

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Titel:

(Vul hier de publicatietitel van de internetconsultatie in)

Gemengd afmeren van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Schippers, brancheorganisaties voor de Binnenvaart, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, toezicht- en handhavingsorganisaties zoals ILT en Rijkswaterstaat, overige bevoegde nautische autoriteiten

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

Het Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, en Rijkswaterstaat als nautische autoriteiten en deskundigen op het gebied van binnenvaart, veiligheid en nautische wet- en regelgeving. Op diverse ligplaatsen in de haven van Rotterdam is in 2021 een pilot uitgevoerd met gemengd afmeren en zijn er inmiddels ca. 50 ligplaatsen voor gemengd afmeren aangewezen.

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

Een aantal belanghebbenden, namelijk HbR HbA en RWS, is betrokken geweest bij het totstandkomingsproces van de regeling en de wijziging in het Binnenvaartpolitiereglement. Voorafgaand hieraan hebben diverse risicoanalyses en een verkennend onderzoek plaatsgevonden waarbij belanghebbenden nauw betrokken zijn geweest.

Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

- De geldende wet- en regelgeving sluit niet aan op de huidige situatie.
- Ligplaatstekorten en knelpunten op specifieke plekken, met name kegelligplaatsen.

De huidige wet- en regelgeving omtrent het naast elkaar of gemengd afmeren van binnenschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren (kegelschepen) is sterk verouderd. Deze regelgeving gaat nog uit van de toestand van de vloot in de jaren '60. De vloot is inmiddels sterk gemoderniseerd en aanzienlijk veiliger geworden.

Daarnaast speelt de huidige problematiek omtrent tekorten aan specifieke ligplaatsen voor kegelschepen, mede gezien een toename van kegelvoerende schepen (zie oorzaak onder 1b).

Naast knelpunten bij de ligplaatsen, speelt ook de toenemende drukte en capaciteitsproblemen bij sluizen, waarvoor eveneens specifieke scheidings- en afstandsregels gelden.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

- Verouderde regelgeving die niet meer aansluit bij de huidige realiteit van de gemoderniseerde vloot.
- Gewijzigde wet- en regelgeving;
 - o ADN – het Europees verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over binnenwateren waardoor meer tankschepen onder de categorie Kegelschip (een schip dat gevaarlijke stoffen vervoert) vallen.
 - o Verbod op varend ontgassen

c) Wat is de omvang van het probleem?

De afgelopen jaren is de bezetting van ligplaatsen voor binnenvaartschepen met gevaarlijke stoffen (kegelschepen) sterk toegenomen. De bestaande scheidingsvoorschriften voor kegelschepen beperken op drukke scheepvaartroutes uitnutting van gebruik van aanwezige (kegel-)ligplaats-capaciteit onder andere bij sluizen en in havens. Door toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen en wijzigingen van (transport)regelgeving zal het tekort aan kegelligplaatsen naar verwachting de komende jaren verder toenemen.

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

Momenteel gelden er voor afmeren van schepen op wacht- en ligplaatsen en voor het schutten bij sluizen minimumafstanden en scheidingsregels voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren ten opzichte van andere schepen en de omgeving. Vooronderzoek en verschillende risicoanalyses hebben uitgewezen dat onder bepaalde condities het verantwoord is om binnenschepen met verschillende categorieën gevaarlijke stoffen – i.e. verschillende seinvloering – naast elkaar af te meren en ook gemengd te laten afmeren met schepen die niet zijn uitgerust voor het transport van gevaarlijke stoffen. Dit geldt niet allen voor het afmeren, maar ook voor het passeren van sluizen en bruggen.

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

Bij niets doen zal het huidige tekort aan ligplaatsen voor de beroepsvaart verder en onnodig oplopen. Gezien de huidige veiligheidsstandaarden van de vloot betekent dit een inefficiënt gebruik van het aantal ligplaatsen dat we hebben.

1. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

IenW zet zich in voor voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart en het oplossen van de meest urgente knelpunten. Daarbij wordt onder andere gekeken naar hoe we de bestaande ligplaatsen die we hebben beter kunnen benutten.

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

Bij voldoende ligplaatsen voor de binnenvaart en wanneer er beter gebruik kan worden gemaakt van de ligplaatsen die we hebben, kunnen schippers tijdig rusten en hoeven zij niet onnodig of ongewenst langer door te varen op zoek naar een ligplaats. Dit voorkomt nautische verkeersveiligheidsrisico's en hierdoor zullen tevens het brandstofverbruik en uitstoot naar verwachting omlaag gaan.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

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

Een update en aanpassing van de bestaande wet- en regelgeving om te actualiseren naar de huidige situatie.

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

Zie a.

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

Nvt.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

- Met de aanpassing wordt het mogelijk om de bestaande infrastructuur voor ligplaatsen en sluisen voor de binnenvaart efficiënter te gebruiken. Lange wachttijden en een zoektocht naar ligplaatsen voor de binnenvaartschepen kunnen hiermee worden voorkomen.
- Voor schippers die gebruik maken van de ligplaatsen die zijn aangewezen als geschikt voor het gemengd afmeren, zijn er gevolgen voor de activiteiten die op en rondom het schip kunnen worden uitgevoerd. Er gelden meer verboden.
- Voor de bevoegde autoriteiten betekent deze wijziging onder andere dat zij ligplaatsen aan dienen te wijzen die geschikt zijn voor gemengd afmeren. Hierbij dienen zij rekening te houden met de voorwaarden die gesteld zijn in deze regeling.
- Voor de bevoegde toezicht- en handhavingsinstanties zal dit een verhoogde druk op de handhavingstaken betekenen ten aanzien van afmeren.

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

Risicoanalyses en verkennend vooronderzoek is gedaan
Handhavings- en uitvoerbaarheidstoets voor de toezicht- en handhavingsorganisaties (RWS en ILT)

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Een actualisatie en aanpassing van de bestaande wet- en regelgeving om weer beter aan te sluiten bij de huidige situatie.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

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

Wijziging van wet- en regelgeving gaat via een formeel vastomlijnd Rijksproces waarbij vooronderzoek, transparantie, consultatie, haalbaarheidstoetsen en advisering door verschillende instanties vaste onderdelen zijn. De wijziging heeft direct betrekking op het ligplaats nemen of schutten bij sluizen door de binnenvaartschippers.

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

Uitvoerbaarheid door bevoegde autoriteit wordt nog getoetst

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

notk