

Geachte mevrouw/heer,

Via deze weg willen wij, CNB Noordzeekanaalgebied, onze zienswijze indienen op het voorstel tot wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement dat tot doel heeft vergaand geautomatiseerd varen breder (naast de mogelijkheid die via artikel 1.23 wordt geboden) mogelijk te maken. Alsmede tegen de overige voorgestelde wijzigingen van het reglement.

Wij zijn blij met dit voorstel – ook al hebben we er wel opmerkingen over. Het geautomatiseerd varen heeft een grote vlucht genomen en dat gaat in de nabije toekomst alleen nog maar meer ingang vinden in onze wateren. Het is goed dat uw ministerie dat erkent en wil faciliteren met deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr). Het is bovendien prettig dat u ernaar streeft de wijziging al per 1 januari 2024 in te laten gaan.

Onze opmerkingen betreffen de volgende.

## **Vergaand geautomatiseerd varen**

### **Artikel 1.23 Bpr**

We hebben begrepen dat de regeling inzake geautomatiseerd varen bij wijze van experiment, conform de Beleidsregel op basis van artikel 1.23 Bpr, met haar landelijke meldingsplicht, blijft bestaan naast het wijzigingsvoorstel. Het voorstel maakt het vergaand geautomatiseerd varen ook buiten het experimentele kader mogelijk.

### **Aparte paragraaf**

Het vergaand geautomatiseerd varen gaat naar verwachting een grote vlucht nemen in de komende jaren. Via het voorstel blijft het onderwerp 'vergaand geautomatiseerd varen' verborgen in een ontheffingsartikel. Ons inziens verdient het onderwerp een aparte paragraaf in het Bpr. Dat biedt de mogelijkheid om in de komende jaren wellicht uitgebreidere regelingen daarin op te nemen (zie ook hierna). Bijvoorbeeld een nieuwe afdeling II in Hoofdstuk I (het bestaande algemene deel wordt dan Afdeling I).

### **Definitie**

Ons inziens is de definitie van vergaand geautomatiseerd varen te ruim en zou er dus in veel gevallen ontheffing nodig zijn om deze manier van varen te kunnen faciliteren. Ook bestaande technieken waarvoor nu geen ontheffing is vereist, zouden er dan onder gaan vallen, hetgeen belastend is voor de gebruikers en voor hen onzekerheid betekent (is nu wel of geen ontheffing nodig volgens de nieuwe regels?). We verzoeken u nog eens kritisch naar de definitie te kijken en/of te overwegen een mogelijkheid op te nemen om geautomatiseerde toepassingen die reeds gecertificeerd zijn uit te sluiten van een ontheffing.

### **Nadere regels**

In verband met wat we hierna aangeven biedt de voorgestelde regeling een zeer groot aantal mogelijkheden om ontheffing te verlenen en daar voorschriften en beperkingen aan te verbinden. Het gevolg kan zijn dat elke haven zijn eigen uitvoering aan de regeling kan geven, hetgeen met het oog op het bieden van een gelijk speelveld aan partijen, die gebruik willen maken van de mogelijkheid die de regeling biedt, onwenselijk is. Om een (enigszins) gelijk speelveld te creëren stellen wij voor aan de regeling toe te voegen de bevoegdheid of eigenlijk 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. Dat is voor de gebruiker noodzakelijk en voorkomt bovendien 'winkel'gedrag. Het CNB Noordzeekanaalgebied denkt graag mee bij het opstellen van nadere regels.

### **Uitvoering**

De regeling biedt een zeer groot aantal ontheffingsmogelijkheden op bepalingen uit het Bpr. Elke ontheffing zal haar eigen voorschriften en beperkingen mogelijk maken, dat zijn er daarom zeer veel. De verwachting is dat gegadigden een aanvraag indienen voor een bepaalde vorm van vergaand geautomatiseerd varen. De gegadigde zal niet om ontheffing vragen van de bepalingen die voor zijn aanvraag relevant zijn. Dat kunnen we van de gebruiker niet verwachten, temeer omdat het voor de gebruiker ondoenlijk is om te kunnen beoordelen of het schip dat hij wil laten varen, in aanmerking komt voor een ontheffing (of meerdere, mogelijk 48 stuks). Gevolg is dat de bevoegde autoriteiten zelf uit moeten zoeken welke ontheffing(en) bij de concrete aanvraag hoort/horen, en daarbij moeten bepalen welke voorschriften en beperkingen daarbij horen. De uitvoering zal dus ingewikkeld zijn, zo niet bijna onmogelijk. U dient zich hiervan bewust te zijn bij de invoering van de regeling.

### **Uitzondering bepalingen**

Van een zeer groot aantal bepalingen uit het Bpr is ontheffing mogelijk. We realiseren ons dat het om een vrije bevoegdheid gaat en niet om een gebonden bevoegdheid. We kunnen ons echter niet voorstellen dat het mogelijk en wenselijk is van alle genoemde bepalingen ontheffing te kunnen verlenen. Zo is moeilijk voorstelbaar – gelet op het feit dat internationaal het uitgangspunt is dat een vergaand geautomatiseerd schip dezelfde benadering krijgt als een gewoon schip – dat we van bepaalde regels ontheffing verlenen. We noemen de artikelen 1.04, 1.05, 1.14, 1.15, 1.19, de hoofdstukken 2 en 6. Met deze constatering hangt samen ons verzoek, wanneer u vasthoudt aan het stelsel van ontheffingen, om kritisch onder de loep te nemen van welke regels het zinvol en haalbaar is ontheffing te verlenen en van welke niet.

### **Vergunning**

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. Het is denkbaar de huidige regeling van deze vorm van varen via de evenementenvergunning (1.23 Bpr) uit te breiden, door naast experimenten het vergaand geautomatiseerd varen in brede zin mogelijk te maken. Het vergaand geautomatiseerd varen kan toegevoegd worden aan een festiviteit, evenement, tewaterlating, en proefvaart. Het resultaat is hetzelfde, maar alleen vanuit een positieve(re) insteek. Bij de vergunning kan de minister beleidsregels/nadere regels vaststellen zoals nu het geval is bij autonoom varen bij wijze van experiment.

### **Mandaat**

Los van het voorgaande is het van belang dat snel duidelijkheid komt over de wijze waarop het vergaand geautomatiseerd varen in het Bpr vorm gaat krijgen. Immers er komt een nieuwe bevoegdheid (tenzij deze vorm van varen komt te hangen onder artikel 1.23) en de bestaande mandaten voor de havenmeesters moet worden uitgebreid met deze bevoegdheid. Regeling van het mandaat zal, gezien onze ervaring, geruime tijd kunnen duren en zal 1 januari 2024 moeten zijn afgerond. Wij vragen u daarmee rekening te houden in het verdere traject.

### **Overige wijzigingen**

#### **Artikel 2.06**

*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.*

#### *Opmerkingen*

Het is een goede zaak dat Rijnvaartpolitiereglement en BPR met elkaar in lijn worden gebracht. Echter RPR en BPR verschillen na de wijziging: In RPR zit een meldingsverplichting (zie art. 12.01 RPR), kennelijk is dat voor het BPR niet nodig. Er moet over nagedacht worden of de melding voor de BPR gebieden wellicht toch noodzakelijk is.

In de toelichting op de wijziging wordt gesproken over: *“Een dergelijk kenteken maakt voor de overige vaarweggebruikers duidelijk dat er sprake is van een schip waarvoor specifieke veiligheidsvoorschriften van kracht zijn.”* Het blijkt niet uit het voorstel welke veiligheidsvoorschriften dat zijn.

Het teken kan bovendien tot verwarring leiden bij b.v. hulpdiensten. Bij een tankschip aangedreven door LNG en dus het LNG-teken conform nieuwe artikel 2.06 voert en dat b.v. benzine als lading vervoert (en dus één blauwe kegel moet tonen) kunnen hulpdiensten er mogelijk vanuit gaan dat LNG de lading is terwijl dat benzine is (bovendien als LNG de lading zou zijn moet er ook één blauwe kegel worden getoond. Als LNG de brandstof is, hoeft de seinvoering niet worden gevoerd). Wat als er andere alternatieve brandstoffen komen? Krijgt iedere brandstof dan een eigen seinvoering? Dat lijkt het onoverzichtelijk te worden (denk b.v. aan methanol, waterstof, ammoniak). Is seinvoering noodzakelijk tijdens het varen? De schepen zijn geconstrueerd en dus gecertificeerd en dus voldoet de voorstuwingsinstallatie aan alle wettelijke eisen (zonder geldige certificaten mag een schip niet varen). In de zeevaart is een seinvoering ook niet verplicht. De toegevoegde waarde lijkt niet groot.

#### **Artikel 3.14**

*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”.*

*De huidige tekst luidt:*

*3. Een schip dat bepaalde ontplofbare stoffen vervoert, bedoeld in het ADN, nr. 7.1.5.0, moet, teneinde dit kenbaar te maken, als bijkomende tekens voeren:*

*a. 's nachts: drie blauwe lichten;*

*b. overdag: drie blauwe kegels met de punt naar beneden.*

*Deze tekens moeten in.....*

#### *Opmerkingen*

De huidige tekst klopt. Explosieven worden altijd verpakt vervoerd (stukgoed), niet vloeibaar en dus nooit en te nimmer in tankschepen. Hoofdstuk 7.1 van het ADN (waar 7.1.5.0 onder valt) is dan van toepassing. Hoofdstuk 7.2 van het ADN is van toepassing voor tankschepen en is voor explosieven dus niet van toepassing.

#### **Artikel 6.28**

*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.*

*Opmerkingen*

Er is in het BPR geen meldplicht voor bedrijfsstoring, gebrek of schade (zoals artikel 3.9 van de Regionale Havenverordening), dus het is niet bekend of dat het geval is. Het verdient aanbeveling aan dit artikel een meldverplichting te koppelen.

**Artikel 7.08**

*Opmerkingen*

Algemeen: op zich is het voorstel logisch gelet op de aansluiting bij het RPR, maar het lijkt beter om dit (met het oog op de toekomst) te veralgemeniseren zodat het artikel voor alle toekomstige alternatieve brandstoffen van toepassing is. Anders zou bij elke nieuwe alternatieve brandstof het artikel aangepast moeten worden. Dat geldt overigens ook voor artikel 2.06.

*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.....*

*Opmerkingen*

Ook van toepassing voor huidige artikel 7.08 lid 1: wat voor deskundigheid wordt verwacht? Is bedoeld de deskundige als bedoeld in hoofdstuk 8.2.1 ADN? Graag in de toelichting duidelijkheid daarover.

**Artikel 8.08**

*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*

De vraag is of dit een onderwerp is dat het Bpr zou moeten regelen.