen de sluis niet binnenvaren indien er vloeibaar aardgas (LNG) vrijkomt buiten de LNG-installatie, of indien verwacht kan worden dat er vloeibaar aardgas (LNG) buiten de LNG-installatie zal vrijkomen tijdens het schutten.

L

Aan artikel 7.06 worden drie leden toegevoegd, luidende:

4. Op ligplaatsen waar het teken B.12 (bijlage 7) is geplaatst, worden alle schepen aan een bedrijfsklare walstroomaansluiting aangesloten en wordt de volledige behoefte aan elektrische energie tijdens het stilliggen daaruit gedekt.
5. Uitzonderingen op het vierde lid kunnen worden aangegeven op een toegevoegd rechthoekig wit bord, dat onder het teken B.12 is aangebracht.
6. Het vierde lid is niet van toepassing op schepen die tijdens het stilliggen uitsluitend van een energievoorziening gebruikmaken, die geen geluid alsmede geen schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes veroorzaakt.

M

Aan artikel 7.08 worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. Een stilliggend schip dat het kenteken, bedoeld in artikel 2.06, voert, is onder een zich voortdurend aan boord bevindende terzake kundige wachtsman gesteld, tenzij:
 - a. vloeibaar aardgas (LNG) aan boord van het schip niet als brandstof wordt verbruikt;
 - b. de operationele gegevens van de LNG-installatie van het schip op afstand worden uitgelezen; en
 - c. het schip onder toezicht is gesteld van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen.
4. De bevoegde autoriteit kan ontheffing of vrijstelling verlenen van het derde lid. Aan de ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften verbonden worden.

N

Aan hoofdstuk 8 wordt na artikel 8.08 een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 8.09. Veiligheid aan boord van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

1. Alvorens te beginnen met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) vergewist de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan dat:
 - a. de voorgeschreven brandbestrijdingsmiddelen te allen tijde operationeel zijn; en
 - b. tussen het schip en de kade de voorgeschreven middelen aanwezig zijn voor de evacuatie van personen aan boord van het schip dat moet bunkeren.

2. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle toegangen en alle openingen van ruimten toegankelijk vanaf het dek en alle openingen van ruimten naar de buitenlucht gesloten zijn, met uitzondering van:

- a. aanzuigopeningen van in bedrijf zijnde motoren;
- b. ventilatieopeningen van machinekamers indien de motoren in bedrijf zijn;
- c. ventilatieopeningen voor een ruimte met een overdrukinstallatie; en
- d. ventilatieopeningen van een airconditioningsinstallatie, indien deze openingen zijn voorzien van een gasdetectie-installatie.

Toegangen en openingen mogen slechts indien noodzakelijk voor korte tijd met toestemming van de schipper worden geopend.

3. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moet de schipper zich er voortdurend van vergewissen dat het rookverbod aan boord en in de bunkerzone wordt nageleefd. Het rookverbod is eveneens van toepassing op elektronische sigaretten en andere soortgelijke apparaten. Het rookverbod is niet van toepassing in de accommodatieruimten en het stuurhuis, indien daarvan de ramen, deuren, schijnlichten en luiken gesloten zijn.

4. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle vanaf het dek toegankelijke ruimten ontvlucht worden.

O

Aan artikel 9.02 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Bij de verlening van een ontheffing als bedoeld in het derde lid, kan de bevoegde autoriteit bij de op te leggen beperkingen, voorschriften en het bepalen van de geldingsduur onderscheid maken naar gelang de karakteristieken van het schip die bijdragen aan innovatie of verduurzaming van de binnenvaart.

P

In artikel 9.03, zesde lid, wordt na de tweede volzin een zin toegevoegd, luidende: "Deze mogelijkheid om ontheffing te verlenen geldt ook voor het ligplaats nemen door het gebruik van spudpalen, dat op grond van artikel 7.03, eerste lid, onderdeel a, verboden is op de vaarwegen, bedoeld in het eerste lid."

Q

Artikel 10.10, tweede en derde lid, komen te luiden:

2. Een schip dat het licht of het dagteken, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, moet voeren, mag geen ligplaats nemen binnen een afstand van 50 meter van andere schepen.

3. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen afwijkingen toestaan.

R

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na schets 64 wordt schets 64a ingevoegd:



64a



Artikel 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

2. Schets 65 wordt vervangen door:



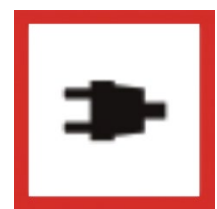
3. Schets 66 wordt vervangen door:



S

In bijlage 7, wordt in onderdeel B. GEBODSTEKENS, na gebodsteken B.11 een gebodsteken toegevoegd, luidende:

B.12 Verplichting tot het gebruik van walstroomaansluitingen
(artikel 7.06, vierde lid)



T

In bijlage 8, onderdeel 7.2.2 wordt "rood-wit horizontaal" vervangen door "groen-wit horizontaal" en wordt "rood cilindervormig topteken" vervangen door "groen kegelvormig topteken met de top naar boven gericht".

U

Bijlage 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan onderdeel a, nummer 2, wordt na "het Spui" toegevoegd "en de Beningen".
2. Aan onderdeel a, nummer 8, wordt na "het Hollandsch Diep" toegevoegd "en het Haringvliet".
3. Aan onderdeel a, nummer 44, wordt na "de Bergsche Maas" toegevoegd "en de Amer".
4. In onderdeel a worden onder vervanging van de punt aan het einde van nummer 57 door een puntkomma twee nummers toegevoegd, luidende:
 58. de Hollandsche IJssel;
 59. het Wantij van Rijkshaven (kmr 0.00) tot Ottersluis (kmr 7.065).
5. In onderdeel b worden onder vervanging van de punt aan het einde van nummer 2 door een puntkomma twee nummers toegevoegd, luidende:
 3. Het Spui en de Beningen;
 4. Het Wantij van Prins Hendrikbrug (kmr 0.850) tot Ottersluis (kmr 7.065).

Artikel II

In artikel 12, eerste lid, van het Scheepvaartreglement territoriale zee wordt na 'oefeningen en trainingen daaronder begrepen,' ingevoegd 'alsmede een praktijktest met vergaand geautomatiseerd varen,'.

Artikel III

Artikel 2 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt na "het Binnenvaartpolitiereglement" ingevoegd "met uitzondering van de Waddenzee".
2. Onder verlettering van de onderdelen b tot en met g naar c tot en met h wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - b. voor wat betreft het Binnenvaartpolitiereglement in de Waddenzee, de bij dat besluit behorende bijlage 7 en het IALA betonneningssysteem Regio A en het markeringssysteem opgenomen in de uitgave betonneningssystemen in Nederland van de chef der hydrografie,.
3. In onderdeel h (nieuw) wordt ". voor wat betreft" vervangen door "voor wat betreft"

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Nota van toelichting

1. Inleiding

Eén van de beleidsdoelen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is de bereikbaarheid van Nederland door veilig en duurzaam vervoer over water.

Met deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement zijn verschillende wijzigingen doorgevoerd die bijdragen aan dit beleidsdoel. Ten eerste wordt een aantal wijzigingen aangebracht in het reglement ten aanzien van verduurzaming. Zeker in het licht van de voorziene uitbreiding van de binnenvaartvloot is het wenselijk dat door de sector wordt gekozen voor alternatieve brandstoffen en emissieloze aandrijving. In het Binnenvaartpolitiereglement is daarom een nadere uitwerking opgenomen van de gronden op basis waarvan een ontheffing kan worden verleend in het kader van verduurzaming, en op basis waarvan kan worden gedifferentieerd in de voorwaarden en duur waarvoor de ontheffing zal gelden.

Ten tweede wordt voorgesteld om een ontheffingsmogelijkheid in het Binnenvaartpolitiereglement op te nemen, om meer toepassingen met vergaand geautomatiseerd varen ("smart shipping") mogelijk te maken. Met de huidige technologie is het mogelijk om zonder fysieke aanwezigheid van een schipper en/of bemanning een schip te laten varen. Een ontheffingsmogelijkheid in het Binnenvaartpolitiereglement is noodzakelijk voor het faciliteren van deze en verdere ontwikkelingen. Dit sluit ook aan bij internationale ontwikkelingen op dit gebied. Ook in het in internationaal verband binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) afgestemde Rijnvaartpolitiereglement wordt met ingang van 1 december 2023 een dergelijke mogelijkheid opgenomen.

Met onderhavige wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement is ook de bestaande grondslag voor het verlenen van toestemming voor praktijktesten met smart shipping op rijksvaarwegen en de territoriale zee die geen ontheffing van de vaarregels behoeven, verduidelijkt.

Ten derde zijn met deze wijziging ook de voorschriften voor LNG-schepen uit het Rijnvaartpolitiereglement 1995 in het Binnenvaartpolitiereglement overgenomen.

Ten vierde zijn verouderde verwijzingen aangepast, enkele onvolkomenheden of onduidelijkheden gecorrigeerd en enkele aanpassingen doorgevoerd. Dat gaat bijvoorbeeld om de verwijzingen in het Binnenvaartpolitiereglement naar artikelen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995, die worden vervangen door verwijzingen naar de desbetreffende artikelen in ES-TRIN.

2. Hoofdpijnen van het wijzigingsbesluit

a. Verduurzaming

Verduurzaming binnen de scheepvaartsector is van groot belang om de emissies van de scheepvaart te verminderen en daarbij bij te dragen aan de verbetering van het milieu en de luchtkwaliteit. De inzet van duurzame schepen kan een modal shift naar de binnenvaart, waardoor meer vervoer over het water zal plaatsvinden, in plaats van middels wegvervoer, immers nog effectiever maken.

Zeker in het licht van de voorziene uitbreiding en modernisering van de binnenvaartvloot is het wenselijk dat de keuze voor alternatieve brandstoffen en emissieloze aandrijving

door de sector als serieuze opties kunnen worden overwogen. Bij deze overweging spelen de noodzakelijke investeringen en beoogde inzetbaarheid van het nieuwe schip een grote rol. Omdat de investeringen vaak hoger zijn dan bij de aanschaf van een traditioneel schip worden ook hogere eisen gesteld aan een verzekerde inzet voor een langere periode. Om hieraan tegemoet te komen en de bereidheid van de sector om de binnenvaart te verduurzamen door de ontwikkeling en inzet van duurzamere schepen, is onderzocht op welke elementen deze bereidheid gestimuleerd en ondersteund kan worden.

In ieder geval op het gebied van te verlenen ontheffingen voor schepen die afwijken van de voor de desbetreffende vaarweg vastgestelde afmetingen, bestaat ruimte om bij de te verlenen ontheffingen te differentiëren tussen traditionele schepen en duurzamere of innovatievere schepen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de duur waarvoor een ontheffing wordt verleend. Schepen die volgens regelgeving te groot zijn om op een bepaalde vaarweg te varen, kunnen toch onder voorwaarden ontheffing voor die vaarweg krijgen op grond van artikel 9.02 van het Binnenvaartpolitiereglement. Een dergelijke ontheffing wordt uitsluitend afgegeven wanneer deze schepen onder die voorwaarden, geen bedreiging vormen voor de vlotheid en veiligheid van het verkeer, dan wel voor de infrastructuur. Deze mogelijkheid draagt bij aan een betere benutting van de vaarweginfrastructuur, zonder dat de infrastructuur tegen zeer hoge kosten aangepast hoeft te worden. In sommige gevallen is een aanpassing van de vaarweg ook niet eens wenselijk omdat er geen sluitende maatschappelijke kosten-batenanalyse voor te maken is.

Een langere ontheffing voor een innovatief schip of een schip dat gebruik maakt van alternatieve brandstoffen of zelfs emissieloze aandrijving biedt meer mogelijkheden om de businesscase voor de ontwikkeling van een dergelijk schip rond te krijgen. Voor elektrisch aangedreven schepen (accu, waterstof of anderszins) geldt bijvoorbeeld dat er voor deze schepen extra investeringen moeten worden gedaan. Naast hogere kosten van de bouw is er veelal ook sprake van extra kosten voor bijvoorbeeld een bunkerinfrastructuur. Dit is een van de redenen dat bij de ontwikkeling van deze schepen wordt gezocht naar opdrachtgevers waarmee lang lopende contracten kunnen worden afgesloten. Om de ontwikkeling van deze innovatieve schepen die voldoen aan de nieuwe en toekomstige emissienormen tegemoet te komen, is besloten voor dergelijke schepen de duur van ontheffingen te verlengen tot tien jaar in plaats van de gebruikelijke twee jaar. Bij de verlening van de ontheffing zal uiteraard wel altijd eerst getoetst worden in hoeverre met de voorgenomen ontheffing het vlot en veilig scheepvaartverkeer geborgd blijft.

De Scheepvaartverkeerswet biedt ook de mogelijkheid voor een dergelijke stimulering van de ontwikkeling van duurzamere scheepvaart en de nadere regeling daarvan in het Binnenvaartpolitiereglement. Eén van de gronden voor nadere regelgeving zoals bijvoorbeeld uitgewerkt in het Binnenvaartpolitiereglement, maar ook in de andere scheepvaartreglementen, is het "voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen" (artikel 3, eerste lid, onder e, Scheepvaartverkeerswet). In beginsel werd vooral beoogd lozingen en dergelijke door schepen tegen te gaan. Echter, met de kennis van de nadelige gevolgen van luchtvervuiling voor omgeving en gezondheid moet hier tevens vervuiling door schepen als gevolg van verbrandingsgassen onder kunnen worden verstaan.

Met het oog op rechtszekerheid is met onderhavige wijziging van het Binnenvaart-politiereglement artikel 9.02 aangevuld met een nadere uitwerking van de gronden op basis waarvan een ontheffing kan worden verleend en op basis waarvan kan worden gedifferentieerd in de voorwaarden en duur waarvoor de ontheffing zal gelden.

b. Innovatie

De transport- en logistieke sector is volop aan het innoveren. Verbetering van sensoren, connectiviteit en data-aggregatie zorgen voor ontwikkelingen die tot voor kort niet mogelijk waren. Ook in de scheepvaart leiden deze trends tot toenemende automatisering en digitalisering. Hierdoor kan de scheepvaart meer kosteneffectief en veiliger opereren. Bovendien kan deze ontwikkeling ook een bijdrage leveren aan de oplossing voor de kleine en vergrijzende populatie van varend personeel.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hecht dan ook veel waarde aan innovatie¹ en wil scheepvaartondernemingen de gelegenheid bieden ambitieuze activiteiten te ontplooiën op het gebied van innovatieve toepassingen. Het op een veilige manier in de praktijk kunnen testen alsmede het in de praktijk daadwerkelijk kunnen toepassen van nieuwe mogelijkheden, is daarin essentieel. Innovatie kan immers bijdragen aan de verbetering van de concurrentiepositie, alsook van de veiligheid en duurzaamheid van de scheepvaart. En dat is welkom nu de voorspelling is dat de scheepvaartsector tot 2050 verdrievoudigt.

Het steunen van innovatieve ontwikkelingen betekent derhalve ook het ruimte bieden in de regelgeving om praktijktesten uit te kunnen voeren. Het komt immers regelmatig voor dat de regelgeving niet voorziet in situaties waarin gebruik wordt gemaakt van innovatieve toepassingen en waarbij in voorkomend geval aan bestaande voorschriften niet kan worden voldaan.

Het bieden van deze ruimte wordt geadviseerd door onderzoekers van de Erasmus Universiteit.² Zij doen een aantal aanbevelingen, waaronder het opnemen van een verduidelijking in artikel 1.23 van het Binnenvaartpolitiereglement met betrekking tot het uitvoeren van praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen, zoals in artikel I, onderdeel E, is opgenomen. De onderzoekers stellen vast dat er sprake is van diversiteit in terminologie en systematiek van de evenementenbepalingen in de diverse vaarreglementen. Door deze verschillen kan het onduidelijk zijn dat ook voor praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen toestemming nodig kan zijn. De onderzoekers adviseren daarom de twee grondslagen die nader zijn uitgewerkt met een beleidsregel³ in ieder geval te verduidelijken. Daarnaast adviseren de onderzoekers om in de regelgeving een ontheffingsmogelijkheid op te nemen om verdere toepassingen met geautomatiseerd varen mogelijk te maken.

¹ 'Maritieme Strategie 2015-2025' (2015): "De overheid zal als launching customer en opdrachtgever innovaties in de maritieme cluster stimuleren (bijvoorbeeld door een oplossing in plaats van een specifiek product te vragen) en zal belemmeringen voor innovatie in wet- en regelgeving wegnemen. Ook zal de overheid binnen de internationale context zoveel mogelijk wettelijke experimenteerruimte bieden om innovatieve oplossingen mogelijk te maken en zal dit koppelen aan snelle processen van goedkeuring. Het bedrijfsleven zal daarbij concreet aangeven om welke belemmeringen het gaat en de overheid zo vroeg mogelijk informeren over nieuwe ontwikkelingen die niet passen binnen bestaande regelgeving."
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/01/16/de-nederlandse-maritieme-strategie-2015-2025>.

² Kamerstukken II 2019/20, 31409, nr. 272.

³ Stcrt. 2018, 50865 en Stcrt. 2019, 31416.

De Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen rijkswaerwegen (Stcrt. 2018, 50865) en de Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen territoriale zee (Stcrt. 2019, 31416) (hierna: beleidsregels) bieden reeds een kader om op rijkswaerwegen en op de territoriale zee onder de in de beleidsregel gestelde voorwaarden tests uit te voeren met vergaand geautomatiseerd varen. Hiervoor is ingevolge artikel 1.23 van het Binnenvaartpolitiereglement toestemming nodig. In beide beleidsregels wordt 'experiment' gedefinieerd als de 'tijdelijke mogelijkheid om met een schip een praktijktest met vergaand geautomatiseerd varen uit te voeren'. Gelet op het intensieve gebruik van de vaerwegen en de Nederlandse territoriale zee is het belangrijk dat de vaerwegbeheerders op de hoogte zijn van voornemens om met vergaand geautomatiseerd varen te testen. Deze beleidsregels bieden de sector een duidelijke ingang om hun voornemens om testen met geautomatiseerd varen kenbaar te maken aan de vaerwegbeheerder en in onderling overleg de omstandigheden waaronder getest gaat worden, af te stemmen. De beleidsregels zijn gebaseerd op de bepalingen met betrekking tot evenementen op de desbetreffende wateren. Met deze wijziging wordt de grondslag verduidelijkt dat een experiment met vergaand geautomatiseerd varen als een evenement beschouwd wordt. Op grond van artikel 1.23 van het Binnenvaartpolitiereglement en artikel 12 van het Scheepvaatreglement territoriale zee zijn evenementen die niet gemeld zijn, of waarvoor, indien deze gevaar opleveren voor de veiligheid van het scheepvaatverkeer, geen toestemming verleend is, verboden. Met de toevoeging van praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen wordt uitdrukkelijk niet beoogd het verbod op dergelijke experimenten extra kracht bij te zetten, maar wordt juist beoogd duidelijk te maken dat het ministerie openstaat voor aanvragen voor het uitvoeren van praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen.

De afgelopen jaren zijn er veel ervaringen opgedaan met het toestaan van experimenten op grond van de beleidsregels. Smart shipping is echter een proces waarin innovaties elkaar snel opvolgen. Hierdoor is het moeilijk in te schatten waar de ontwikkeling over enkele jaren staat. Ondertussen bepleit de maritieme sector een mogelijkheid om innovaties waar door deze partijen jarenlang aan is gewerkt, in de praktijk te kunnen toepassen. Nationale binnenvaatregelgeving voorziet momenteel niet in een ontheffingsmogelijkheid voor vaerregels, terwijl de toepassingen van smart shipping in de praktijk wel behoefte hebben aan een juridisch kader dat dergelijke initiatieven mogelijk maakt.

Vanwege de onzekerheid over welke mogelijkheden smart shipping in de toekomst allemaal kan bieden, ligt het verlenen van een ontheffing het meest voor de hand. Met de toevoeging van artikel 1:25 in het Binnenvaartpolitiereglement krijgt de bevoegde autoriteit de mogelijkheid om deze aanvragen 'case by case' te beoordelen op noodzakelijkheid en veiligheid, waarna een (tijdelijke) ontheffing kan worden afgegeven. Ook kunnen er extra eisen gesteld worden. Een voorbeeld van een noodzaak tot ontheffen is de inzet van kleine, varende drones die omwille van hun afmeting geen schipper aan boord (kunnen) hebben en zodoende niet kunnen voldoen aan art. 1:02 van het Binnenvaartpolitiereglement.

Bovendien sluit Nederland met het opnemen van een ontheffingsmogelijkheid in het Binnenvaartpolitiereglement voor vergaand geautomatiseerde scheepvaat aan bij de mogelijkheden die reeds in internationaal verband zijn afgesproken. Zo heeft de CCR besloten om een ontheffingsmogelijkheid voor dit doel in het Rijnvaatpolitiereglement

op te nemen.⁴ Het niet opnemen van eenzelfde bepaling in het Binnenvaartpolitiereglement zou tot gevolg hebben dat schepen wel op de (veelal drukker) Aktewateren, maar niet op de nationale vaarwegen mogen varen met dezelfde innovatieve systemen.

c. LNG als alternatieve brandstof

Hoewel gasolie nog steeds de norm is voor de in de binnenvaart te gebruiken brandstof, is binnen deze sector een ontwikkeling gaande naar verkenning van andere brandstoffen naast of in plaats van gasolie. Zoals ook bij andere vervoersmodaliteiten te zien is, is het gebruik van vloeibaar aardgas (Liquified Natural Gas - LNG) als een van de eerste alternatieve brandstoffen in plaats van gasolie onderkend. De kosten van LNG zijn per energie-eenheid - relatief - laag, de energiedichtheid is hoog en de verbranding van LNG is ten opzichte van gasolie milieu- en klimaatvriendelijker.

De afgelopen jaren is steeds meer ervaring opgedaan met LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Dit komt in het bijzonder doordat de CCR in 2015 door middel van tijdelijke wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, maar ook met een wijziging van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, de introductie van LNG op de Rijn heeft gefaciliteerd. Voorafgaand aan deze wijziging had de CCR de introductie van een aantal schepen op LNG toegestaan om vast te stellen of een veilige toepassing van LNG in de binnenvaart mogelijk was. Dit bleek het geval te zijn, mits specifieke eisen gesteld zouden worden aan de bouw, exploitatie en de opleiding van de bemanning van het desbetreffende schip. De hierboven aangehaalde (tijdelijke) wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn gaf hier invulling aan.

Uit de ervaringen die sindsdien zijn opgedaan met het gebruik van LNG op de Rijn, is gebleken dat dit geen bijzondere problemen oplevert. In 2018 heeft de CCR derhalve besloten de voorschriften voor LNG definitief een plek te geven in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 hetgeen in Nederland met een wijziging van dat reglement per 1 december 2018 van kracht is geworden.

Met het oog op zoveel mogelijk uniforme regelgeving op alle Nederlandse vaarwegen ligt het in de rede de voorschriften voor LNG-schepen uit het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ook op te nemen in het Binnenvaartpolitiereglement. Met dit besluit wordt hierin voorzien. De voorschriften betreffen onder andere het voeren van een kenteken voor schepen die LNG als brandstof gebruiken, voorschriften voor het invaren van sluisen door schepen die varen op LNG, het aan boord bevinden van een wachtsman op LNG-schepen die stilliggen en enkele voorschriften voor de veiligheid aan boord van deze schepen. In afwijking van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 is niet voorzien in de voorschriften met betrekking tot het bunkeren van LNG-schepen. Deze voorschriften zijn daar waar relevant reeds geïmplementeerd in de plaatselijke voorschriften (havenverordening en havenreglement) in de havens waar LNG-schepen bunkeren. Hierbij is tevens voorzien in het invullen van de zogenoemde "LNG-bunkerchecklist" zoals opgenomen in artikel 15.07, vijfde lid, Rijnvaartpolitiereglement 1995. Het opnemen van dergelijke verplichtingen in het Binnenvaartpolitiereglement is derhalve niet nodig.

⁴ Aangenomen besluiten door de CCR tijdens najaarszitting d.d. 8 december 2022, <https://www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2022-IInl.pdf>.

d. Kleine aanpassingen

De wijzigingen van het Binnenvaartpolitiereglement bevatten ook verschillende aanpassingen van ondergeschikte aard. Een aantal betreffen verouderde verwijzingen naar het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995. Tegenwoordig staan de standaarden waarnaar verwezen wordt in het ES-TRIN, de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Ook enkele verwijzingen naar het ADN waren verouderd en zijn aangepast.

Daarnaast zijn enkele formuleringen aangepast die tot onduidelijkheden leidden, zoals het snelle flikkerlicht en de ontheffingsmogelijkheid bij het gebruik van spudpalen. Een andere wijziging betreft bijlage 14. Daarin worden wateren genoemd waar het eerste lid van artikel 9.03 op van toepassing is. Op die wateren is het verboden om een ligplaats te nemen. Met de wijziging worden er wateren toegevoegd aan de lijst. Verder bevat het onderhavige besluit wijzigingen waarmee de bepalingen in het Binnenvaartpolitiereglement weer gelijk worden getrokken met het Rijnvaartpolitiereglement 1995. Wanneer het Rijnvaartpolitiereglement wordt aangepast ter implementatie van besluiten van de CCR zouden gelijklopende bepalingen in het Binnenvaartpolitiereglement ook moeten worden aangepast. Daar waar is gebleken dat dat achterwege is gebleven, wordt dat nu hersteld. Een voorbeeld daarvan is het toevoegen van de mogelijkheid het gebruik van walstroom op ligplaatsen verplicht te stellen, zoals op basis van het Rijnvaartpolitiereglement al mogelijk was.

De wijziging van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer betreft een verduidelijking. Op de Waddenzee wordt het IALA betonneningssysteem gebruikt vanwege de aansluiting op de Noordzee en de Duitse Waddenzee waar dit ook het geval is. Dat deze situatie, die afwijkt van het grootste deel van de andere binnenwateren, niet werd genoemd in het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer zorgde voor verwarring. Dat wordt met deze wijziging verholpen.

In de artikelsgewijze toelichting wordt bij de verschillende wijzigingen die bedoeld worden in deze paragraaf meer uitleg gegeven.

3. Uitvoering en handhaving

De toetsing door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid kon achterwege blijven omdat de ILT niet met de handhaving van de in dit besluit geregelde zaken is belast. Die taak berust bij Rijkswaterstaat die bij de betreffende wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en de voorbereidingen binnen de CCR reeds actief betrokken was. Ook de ontheffingen voor schepen groter dan de vastgestelde afmetingen verleent Rijkswaterstaat. De voorgestelde wijziging op dit onderwerp is ook intensief met Rijkswaterstaat afgestemd, evenals de kleine correcties die onderdeel zijn van dit Besluit.

PM resultaat uitvoeringstoets RWS

4. Administratieve lasten

Dit besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk. Bij de invoering van de voorschriften met betrekking tot schepen die LNG als brandstof gebruiken in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 is reeds aangegeven dat er geen sprake is van administratieve lasten of uitvoeringskosten. Nu de betreffende schepen voor het varen op de Rijn praktisch ook al sinds 1 december 2015 moeten voldoen aan de voorschriften,

zijn bij de invoering van de verplichtingen op de overige binnenwateren in Nederland ook geen aanvullende administratieve lasten en uitvoeringskosten te verwachten. De overige wijzigingen hebben ook geen of minimale gevolgen voor de lastendruk. Het gaat om invulling van kaders om ontheffingen te verlenen, aanpassing van de regelgeving aan ontstane praktijk of technische correcties.

PM advies ATR

5. Adviezen en consultatie

Het wijzigingsbesluit is van (...) tot en met (...) geconsulteerd via www.internetconsultatie.nl. Het concept van dit besluit is op grond van artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet gepubliceerd in de Staatscourant en wordt voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal.

PM adviezen IPO/VNG en voorhang.

6. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van (...). Daarbij wordt rekening gehouden met de vaste verandermomenten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

Er werden in het Binnenvaartpolitiereglement twee omschrijvingen van lichtpatronen gebruikt die verwarring veroorzaakten, namelijk het snel flikkerlicht van 100 tot 150 flikkeringen per minuut en het snelflikkerlicht van 100 tot 120 flikkeringen per minuut. Omdat het snelflikkerlicht een internationaal bepaald patroon is, is er voor gekozen het snel flikkerlicht anders te benoemen. Met deze wijziging is een zwaailicht of periodelicht dat 100 tot 150 flikkeringen per minuut toont hernoemd tot een 'licht dat snel flikkert': dat is beter te onderscheiden van het snelflikkerlicht.

De andere wijziging van artikel 1.01 vindt plaats omdat er met de wijzigingsonderdelen C, D en J verwijzingen naar de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) worden ingevoegd in het Binnenvaartpolitiereglement, daarom is bij de definitiebepalingen ook een definitie van ES-TRIN opgenomen.

Artikel I, onderdelen B, C en I

Verspreid door het Binnenvaartpolitiereglement waren er verouderde verwijzingen te vinden. Deze verwezen nog naar artikelen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995, terwijl de normen waarnaar verwezen werd al eerder zijn verplaatst naar het ES-TRIN. Met deze wijzigingen worden die verwijzingen verbeterd en wordt er dus weer naar de juiste artikelen verwezen.

Artikel I, onderdeel D en Artikel II

In zowel het Binnenvaartpolitiereglement als het Scheepvaartreglement territoriale zee is de bepaling met betrekking tot evenementen op het water, respectievelijk artikel 1.23, eerste lid, en artikel 12, uitgebreid met een verduidelijking dat onder evenementen mede praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen worden begrepen. Deze aanvulling is een eerste introductie van geautomatiseerd varen in de scheepvaartreglementen en hiermee wordt verhelderd dat dergelijke experimenten mogelijk zijn binnen de bekende kaders die ook gelden voor evenementen. Vooralsnog is deze aanvulling uitsluitend in het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement territoriale zee opgenomen. Aanpassing van de andere scheepvaartreglementen vergt afstemming met Vlaanderen, Duitsland of binnen de CCR.

Artikel I, onderdeel E

Diverse initiatieven met vergaand geautomatiseerd varen zijn door middel van experimenten in de praktijk getest. Binnen de maritieme sector bestaat grote behoefte om ook te kunnen varen met een gereduceerde bemanning aan boord van een schip of de mogelijkheid om het schip op afstand te besturen. Met dit artikel wordt de ontheffingsmogelijkheid gecreëerd zodat (vergaand) geautomatiseerd varen in de toekomst verder wordt ondersteund. De bevoegde autoriteit, afhankelijk van op welk vaarwater het schip zal varen, verbindt voorschriften aan de ontheffing zodat de veilige en vlotte vaart te allen tijde wordt gewaarborgd. Het is ook denkbaar dat een beperking wordt gesteld aan de ontheffing, zodat slechts in een bepaald gebied gevaren mag worden of de ontheffing slechts geldt voor een bepaalde termijn.

Artikel I, onderdelen F en R, eerste lid (LNG)

Met dit artikel wordt in het Binnenvaartpolitiereglement een kenteken ingevoerd voor schepen die LNG als brandstof gebruiken. Een dergelijk kenteken maakt voor de overige vaarweggebruikers duidelijk dat er sprake is van een schip waarvoor specifieke

veiligheidsvoorschriften van kracht zijn. Het kenteken is opgenomen in bijlage 3, schets 64a.

Artikel I, onderdeel G

Met de wijziging van artikel 3.14 worden verouderde verwijzingen naar het ADN aangepast. Inhoudelijk is dit geen verandering.

Artikel I, onderdeel H

Zie de eerste alinea van de toelichting bij wijzigingsonderdeel A.

Artikel I, onderdelen I en R, tweede en derde lid

In de oude artikelen 3.31 en 3.32 werd nog verwezen naar verouderde afbeeldingen die waren opgenomen in bijlage 3 van het Binnenvaartpolitiereglement. Deze bepalingen en afbeeldingen dienen gelijklopend te zijn met het Rijnvaartpolitiereglement, maar zijn niet gewijzigd toen het Rijnvaartpolitiereglement wel gewijzigd werd. Met deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement komen de bepalingen en afbeeldingen weer gelijk te luiden met het Rijnvaartpolitiereglement.

Artikel I, onderdeel K

Het onderhavige artikel behelst een verplichting voor schepen die LNG als brandstof gebruiken, om een sluis niet in te varen als er LNG vrijkomt buiten de installatie of verwacht kan worden dat dit zal gebeuren tijdens het schutten.

Artikel I, onderdelen L en S

Met deze wijzigingen wordt artikel 7.06 Binnenvaartpolitiereglement weer gelijk getrokken met artikel 7.06 Rijnvaartpolitiereglement. Inhoudelijk betekent dat dat er een mogelijkheid komt om bij ligplaatsen het gebruik van walstroom te verplichten, met uitzondering van situaties waarbij in de stroombehoefte aan boord wordt voldaan op een manier die geen geluid, schadelijke gassen of luchtverontreiniging veroorzaakt of wanneer er andere specifieke activiteiten of omstandigheden zijn die in de ogen van het bevoegde gezag bij de ligplaats een uitzondering nodig maken.

Artikel I, onderdelen M en N

Deze artikelen behelzen een aantal veiligheidsvoorschriften aan boord van een schip dat LNG als brandstof gebruikt.

Artikel I, onderdeel O

Met dit artikel wordt aan artikel 9.02 van het Binnenvaartpolitiereglement een lid toegevoegd op grond waarvan bij te verlenen ontheffingen kan worden gedifferentieerd naar gelang de karakteristieken van het schip waar ontheffing voor wordt aangevraagd. Het gaat hierbij om duidelijke vernieuwingen op het gebied van innovatie of verduurzaming. Dit geeft de mogelijkheid tegemoet te komen aan aspecten die een rol spelen bij de keuze voor het al dan niet ontwikkelen van een innovatief of duurzamer schip. De mogelijkheid om hierop in te spelen bij de verlening van ontheffing, beoogt een stimulerend effect te hebben doordat een aanvrager bijvoorbeeld met een ontheffing voor een langer dan gebruikelijke duur, meer zekerheid heeft over de inzetbaarheid van zijn schip op een bepaalde vaarweg voor een langere termijn.

Artikel I, onderdeel P

Voorheen was het onduidelijk of de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van het verbod om te ankeren en meren op de in bijlage 14, onder a, vermelde vaarwegen ook

gold voor het gebruik van spudpalen. Dit gebruik van spudpalen is namelijk verboden op deze zelfde wateren. Op grond van artikel 7.03, eerste lid, onderdeel a, is het gebruik van spudpalen namelijk verboden op die wateren waarop ankeren bij algemene regeling verboden is. Het eerste lid van artikel 9.03 is zo'n algemene regeling en houdt daarmee dus ook een verbod op het gebruik van spudpalen in. Met deze wijziging wordt duidelijker gemaakt dat de mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing ook geldt voor het gebruik van spudpalen.

Artikel I, onderdeel Q

In de voormalige formulering van artikel 10.10 blijkt niet duidelijk of de mogelijkheid tot het toestaan van afwijkingen betrekking had op beide andere artikelleden of op één daarvan. Met de nieuwe formulering is verduidelijkt dat de mogelijkheid van toepassing is op beide andere artikelleden.

Artikel I, onderdeel T

Bij het dagmerk aan stuurboordzijde dat niet is voorzien van lichten dat de ingang van havens en aftakkingen markeert, stond de verkeerde tekstuele omschrijving. Met deze wijziging wordt deze fout in bijlage 8, onderdeel 7.2.2 hersteld.

Artikel I, onderdeel U

In bijlage 14 is een lijst wateren opgenomen waarop het op grond van artikel 9.03, eerste lid, niet toegestaan is om ligplaats te nemen. Daarnaast worden er een paar wateren genoemd waarop dat verbod niet geldt voor kleine schepen die buiten de doorgaande vaarweg liggen. Met deze wijziging van deze bijlage worden aan beide categorieën wateren toegevoegd. Ten eerste gebeurt dit voor een aantal wateren omdat ze foutief niet eerder zijn opgenomen bij wijzigingen of onbedoeld van de lijst zijn verwijderd bij een eerdere herschikking. Ten tweede worden wateren toegevoegd omdat die betere regulering mogelijk maakt. De bevoegde autoriteit kan op grond van artikel 9.03, zesde lid, namelijk ontheffing verlenen van het verbod. Dergelijke ontheffingen worden beoordeeld aan de hand van het ligplaatsbeleid. Dat biedt de bevoegde autoriteit meer mogelijkheden en zorgt voor een transparantere afweging dan voorheen het geval was. Een ontheffing van het ligplaatsverbod wordt dan namelijk afgewogen op basis van een vaststaand beleid. Voorheen werd er bij het voorkomen van aanmeren op plaatsen die niet op de lijst stonden maar wel ongewenst waren gebruik gemaakt van regelgeving over bijvoorbeeld het voorkomen van hinderlijke waterbewegingen. In dergelijke situaties vond er een minder duidelijke en transparante afweging plaats over het wel of niet mogen aanmeren op bepaalde plaatsen.

Artikel III

De wijziging van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer betreft een verduidelijking in de regelgeving van wat eigenlijk al de daadwerkelijke situatie op het water was. Op de Waddenzee wordt een ander betonningssysteem gebruikt dan op het overgrote deel van de andere binnenwateren. Omdat daarvoor ook andere verkeerstekens moeten kunnen worden aangebracht, is dat nu in genoemd besluit mogelijk gemaakt.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers