

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-, houdende vaststelling van regels over de ontheffingsmogelijkheid
in het kader van vergaand geautomatiseerd varen op de binnenwateren (Regeling
ontheffingsmogelijkheid ter bevordering van vergaand geautomatiseerd varen)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 1.26, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement;

BESLUIT:

Artikel 1. Voorwaarden

1. De verlening van een ontheffing, bedoeld in artikel 1.26, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, door een bevoegde autoriteit is mogelijk voor een schip waarmee vergaand geautomatiseerd wordt gevaren indien:
 - a. er volgens de bevoegde autoriteit geen onaanvaardbare veiligheidsrisico's bestaan voor andere vaarweggebruikers en de vaarweginfrastructuur;
 - b. het te allen tijde mogelijk blijft om de aansturing van het schip op een andere wijze uit te voeren en om het schip op een veilige wijze aan het verkeer te onttrekken in het geval van een defect of storing in de geautomatiseerde toepassing; en
 - c. er volgens de bevoegde autoriteit geen hinder wordt veroorzaakt door het ontheven schip ten aanzien van het andere verkeer.
2. De voorschriften of beperkingen, bedoeld in artikel 1.26, tweede lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, worden gesteld in het belang van het waarborgen van het veilige en vlotte scheepvaartverkeer.
3. De eigenaar van het schip aan wie een ontheffing als bedoeld in het eerste lid is verleend, stelt de bevoegde autoriteit terstond en volledig op de hoogte van omstandigheden die er redelijkerwijs toe kunnen leiden dat het vlotte en veilige scheepvaartverkeer niet meer wordt gewaarborgd.
4. Een schip waarvoor een ontheffing is verleend kan niet worden gebruikt voor:
 - a. het vervoer van gevaarlijke stoffen, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen;
 - b. het bedrijfsmatig vervoer van passagiers.
5. Een ontheffing kan door de bevoegde autoriteit worden ingetrokken of gewijzigd, indien:
 - a. niet meer voldaan wordt aan een van de voorgaande leden; of
 - b. een of meer van de aan de ontheffing verbonden beperkingen of voorschriften niet worden nageleefd.

Artikel 2. Aanvraagprocedure

1. Een aanvraag tot een ontheffing wordt ingediend bij het Loket Smart Shipping van Rijkswaterstaat.
2. De bevoegde autoriteit neemt zo spoedig mogelijk en in ieder geval binnen acht weken na de ontvangst van de aanvraag een besluit. Deze termijn kan eenmalig worden verlengd met vier weken.
3. Bij de aanvraag tot een ontheffing, bedoeld in artikel 1.26, eerste lid, van het Binnenvaartpolitiereglement, worden ten minste de volgende gegevens overgelegd:

- a. de naam en bijbehorende contactgegevens van de eigenaar van het schip en de natuurlijke personen die namens de eigenaar verantwoordelijk zijn voor het vaartuig;
 - b. informatie over het vaartuig, indien aanwezig het Certificaat van Onderzoek of Uniecertificaat, ontwerptekeningen van het vaartuig en beschrijving van technische uitrusting, zoals de voor voortstuwing, navigatie en besturing gebruikte installaties;
 - c. een beschrijving van het automatiseringsniveau volgens de door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gepubliceerde definities;
 - d. informatie over het gebruik van het vaartuig, waaronder het geplande vaargebied, of het vaartuig 's nachts of in slecht zicht zal varen en beperkingen ten aanzien van de inzet van het vaartuig onder (weers)omstandigheden;
 - e. een verschillenanalyse waarbij per artikel van het Binnenvaartpolitiereglement is onderbouwd waarom ontheffing noodzakelijk is;
 - f. een gedetailleerde beschrijving van de wijze waarop en de maatregelen waarmee de veiligheid van de overige scheepvaart wordt gewaarborgd;
 - g. een gedetailleerde beschrijving van een eventuele afwijking van de standaardbemanning, alsmede van personen die eventueel elders een rol hebben bij de besturing van het vaartuig, met inbegrip van hun rol, verantwoordelijkheid en kwalificatie;
 - h. een risicomanagementdocument met daarin een evaluatie van de risico's, gebaseerd op één of meerdere risicoanalyses overeenkomstig de internationale norm ISO/IEC 31010:2019, ISO/IEC 61882:2016, ISO/IEC 27005:2018, ISO EIC 31010:2019;
 - i. informatie over de verzekering van het vaartuig en van de eventuele bemanning.
3. De bevoegde autoriteit kan indien dit noodzakelijk wordt geacht voor de beoordeling van de aanvraag bijkomende gegevens verzoeken.

Artikel 3. Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

Artikel 4. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling ontheffingsmogelijkheid ter bevordering van vergaand geautomatiseerd varen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Toelichting

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Deze ministeriële regeling betreft de uitwerking van artikel 1.26 van het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr). Op grond van dit artikel kan een bevoegde autoriteit ontheffing verlenen van specifieke artikelen van het Bpr. Met bevoegde autoriteit wordt het orgaan bedoeld dat belast is met het nautisch beheer. Welke autoriteit het nautisch beheer heeft over een vaarweg staat vermeld in artikel 2, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet. De bevoegde autoriteit dient bij een aanvraag tot een ontheffing van een of meer artikelen van het Bpr rekening te houden met onderhavige regeling. Met de regeling is beoogd uniformiteit te verzekeren tussen de behandeling van ontheffingsaanvragen door de bevoegde autoriteit.

De regeling bevat een aantal voorwaarden waaraan in elk geval moet worden voldaan. Daarnaast kan de bevoegde autoriteit ook nog bijkomende voorwaarden stellen als dat bijvoorbeeld gelet op de kenmerken van het schip, de geautomatiseerde toepassing of de vaarweg noodzakelijk is.

2. Automatiseringsniveaus

In onderhavige regeling wordt verwezen naar automatiseringsniveaus. In 2022 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een herziening uitgebracht van de in 2018 overeengekomen automatiseringsniveaus. Het gebruik van de door de CCR afgesproken terminologie door zowel de aanvrager als de bevoegde autoriteit draagt bij aan duidelijkheid voor alle betrokken partijen. Daarom is ervoor gekozen om in deze regeling naar deze terminologie te verwijzen. De CCR-definitie maakt onderscheid tussen zes verschillende automatiseringsniveaus. Deze zijn context-afhankelijk. Dat wil zeggen: een schip kan bijvoorbeeld op een kanaal automatiseringsniveau 3 hebben, maar in een sluis niveau 1. Een aanvrager tot een ontheffing dient duidelijk en gemotiveerd het automatiseringsniveau aan te geven in hun aanvraag voor de hele geplande route. Hierdoor kan een bevoegde autoriteit bijpassende voorwaarden stellen. De automatiseringsniveaus en een bijbehorende toelichting zijn te raadplegen op de website van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.¹

3. Behandeling van de aanvraag

De aanvraag voor een ontheffing als bedoeld in artikel 1.26 van het Bpr wordt ingediend bij het Loket Smart Shipping, dat vanuit Rijkswaterstaat (RWS) wordt beheerd. Op de behandeling van de aanvraag zijn de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Afhankelijk van de vaargebieden waar de aanvraag betrekking op heeft, wordt deze doorgeleid naar de bevoegde autoriteit(en). De bevoegde autoriteit beslist zelfstandig over aanvragen voor de gebieden waarover het zeggenschap heeft. Het College van Nautisch Adviseurs brengt gevraagd en ongevraagd advies uit met het doel om aanvragen op elkaar af te stemmen.

4. Beoordelingskader

Een beoordelingskader is opgesteld in aanvulling op deze regeling om bevoegde autoriteiten bij te staan in de wijze waarop met een ontheffingsaanvraag moet

¹ <https://www.ccr-zkr.org/12050000-nl.html>.

worden omgegaan. Rekening houdend met het decentrale stelsel van het nautisch beheer en de wens om maatwerk mogelijk te maken, is het beoordelingskader in beginsel niet bindend. Een bevoegde autoriteit kan er echter voor kiezen om dit kader vast te leggen in een beleidsregel.

RWS heeft Intergo gevraagd om advies te geven over de uitwerking van een beoordelingskader voor varende drones tot een lengte van 20 meter (Intergo-rapport).²

Het Intergo-rapport is gedeeltelijk verwerkt in het door het ministerie IenW opgesteld beoordelingskader dat ter beschikking is gesteld aan de bevoegde autoriteiten als leidraad. Het is de bedoeling dat dit kader een document is dat met enige regelmaat wordt aangepast aan de stand van de techniek en de ervaring opgedaan met experimenten in binnen- en buitenland. Op basis van ervaringen van bevoegde autoriteiten wordt het document aangevuld en herijkt.

5. Werkwijze voor een bevoegde autoriteit

In artikel 1:26 van het Bpr staat opgesomd van welke artikelen een bevoegde autoriteit ontheffing kan verlenen. Samen met onderhavige regeling is dit het wettelijk kader waarbinnen een bevoegde autoriteit moet blijven bij het verlenen van ontheffingen. Daarnaast staan nog andere hulpmiddelen ter beschikking aan een bevoegde autoriteit. Zo is een niet-bindend beoordelingskader beschikbaar gesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om aanvragen te toetsen. Het staat de bevoegde autoriteit vrij bij de inhoudelijke beoordeling van de ontheffingsaanvraag af te wijken van de adviezen uit het beoordelingskader. Bij sommige aanvragen zal immers rekening moeten worden gehouden met specifieke kenmerken van het vaargebied waarbinnen verregaand geautomatiseerd gevaren zal worden. De bevoegde autoriteit zal zich echter te allen tijde moeten houden aan de voorwaarden in deze regeling. Er kan slechts besloten worden om een ontheffing te verlenen als voldaan wordt aan de voorwaarden in deze regeling en rekening houdend met wat naar het oordeel van de bevoegde autoriteit verantwoordelijk is.

6. Procedure voor technische vereisten

De artikelen die vermeld worden in artikel 1:26 van het Bpr stellen onder andere eisen aan de aanwezigheid van een schipper aan boord van het schip en daarnaast bevatten ze eisen waaraan voldaan moet worden zodat een veilige verkeerssituatie wordt gewaarborgd. De ontheffing van het Bpr kan niet worden gebruikt om af te wijken van technische eisen waaraan het schip volgens andere regelgeving moet voldoen. In het bijzonder moeten aanvragers die een ontheffing wensen van bepaalde technische vereisten zoals het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn, een aparte aanvraag indienen bij de ILT. Een aanvraag kan alleen in behandeling worden genomen als de aanvrager aan alle overige geldende regelgeving voldoet. Dat betekent concreet dat een aanvrager reeds een gewijzigd certificaat in bezit moet hebben voordat er een beroep op artikel 1:26 van het Bpr wordt gedaan.

7. Gevolgen

De veiligheid van de scheepvaart en de omgeving staat altijd voorop, ook wanneer ontheffingen worden verleend in het kader van deze regeling. Tijdens het opstellen van de regeling is dan ook gezocht naar een balans tussen de

² <https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@269177/advies-beoordelingskaders/>.

administratieve lasten die bij de aanvrager komt te liggen, en de informatie die de bevoegde autoriteit nodig heeft om de veiligheid te borgen. De administratieve lasten die volgen uit deze beleidsregel zijn zo beperkt mogelijk, maar wel noodzakelijk. Voor veel aanvragen wordt verwacht dat de gevraagde informatie al bij de initiatiefnemer voorhanden is. Als een aanvrager twijfelt over de te leveren informatie, kan het Loket Smart Shipping de aanvrager begeleiden tijdens het voorbereiden en indienen van een aanvraag.

8. Uitvoerings- en handhavingsaspecten

De in het Bpr opgenomen artikelen ten aanzien van toezichtsbevoegdheden blijven onverminderd van toepassing in geval van ontheffingen.

9. Adviezen en consultatie

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 is belast.

Ook de uitvoerbaarheidstoets van RWS kan voor deze regeling achterwege blijven. Bij de wijziging van het BPR waarmee artikel 1.26 is toegevoegd is door RWS een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd. RWS heeft destijds aangegeven dat het noodzakelijk is om een kader vast te stellen waarbinnen elke bevoegde autoriteit kan besluiten tot het verlenen van een ontheffing, ter bevordering van de uniformiteit in de beoordeling van ontheffingsaanvragen. Naar aanleiding van deze opmerking van RWS zijn in onderhavige regeling voorschriften en beperkingen opgenomen waarbinnen bevoegde autoriteiten ontheffingen kunnen verlenen. RWS is ook bij het opstellen van deze regeling geraadpleegd.

Daarnaast is over de ontheffingsmogelijkheid in den brede en het opstellen van deze ministeriële regeling contact geweest met de markt en medeoverheden in het publiek-private partnerschap "Smash!" waar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deel in neemt.

De (ontwerp) regeling is van [PM] tot [PM] ter consultatie aangeboden via www.internetconsultatie.nl.

[PM ATR advies op deze regeling]

Regeldruk

Over de regeldruk concludeerde het Adviescollege Toetsing en Regeldruk (ATR) in zijn advies met betrekking tot de BPR wijziging dat het gelijkschakelen van bepalingen in nationale reglementen met internationale reglementen ervoor zorgt dat dezelfde regels gelden op de Rijn als op andere binnenwateren in Nederland, en dat het doorvoeren van deze aanpassingen ervoor zorgt dat schepen met bepaalde innovatieve systemen op zowel Aktewateren als op nationale vaarwegen kunnen varen.

Het adviespunt waarin aandacht wordt gevraagd voor één loket voor ontheffing is opgevolgd in deze ministeriële regeling.

Met het artikel 1:26 in het BPR en met deze ministeriële regeling komen geen nieuwe verplichtingen voort die algemeen geldend zijn. Wanneer een burger of bedrijf een aanvraag indient zijn hier in principe geen kosten aan verbonden. Wel kunnen er door de bevoegde autoriteit voorschriften en beperkingen worden opgelegd in het kader van de te verlenen ontheffing. Het opstellen van een

risicomanagementdocument volgens genoemde standaarden zal in de praktijk uitgevoerd worden door derde partijen die daarvoor vergoed moeten worden. Dit is echter geen disproportionele eis gezien de waarborgen voor de veiligheid die deze eis meebrengt. Bovendien wijkt deze werkwijze niet af van hetgeen procedure is bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Hierdoor wordt voorkomen dat een aanvrager meermaals een dergelijk document moet opstellen voor verschillende autoriteiten.

Kwantificering regeldruk

Omdat ontheffingsaanvragen van nature een case-by-case afweging vergen, is het geven van een uitvoerig becijferde analyse van de kosten en tijd per geval lastig. Ongetwijfeld zullen bepaalde ontheffingen makkelijker tot stand komen dan andere. Dit hangt ook af van de mate waarin een bepaalde toepassing al geschikt is voor operationele inzetbaarheid. Een concept dat klaar is voor marktintroductie zal de ontheffingsprocedure sneller doorlopen.

Aanvragers zullen voor afwijking van geldende bemanningseisen of technische eisen een aangepast en geldig certificaat overleggen, voordat ontheffing van het BPR wordt gevraagd. Voor dergelijke afwijkingen geldt een aparte procedure, opgenomen in de Binnenvaartregeling.

Voor alle aanvragen gelden termijnen van de AWB.

10. Inwerkingtreding

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst. Op hetzelfde moment treedt ook artikel 1.26 van het BPR in werking. Zodra de wijziging van het BPR en de regeling in werking treedt kan een ontheffing worden aangevraagd.

Op grond van aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Een zo snel mogelijke inwerkingtreding voorkomt, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste nadelen. Een aantal bedrijven is immers al enige tijd in afwachting van de ontheffingsmogelijkheid om op commerciële basis schepen te laten varen met geautomatiseerde toepassingen. Het langer dan nodig onthouden van de mogelijkheid voor deze bedrijven om een ontheffing aan te vragen is niet redelijk. Daarnaast raakt onderhavige regeling slechts een beperkte doelgroep; alleen de bedrijven die gebruik willen maken van de ontheffingsmogelijkheid zullen met deze regeling te maken hebben.

II. Artikelsgewijs deel

Artikel 1

Artikel 1, eerste lid, bevat de opsomming van de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn voordat een bevoegde autoriteit kan overgaan tot het verlenen van een ontheffing. Dit zijn de randvoorwaarden waarbinnen tot ontheffing van een of meerdere artikelen van het Bpr kan worden besloten.

Gelet op het waarborgen van de veiligheid van het scheepvaartverkeer is er besloten om met schepen waarmee verregaand geautomatiseerd varen, geen vervoer van gevaarlijke stoffen toe te staan noch het bedrijfsmatig vervoer van passagiers. Wel is het mogelijk om bijvoorbeeld inspecteurs mee te laten varen.

Artikel 2

Artikel 2 beschrijft de aanvraagprocedure die moet worden gevolgd. De gegevens die door een aanvrager moet worden overgelegd staan vermeld in artikel 2,

tweede lid. De gegevens die moeten worden overgelegd zijn noodzakelijk voor de bevoegde autoriteit om een oordeel te vormen over de ontheffingsaanvraag. Het is mogelijk dat bijkomende gegevens noodzakelijk zijn. De bepalingen van de Awb, zoals afdeling 3.6 en titel 4.1, zijn van toepassing op de aanvraag. Tegen de beschikking op de aanvraag is bezwaar en beroep mogelijk.

CONCEPT