

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Internetconsultatie betreffende de Regeling ontheffingsmogelijkheid ter bevordering van vergaand geautomatiseerd varen

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
 - Rijksoverheid:
 - Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: beleidsverantwoordelijk voor regelgeving op het gebied van bemanningsvereisten en technische eisen aan schepen en vaarregels;
 - Rijkswaterstaat: beheerder van de rijksvaarwegen en verantwoordelijk voor de handhaving op de vaarregels. Verantwoordelijk voor de behandeling van de aanvragen.
 - Inspectie Leefomgeving en Transport: Certificerende partij en handhaver op bemanningsvereisten en technische vereisten;
 - Politie (Landelijke Eenheid): Handhaaft o.a. op naleving vaarregels;
 - Directeur Kustwacht: Aangewezen bevoegde autoriteit op de territoriale zee (behoudens de aanloopgebieden).
 - Brancheverenigingen in de binnenvaart:
 - Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN), Algemene Schippers Vereeniging (ASV), Vereniging van Waterbouwers, Nederlandse Vereniging Binnenhavens. Deze partijen worden actief uitgenodigd om te participeren in beleidsvorming inzake het onderwerp smart shipping;
 - Nederlands Forum Smart Shipping (SMASH!). SMASH! is een samenwerkingsverband tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen dat tot doel heeft de bevordering van de introductie van toepassingen met smart shipping in Nederland en het buitenland. SMASH! heeft meerdere keren gewezen op de noodzakelijkheid van een ontheffingsmogelijkheid voor hun leden. Via Smash!-workshops is de ontheffingsmogelijkheid en de toevoeging van deze regeling besproken.
 - Provincies en gemeenten als bevoegde autoriteit voor de in hun gebied gelegen vaarwegen.

- Andere beheerders: bijvoorbeeld de havenmeesters van het Havenbedrijf Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam. Nautisch beheerders gaan op dit moment verschillend om met aanvragen voor het doen van experimenten met smart shipping. Nauwe samenwerking moet ertoe leiden dat aanvragen op een uniforme manier beoordeeld worden.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?
De genoemde partijen in het vorige antwoord brengen allen kennis en ervaring mee over smart shipping. De Rijksoverheid (IenW, waaronder Rijkswaterstaat) heeft de afgelopen jaren ervaringen opgedaan met experimenten met smart shipping. Alle partijen zijn het eens over de noodzakelijkheid van het toevoegen van een ontheffingsmogelijkheid. Uit consultaties over de toepassing van de ontheffingsmogelijkheid en afwegingen omtrent het verzekeren van de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer is bijgevoegde regeling opgesteld.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?
Alle partijen zijn uitvoerig betrokken, zij het via Smash! workshops (sector, branchevertegenwoordiging, kennisinstituten) of vanuit het IenW-programma Smart Shipping dat periodiek thematische bijeenkomsten organiseert voor collega's binnen de Rijksoverheid (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, Kustwacht, Politie etc).

Bovendien heeft er al een internetconsultatie plaatsgevonden op de voorgestelde aanpassing van het Binnenvaartpolitiereglement om ontheffing te kunnen verlenen. Het opstellen van bijgevoegde ministeriële regeling is daar mede een gevolg van.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Bij het opstellen van de ontheffingsmogelijkheid voor bepaalde artikelen om meer toepassingen met vergaand geautomatiseerd varen mogelijk te maken is in het beleidsproces de volgende vraag gerezen: Is het mogelijk om een verdere inkadering van de mogelijkheden onder dit artikel in te voeren. Concreet houdt dat in dat er een wens is om in aanvulling op het artikel en de toelichting een ministeriële regeling op te stellen waarin uniform geldende voorwaarden zijn opgesteld en een beschrijving van de te volgen procedure. Dat is belangrijk omdat er in Nederland meerdere bevoegde gezagen zijn om ontheffing te verlenen. Deze regeling beoogt te verzekeren dat verschillende bevoegde gezagen ontheffingsaanvragen op een uniforme manier kunnen behandelen, waarbij ruimte blijft voor maatwerk waar nodig.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De ontheffingsmogelijkheid in het Binnenvaartpolitiereglement (een nieuw toe te voegen artikel 1:26) beoogt op een veilige manier bepaalde concepten met vergaand geautomatiseerd varen in de praktijk toe te staan. Dat is iets waar de (innovatieve) maritieme maakindustrie al jaren om vraagt. Bij het toevoegen van zo'n mogelijkheid is er een rol voor bevoegde gezagen in de uitvoering. Deze bevoegde gezagen hebben aangegeven bepaalde algemene voorwaarden en procedures vast te willen leggen op landelijk niveau. Daar is een ministeriële regeling het gereide instrument voor.

c) Wat is de omvang van het probleem?

De ministeriële regeling is opgesteld in aanvulling op de nieuwe ontheffingsmogelijkheid vergaand geautomatiseerd varen in het Binnenvaartpolitiereglement om bevoegde gezagen te helpen bij het beoordelen van ontheffingsaanvragen. De omvang van het probleem is niet groot en wordt met deze regeling opgelost. In het opstellen van de regeling is rekening gehouden met de eigen bevoegdheid van de bevoegde gezagen en hun mogelijkheden tot maatwerk en het eventueel opleggen van zwaardere voorwaarden.

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

Het toevoegen van de ontheffingsmogelijkheid (inclusief onderhavige regeling) is al jaren een wens van zowel de sector als de Rijksoverheid. Dit is gesterkt door ervaringen in het buitenland waaronder de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, dat al een ontheffing heeft gegeven aan een drietal schepen op de Nederlandse internationale Rijn om proefnemingen te houden met smart shipping-toepassingen.

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

Vergaand geautomatiseerd varen kenmerkt zich door snel opvolgende ontwikkelingen in een innovatieve markt. Als de overheid niets doet zou Nederland achterop raken in deze ontwikkeling en dat zou de Nederlandse economie schaden. De Rijksoverheid heeft tot doel om smart shipping te introduceren op een manier waarop schepen veiliger, duurzamer en concurrerender opereren. Deze criteria staan centraal in het beleid en zijn met de wijziging en de regeling geborgd.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Praktische toepassing van smart shipping-technologie op een veilige manier mogelijk maken, waarbij bevoegde gezagen gebruik kunnen maken van universeel geldende voorwaarden om de veiligheid te waarborgen en waarbij aanvragers ervan uit kunnen gaan

dat de procedure voor hun aanvraag in heel Nederland hetzelfde is.

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

8 waardig werk en economische groei: de Rijksoverheid heeft onderzoek laten doen naar de economische effecten van smart shipping. Dit onderzoek concludeert dat innovatie in de maritieme sector door inzet van smart shipping leidt tot positieve economische effecten en bovendien positieve maatschappelijke effecten met zich mee brengt. Door smart shipping kunnen bijvoorbeeld varende drones ingezet worden op gevaarlijke plekken en daarmee risico's voor mensen verminderen.

Daarnaast kan smart shipping, bijvoorbeeld door schepen op afstand te besturen, ertoe bijdragen dat het schippersberoep opengesteld blijft voor personen die bijvoorbeeld wegens een handicap niet in een traditioneel stuurhuis kunnen werken.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

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

De economische en maatschappelijke effecten zijn positief, de markt is er klaar voor om stap voor stap toepassingen met smart shipping in de praktijk in te zetten.

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

Ontheffings- of vrijstellingsmogelijkheid, permanente wetgeving voor smart shipping toepassingen, gedoogbeleid.

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

Bij het faciliteren van de introductie van smart shipping-toepassingen kunnen de volgende opties worden overwogen:

1. Ontheffings- of vrijstellingsmogelijkheid in regelgeving;
2. Permanente wetgeving voor smart shipping toepassingen;
3. Gedoogbeleid.

Smart shipping is een proces waarin innovaties elkaar snel opvolgen. Hierdoor is het op dit moment niet te zeggen waar de ontwikkeling over enkele jaren staat. De mogelijkheid voor het afgeven van een ontheffing ligt dan ook het meest voor de hand. Het is het doel om dit kader in samenspraak met de sector zo transparant mogelijk vorm te geven.

Een keuze voor een permanent kader in wetgeving ligt op dit moment niet voor de hand. Innovatieve concepten volgen elkaar in rap tempo op waardoor er een risico bestaat dat wetgeving snel achterhaald zal zijn. Bovendien vraagt de aard van de ontwikkelingen om een case-by-case afweging en toelatingskader. Het is wel zo dat wanneer voldoende

ervaring opgedaan is met een bepaalde toepassing, permanente wetgeving en het herzien van technische eisen aan schepen voor de hand ligt.

Een gedoogbeleid is een optie, maar is onwenselijk om verschillende redenen. Het opzetten van een gedoogbeleid brengt onduidelijkheid met zich mee en het levert geen constructieve bijdrage aan verdere beleidsvorming in het kader van smart shipping.

Gezien de genoemde, fundamentele bezwaren bij optie 2 (de onzekere toekomst waarin het risico bestaat dat permanente wetgeving vanaf inwerkingtreding al achterhaald is) en optie 3 (een gedoogbeleid levert onzekerheid op voor de aanvrager en doet geen recht aan de inzet van het ministerie op smart shipping), verdient optie 1 de nadrukkelijke voorkeur.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Reeds beantwoord in 3c

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

Er heeft reeds een internetconsultatie en ATR toets plaatsgevonden voor de wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement om een ontheffingsmogelijkheid toe te voegen. Op dit moment ligt het artikel voor bij de Raad van State voor advies. De onderhavige ministeriële regeling vloeit voort uit eerdere consultaties, uitvoeringstoetsen en gesprekken met stakeholders.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?

Regeling opstellen om de toepassing van de ontheffingsmogelijkheid in artikel 1.26 van het Binnenvaartpolitiereglement beter te kaderen.

- b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

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

De regeling is opgesteld om uitvoerbaarheid van de ontheffingsmogelijkheid te verbeteren.

Voor een regeling is gekozen omdat deze landelijk geldig is, ook voor bijvoorbeeld

bevoegde gezagen die gemeente of provincie zijn. Het doel om procedure en voorwaarden aan veiligheid uniform te implementeren wordt op deze manier gehaald. Daarnaast blijft maatwerk mogelijk voor bijvoorbeeld Rijkswaterstaat om voor Rijkswaarsewegen aanvullende voorwaarden te stellen.

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

Het is mogelijk dat deze voorwaarden niet uitputtend zijn en dat ervaringen ertoe leiden dat de regeling herzien moet worden. Daar wordt echter rekening mee gehouden.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Het monitoren en evalueren van de werking van het artikel en de regeling behoort tot een van de kerntaken van het programma smart shipping. De programmamanager rapporteert hierover aan de stuurgroep smart shipping.