

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement territoriale zee

(Internetconsultatie van 25 april tot en met 9 juni 2023)

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Binnenvaartpolitiereglement en het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer.

Wat is het doel?

Het doel van de regeling is om de regelgeving te moderniseren en nieuwe mogelijkheden toe te voegen. Zo is verduurzaming een belangrijk onderwerp. Tegelijkertijd maakt deze regeling het mogelijk om tijdelijk af te mogen wijken van bepaalde regels voor geautomatiseerd varen. Tenslotte lost de wijziging een paar onjuistheden en verouderingen op.

Voor wie belangrijk

- Schippers/gebruikers;
- Havenbedrijven;
- Ontwikkelaars van systemen in de maritieme industrie;
- Brancheorganisaties (van schippers, recreanten);
- Andere overheden (provincies, gemeenten);
- Handhavingsdiensten (politie, Rijkswaterstaat, ILT).

Wat zijn de gevolgen?

De wijziging maakt het mogelijk om met een ontheffing tijdelijk niet aan bepaalde regels te voldoen. Daaraan worden wel aanvullende eisen voor de veiligheid gesteld. Daarnaast gaat de wijziging ook over andere onderwerpen. Dat heeft bijvoorbeeld betrekking op de betonning op de Waddenzee en op het gebruik van duurzame brandstoffen zoals vloeibaar aardgas (LNG) in de scheepvaart. Verder worden er een aantal onduidelijkheden en verouderde bepalingen aangepast.

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 9 reacties ingediend, hiervan zijn er 7 openbaar. Indieners zijn:

- Overheidsorganisatie: onder meer Koninklijke Marine, Dienst der Hydrografie, Gemeente Amsterdam-programma Varen, Provincie Zuid-Holland (reactie mede namens prov. Friesland), Rijkswaterstaat; (ca 55 % van de reacties);
- Bedrijven: onder meer Van Oord, Port of Amsterdam; (ca 33 % van de reacties);

- Particulieren; (ca 11 % van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- Tekstueel inhoudelijke opmerkingen (hier wordt verder niet nader op ingegaan);
- Concrete onderwerpen, met name betreffende het begrip "Vergaand geautomatiseerd varen".

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Vergaand geautomatiseerd varen

- Van een zeer groot aantal bepalingen is ontheffing mogelijk. Het gaat hier om een vrije bevoegdheid en niet om een gebonden bevoegdheid. Het lijkt echter niet wenselijk van alle genoemde bepalingen ontheffing te kunnen verlenen;
- De regeling biedt een zeer groot aantal ontheffingsmogelijkheden op bepalingen uit het Bpr. De uitvoering zal dus ingewikkeld zijn, zo niet bijna onmogelijk. Hiervan dient men zich bewust te zijn bij de invoering van de regeling;
- De vraag is of de erkenning van vergaand geautomatiseerd varen te regelen zou moeten zijn via een ontheffing of via een vergunning. Een vergunning kent een positievere insteek in plaats van een ontheffing van 48 mogelijke verboden/geboden. Bij de vergunning kan de minister beleidsregels/nadere regels vaststellen zoals nu het geval is bij autonoom varen bij wijze van experiment;
- Het is van belang dat snel duidelijkheid komt over de wijze waarop de bestaande mandaten voor de havenmeesters moet worden uitgebreid;
- Het lijkt niet wenselijk om langlopende toestemmingen te verlenen. De techniek zal zich snel ontwikkelen en men moet aan de laatste stand van technische veiligheid kunnen voldoen. Zowel wetgever als beheerder zullen constant leren van ontwikkeling en dit vraagt periodieke bijstelling;
- Kijk kritisch naar het begrip "vergaand geautomatiseerd varen". Door dit zo breed te omschrijven ontstaat enerzijds onduidelijkheid over welke technieken onder de reikwijdte vallen en anderzijds komen mijn inziens ook reeds bestaande technieken onder dit begrip te vallen, bijvoorbeeld het gebruik van auto/trackpilots aan boord van binnenschepen. Als het gebruik van deze technieken onder de reikwijdte van deze definitie zou vallen, dan zou dat tot gevolg hebben dat hiervoor ontheffing aangevraagd moet worden;
- Om een (enigszins) gelijk speelveld te creëren wordt voorgesteld aan de regeling toe te voegen de bevoegdheid of verplichting dat de minister nadere regels vaststelt. Zo wordt bereikt dat in

elk geval op de belangrijkste punten de havens gebonden zijn aan eenzelfde uitvoering van de ontheffingsmogelijkheid;

- Via het voorstel blijft het onderwerp 'vergaand geautomatiseerd varen' verborgen in een ontheffingsartikel. Dit onderwerp verdient een aparte paragraaf in het Reglement, en biedt de mogelijkheid om in de komende jaren wellicht uitgebreidere regelingen daarin op te nemen;
- De vergaand geautomatiseerde vaartuigen zullen nog geen CVO hebben. De beheerder ontbreekt de technische kennis om al deze zaken te beoordelen. Er is dus behoefte aan een soort standaard technisch kader of nog beter centrale keuringsmogelijkheid;
- Er wordt nagedacht over een landelijke loket functie voor het centraliseren van aanvragen (vergelijkbaar met het loket voor bijzondere transporten), het bundelen van kennis en het uniformeren van voorwaarden. Dit is positief en noodzakelijk om te voorkomen dat verschillende nautisch beheerders het 'wiel gaan uitvinden'.

Overige reacties

- Het is vreemd dat vloeibaar aardgas (LNG) een "duurzame" brandstof wordt genoemd. Aardgas is aardgas, een fossiele brandstof. Vermijd de term "duurzaam" en behandel LNG als tussenoplossing in die gevallen waarin het ontbreekt aan betere alternatieven;
- In de lange lijst met mogelijke ontheffingen ontbreekt 3.18. Vooral de tekens die gevoerd moeten worden bij dag zijn op een klein (onbemand) vaartuig lastig goed zichtbaar te implementeren;
- Gevraagd wordt waarom de bepalingen rondom het verplicht gebruik van walstroom alleen van toepassing zijn verklaard op gereserveerde aanlegplaatsen voor kegelschepen. Verzocht wordt deze verplichting uit te breiden zodat op alle aanlegplaatsen waar walstroom aanwezig is, schepen hier verplicht gebruik van maken. Het niet aansluiten op walstroom is in verstedelijkte gebieden een grote bron van irritatie en overlast voor de omgeving