



Ontwerpbesluit wijziging Binnenvaartpolitiereglement met betrekking tot voorschriften voor schepen die op LNG varen, walstroom en enkele andere kleine wijzigingen en correcties

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat maakt ingevolge artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet bekend dat een ieder gedurende 30 dagen na de dagtekening van deze Staatscourant schriftelijk zijn zienswijze naar voren kan brengen over onderstaand ontwerp van een algemene maatregel van bestuur.

Uw zienswijze kunt u op de volgende manieren indienen:

1. bij voorkeur per e-mail naar: paralegalsHBJZ@minienw.nl

of

2. per brief naar het volgende adres:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
HBJZ/Paralegals
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Besluit houdende wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement, het Scheepvaartreglement territoriale zee en het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer in verband met voorschriften voor schepen die op LNG varen, het gebruik van walstroom en de correctie van enkele onvolkomenheden en verouderde verwijzingen

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van Datum, nr. IenW/BSK-nr, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-nr, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het bij het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement behorend Binnenvaartpolitiereglement wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.01 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel C, definitiebepaling 6°, wordt 'snel flikkerlicht' vervangen door 'licht dat snel flinkt'.
2. In onderdeel D, definitiebepaling 9°, wordt 'artikel 6.02, eerste lid' vervangen door 'artikel 11.02' en wordt 'artikel 6.02, derde lid, onder b' vervangen door 'artikel 11.01, tweede lid'.
3. In onderdeel D worden na definitiebepaling 13°, onder vervanging van de punt door een punt-komma aan het slot van die definitiebepaling, drie definitiebepalingen toegevoegd, luidende:
 - 14°. ES-TRIN: De Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Binnenvaartregeling;
 - 15°. vloeibaar aardgas (LNG): aardgas dat vloeibaar is gemaakt door afkoeling tot een temperatuur van -161 °C;
 - 16°. vergaand geautomatiseerd varen: varen met een schip waarbij bepaalde menselijke taken



worden overgenomen door één of meerdere geautomatiseerde toepassingen.

B

In artikel 1.07, tweede lid, onderdeel d, wordt 'artikel 7.02 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995' vervangen door 'artikel 7.02 ES-TRIN'.

C

In artikel 1.08, eerste lid, wordt 'artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995, zoals opgenomen in bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling' vervangen door 'artikel 13.08, tweede en derde lid, ES-TRIN'.

D

In artikel 1.23, eerste lid, wordt na 'of drijvende voorwerpen zijn betrokken,' ingevoegd 'een praktijktest met vergaand geautomatiseerd varen,'.

E

Aan hoofdstuk 2 wordt na artikel 2.05 een artikel toegevoegd, luidende:

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.

F

In artikel 3.14, zevende lid, wordt 'nr. 8.1.8' vervangen door 'nr. 1.16.1.1.1'.

G

In de artikelen 3.08, 3.27 en 3.28 wordt telkens 'snel flikkerlicht' vervangen door 'licht dat snel flinkt' en 'snelle flikkerlichten' vervangen door 'lichten die snel flinken'.

H

De artikelen 3.31 en 3.32 komen te luiden:

Artikel 3.31. Teken van het verbod van toegang aan boord

1. Indien op grond van wettelijke voorschriften de toegang aan boord voor onbevoegden is verboden, moet dit verbod worden aangeduid door: één of meer ronde witte symbolen met een rode rand en een rode diagonale balk en met, in zwart, de afbeelding van een afwerende hand. Deze symbolen moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. De doorsnede van deze symbolen moet ongeveer 0,60 m bedragen.
2. Deze symbolen moeten zo nodig worden verlicht om 's nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

Artikel 3.32 Teken van het verbod te roken, onbeschermd licht of vuur te gebruiken

1. Indien het op grond van wettelijke voorschriften aan boord is verboden:
 - a. te roken; of
 - b. onbeschermd licht of vuur te gebruiken,moet dit verbod worden aangeduid door één of meer ronde witte symbolen met een rode rand en een rode diagonale balk en met de afbeelding van een brandende lucifer.



Deze symbolen moeten naar behoefte aan boord of bij de loopplank worden aangebracht. De doorsnede van deze symbolen moet ongeveer 0,60 m bedragen.

2. Deze symbolen moeten zo nodig worden verlicht om 's nachts duidelijk zichtbaar te zijn.

I

In artikel 4.06, eerste lid, onder b, wordt na 'een radarpatent als bedoeld in het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn' ingevoegd 'of een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar zoals bedoeld in het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn of de Binnenvaartregeling'

J

Artikel 4.07 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'artikel 7.06, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995' vervangen door 'artikel 7.06, derde lid, van ES-TRIN'.
2. In het vijfde lid wordt 'artikel 7.06, derde lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995' vervangen door 'artikel 7.06, derde lid, van ES-TRIN' en wordt 'aan Richtlijn 1999/5/EG (R&TTE-richtlijn) en' vervangen door 'aan Richtlijn 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van radioapparatuur en tot intrekking van Richtlijn 1999/5/EG (PbEU L 153) alsmede'.

K

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.

L

In artikel 6.32, eerste lid, wordt na 'een radarpatent als bedoeld in het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn' ingevoegd 'of een specifieke vergunning voor het varen met behulp van een radar zoals bedoeld in het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn of de Binnenvaartregeling'

M

Aan artikel 7.06 worden drie leden toegevoegd, luidende:

4. Op ligplaatsen waar het teken B.12 (bijlage 7) is geplaatst en een walstroomaansluiting beschikbaar en bedrijfsklaar is, worden schepen aan een walstroomaansluiting aangesloten en wordt de volledige behoefte aan elektrische energie tijdens het stilliggen daaruit gedekt.
5. Uitzonderingen op het vierde lid kunnen worden aangegeven op een toegevoegd rechthoekig wit bord, dat onder het teken B.12 is aangebracht.
6. Het vierde lid is niet van toepassing op schepen die tijdens het stilliggen uitsluitend van een energievoorziening gebruikmaken, die geen geluid alsmede geen schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes veroorzaakt.

N

Aan artikel 7.08 worden drie 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 (LNG) aan boord van het schip niet als brandstof wordt verbruikt;
 - b. de operationele gegevens van de LNG-installatie van het schip op afstand worden uitgelezen; en

- c. het schip onder toezicht is gesteld van een persoon die zo nodig snel kan ingrijpen.
- 4. De ter zake kundige bewaking wordt bij schepen bedoeld in het derde lid verzekerd door een bemanningslid dat houder is van een kwalificatiecertificaat overeenkomstig artikel 15.02 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn.
- 5. De bevoegde autoriteit kan ontheffing of vrijstelling verlenen van het derde lid. Aan de ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften verbonden worden.

O

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

- 1. Alvorens te beginnen met het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) vergewist de schipper van het schip dat moet bunkeren zich ervan dat:
 - a. de voorgeschreven brandbestrijdingsmiddelen te allen tijde operationeel zijn; en
 - b. tussen het schip en de kade de voorgeschreven middelen aanwezig zijn voor de evacuatie van personen aan boord van het schip dat moet bunkeren.
- 2. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle toegangen en alle openingen van ruimten toegankelijk vanaf het dek en alle openingen van ruimten naar de buitenlucht gesloten zijn, met uitzondering van:
 - a. aanzuigopeningen van in bedrijf zijnde motoren;
 - b. ventilatieopeningen van machinekamers indien de motoren in bedrijf zijn;
 - c. ventilatieopeningen voor een ruimte met een overdrukinstallatie; en
 - d. ventilatieopeningen van een airconditioningsinstallatie, indien deze openingen zijn voorzien van een gasdetectie-installatie.Toegangen en openingen mogen slechts indien noodzakelijk voor korte tijd met toestemming van de schipper worden geopend.
- 3. Tijdens het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moet de schipper zich er voortdurend van vergewissen dat het rookverbod aan boord en in de bunkerzone wordt nageleefd. Het rookverbod is eveneens van toepassing op elektronische sigaretten en andere soortgelijke apparaten. Het rookverbod is niet van toepassing in de accommodatieruimten en het stuurhuis, indien daarvan de ramen, deuren, schijnlichten en luiken gesloten zijn.
- 4. Na het bunkeren van vloeibaar aardgas (LNG) moeten alle vanaf het dek toegankelijke ruimten ontlucht worden.

P

In artikel 9.03, zesde lid, wordt na de tweede volzin een zin toegevoegd, luidende:

‘Deze mogelijkheid om ontheffing te verlenen geldt ook voor het ligplaats nemen door het gebruik van spudpalen, dat op grond van artikel 7.03, eerste lid, onderdeel a, verboden is op de vaarwegen, bedoeld in het eerste lid.’

Q

Artikel 10.10, tweede en derde lid, komen te luiden:

- 2. Een schip dat het licht of het dagteken, bedoeld in artikel 10.04, eerste lid, moet voeren, mag geen ligplaats nemen binnen een afstand van 50 meter van andere schepen.
- 3. De bevoegde autoriteit kan voor het ligplaats nemen afwijkingen toestaan.

R

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

- 1. Na schets 64 wordt schets 64a ingevoegd:



64a



Artikel 2.06 Kenteken van schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken

2. Schets 65 wordt vervangen door:



3. Schets 66 wordt vervangen door:



S

In bijlage 7, wordt in onderdeel B. GEBODSTEKENS, na gebodsteken B.11 een gebodsteken toegevoegd, luidende:

B.12	Verplichting tot het gebruik van walstroomaansluitingen (artikel 7.06, vierde lid)	
------	--	--

T

In bijlage 8, onderdeel 7.2.2 wordt 'rood-wit horizontaal' vervangen door 'groen-wit horizontaal' en wordt 'rood cilindervormig topteken' vervangen door 'groen kegelvormig topteken met de top naar boven gericht'.



U

Bijlage 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan onderdeel a, nummer 2, wordt na 'het Spui' toegevoegd 'en de Beningen'.
2. Aan onderdeel a, nummer 8, wordt na 'het Hollandsch Diep' toegevoegd 'en het Haringvliet'.
3. Aan onderdeel a, nummer 44, wordt na 'de Bergsche Maas' toegevoegd 'en de Amer'.
4. In onderdeel a worden onder vervanging van de punt aan het einde van nummer 57 door een puntkomma twee nummers toegevoegd, luidende:

58. de Hollandsche IJssel;
59. het Wantij van Riedijkshaven (kmr 0.00) tot Ottersluis (kmr 7.065).

5. In onderdeel b worden onder vervanging van de punt aan het einde van nummer 2 door een puntkomma twee nummers toegevoegd, luidende:

3. Het Spui en de Beningen;
4. Het Wantij van Prins Hendrikbrug (kmr 0.850) tot Ottersluis (kmr 7.065).

V

Aan bijlage 16 worden twee onderdelen toegevoegd onder vervanging van de punt aan het einde van onderdeel 34 door een puntkomma, luidende:

35. de buiten-, voor- en binnenhavens en spuikanalen behorende bij de Houtribsluizen;
36. de vaarweg Amsterdam – Lemmer.

ARTIKEL II

In artikel 12, eerste lid, van het Scheepvaartreglement territoriale zee wordt na 'oefeningen en trainingen daaronder begrepen,' ingevoegd 'alsmede een praktijktest met vergaand geautomatiseerd varen,'.

ARTIKEL III

Artikel 2 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt na 'het Binnenvaartpolitiereglement' ingevoegd 'met uitzondering van de Waddenzee'.
2. Onder verlettering van de onderdelen b tot en met g naar c tot en met h wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - b. voor wat betreft het Binnenvaartpolitiereglement op de Waddenzee, de bij dat besluit behorende bijlage 7 en het IALA betonningssysteem Regio A;
3. In onderdeel f (nieuw) vervalt 'en het markeringssysteem opgenomen in de uitgave betonningssystemen in Nederland van de chef der hydrografie'
4. In de onderdelen a tot en met g (nieuw) worden de komma's aan het einde van de onderdelen vervangen door puntkomma's.
5. In onderdeel h (nieuw) wordt '. voor wat betreft' vervangen door 'voor wat betreft'.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2024.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Eén van de beleidsdoelen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is de bereikbaarheid van Nederland door veilig en duurzaam vervoer over water.

Met deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en aanverwante scheepvaartregeling zijn verschillende wijzigingen doorgevoerd die bijdragen aan dit beleidsdoel.

Met onderhavige wijziging van het BPR is de bestaande grondslag voor het verlenen van toestemming voor praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen op Rijkswaarwegen en de territoriale zee die geen ontheffing van de vaarregels behoeven, verduidelijkt.

Daarnaast zijn met deze wijziging ook de voorschriften voor LNG-schepen uit het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (RPR) in het BPR overgenomen.

Verder zijn verouderde verwijzingen aangepast, enkele onvolkomenheden of onduidelijkheden gecorrigeerd en enkele aanpassingen doorgevoerd. Dat gaat bijvoorbeeld om de verwijzingen in het BPR naar artikelen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995, die worden vervangen door verwijzingen naar de desbetreffende artikelen in ES-TRIN.

2. Hoofdpijnen van het wijzigingsbesluit

a. Innovatie

De transport- en logistieke sector is volop aan het innoveren. Verbetering van sensoren, connectiviteit en data-aggregatie zorgen voor ontwikkelingen die tot voor kort niet mogelijk waren. Ook in de scheepvaart leiden deze trends tot toenemende automatisering en digitalisering. Hierdoor kan de scheepvaart meer kosteneffectief en veiliger opereren. Bovendien kan deze ontwikkeling ook een bijdrage leveren aan de oplossing voor de kleine en vergrijzende populatie van varend personeel.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hecht dan ook veel waarde aan innovatie¹ en wil scheepvaartondernemingen de gelegenheid bieden ambitieuze activiteiten te ontplooiën op het gebied van innovatieve toepassingen. Het op een veilige manier in de praktijk kunnen testen alsmede het in de praktijk daadwerkelijk kunnen toepassen van nieuwe mogelijkheden, is daarin essentieel. Innovatie kan immers bijdragen aan de verbetering van de concurrentiepositie, alsook van de veiligheid en duurzaamheid van de scheepvaart. En dat is welkom nu de voorspelling is dat de scheepvaartsector tot 2050 verdrievoudigt.

Het steunen van innovatieve ontwikkelingen betekent derhalve ook het ruimte bieden in de regelgeving om praktijktesten uit te kunnen voeren. Het komt immers regelmatig voor dat de regelgeving niet voorziet in situaties waarin gebruik wordt gemaakt van innovatieve toepassingen en waarbij in voorkomend geval aan bestaande voorschriften niet kan worden voldaan.

Het bieden van deze ruimte wordt geadviseerd door onderzoekers van de Erasmus Universiteit.² Zij doen een aantal aanbevelingen, waaronder het opnemen van een verduidelijking in artikel 1.23 van het BPR met betrekking tot het uitvoeren van praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen, zoals in artikel I, onderdeel D, is opgenomen. De onderzoekers stellen vast dat er sprake is van diversiteit in terminologie en systematiek van de evenementenbepalingen in de diverse vaarreglementen. Door deze verschillen kan het onduidelijk zijn dat ook voor praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen toestemming nodig kan zijn. De onderzoekers adviseren daarom de twee grondslagen die nader zijn uitgewerkt met een beleidsregel³ in ieder geval te verduidelijken.

De Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen Rijkswaarwegen (Stcrt. 2018, 50865) en de Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen territoriale zee⁴ (hierna: beleidsre-

¹ 'Maritieme Strategie 2015–2025' (2015): 'De overheid zal als launching customer en opdrachtgever innovaties in de maritieme cluster stimuleren (bijvoorbeeld door een oplossing in plaats van een specifiek product te vragen) en zal belemmeringen voor innovatie in wet- en regelgeving wegnemen. Ook zal de overheid binnen de internationale context zoveel mogelijk wettelijke experimenteerruimte bieden om innovatieve oplossingen mogelijk te maken en zal dit koppelen aan snelle processen van goedkeuring. Het bedrijfsleven zal daarbij concreet aangeven om welke belemmeringen het gaat en de overheid zo vroeg mogelijk informeren over nieuwe ontwikkelingen die niet passen binnen bestaande regelgeving.' www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/01/16/de-nederlandse-maritieme-strategie-2015-2025.

² Kamerstukken II 2019/20, 31 409, nr. 272.

³ Stcrt. 2018, 50865 en Stcrt. 2019, 31416.

⁴ Stcrt. 2019, 31416

gels) bieden reeds een kader om op Rijkswaerwegen en op de territoriale zee onder de in de beleidsregel gestelde voorwaarden tests uit te voeren met vergaand geautomatiseerd varen. Hiervoor is ingevolge artikel 1.23 van het BPR toestemming nodig. In beide beleidsregels wordt 'experiment' gedefinieerd als de 'tijdelijke mogelijkheid om met een schip een praktijktest met vergaand geautomatiseerd varen uit te voeren'.

Gelet op het intensieve gebruik van de vaarwegen en de Nederlandse territoriale zee is het belangrijk dat de vaarwegbeheerders op de hoogte zijn van voornemens om met vergaand geautomatiseerd varen te testen. Deze beleidsregels bieden de sector een duidelijke ingang om hun voornemens om testen met geautomatiseerd varen kenbaar te maken aan de vaarwegbeheerder en in onderling overleg de omstandigheden waaronder getest gaat worden, af te stemmen. De beleidsregels zijn gebaseerd op de bepalingen met betrekking tot evenementen op de desbetreffende wateren. Met deze wijziging wordt de grondslag verduidelijkt dat een experiment met vergaand geautomatiseerd varen als een evenement beschouwd wordt. Op grond van artikel 1.23 van het BPR en artikel 12 van het Scheepvaartreglement territoriale zee zijn evenementen die niet gemeld zijn, of waarvoor, indien deze gevaar opleveren voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer, geen toestemming verleend is, verboden. Met de toevoeging van praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen wordt uitdrukkelijk niet beoogd het verbod op dergelijke experimenten extra kracht bij te zetten, maar wordt juist beoogd duidelijk te maken dat het ministerie openstaat voor aanvragen voor het uitvoeren van praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen.

b. LNG als alternatieve brandstof

Hoewel gasolie nog steeds de norm is voor de in de binnenvaart te gebruiken brandstof, is binnen deze sector een ontwikkeling gaande naar verkenning van andere brandstoffen naast of in plaats van gasolie. Zoals ook bij andere vervoersmodaliteiten te zien is, is het gebruik van vloeibaar aardgas (Liquified Natural Gas – LNG) als een van de eerste alternatieve brandstoffen in plaats van gasolie onderkend. De kosten van LNG zijn per energie-eenheid – relatief – laag, de energiedichtheid is hoog en de verbranding van LNG is ten opzichte van gasolie milieu- en klimaatvriendelijker.

De afgelopen jaren is steeds meer ervaring opgedaan met LNG als brandstof voor binnenvaartschepen. Dit komt in het bijzonder doordat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in 2015 door middel van tijdelijke wijziging van het RPR, maar ook met een wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn, de introductie van LNG op de Rijn heeft gefaciliteerd. Voorafgaand aan deze wijziging had de CCR de introductie van een aantal schepen op LNG toegestaan om vast te stellen of een veilige toepassing van LNG in de binnenvaart mogelijk was. Dit bleek het geval te zijn, mits specifieke eisen gesteld zouden worden aan de bouw, exploitatie en de opleiding van de bemanning van het desbetreffende schip. De hierboven aangehaalde (tijdelijke) wijziging van het RPR en het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn gaf hier invulling aan.

Uit de ervaringen die sindsdien zijn opgedaan met het gebruik van LNG op de Rijn, is gebleken dat dit geen bijzondere problemen oplevert. In 2018 heeft de CCR derhalve besloten de voorschriften voor LNG definitief een plek te geven in het RPR hetgeen in Nederland met een wijziging van dat reglement per 1 december 2018 van kracht is geworden.

Met het oog op zoveel mogelijk uniforme regelgeving op alle Nederlandse vaarwegen ligt het in de rede de voorschriften voor LNG-schepen uit het RPR ook op te nemen in het BPR. Met dit besluit wordt hierin voorzien. De voorschriften betreffen onder andere het voeren van een kenteken voor schepen die LNG als brandstof gebruiken, voorschriften voor het invaren van sluizen door schepen die varen op LNG, het aan boord bevinden van een wachtsman op LNG-schepen die stilliggen en enkele voorschriften voor de veiligheid aan boord van deze schepen. In afwijking van het Rijnvaartpolitiepolitie-reglement 1995 is niet voorzien in de milieuvoorschriften bij het bunkeren van LNG-schepen. Deze voorschriften zijn daar waar relevant reeds geïmplementeerd in de plaatselijke voorschriften (havenverordening en havenreglement) in de havens waar LNG-schepen bunkeren. Hierbij is tevens voorzien in het invullen van de zogenoemde 'LNG-bunkerchecklist' zoals opgenomen in artikel 15.07, vijfde lid, RPR. Het opnemen van dergelijke verplichtingen in het BPR is derhalve niet nodig. Wel wordt er een bepaling opgenomen met betrekking tot de veiligheid aan boord bij het bunkeren van LNG-schepen.

c. Kleine aanpassingen

De wijzigingen van het BPR bevatten ook verschillende aanpassingen van ondergeschikte aard. Een aantal betreffen verouderde verwijzingen naar het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995. Tegenwoordig staan de standaarden waarnaar wordt verwezen in het ES-TRIN; de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen. Ook enkele verwijzingen naar het ADN waren verouderd en zijn met onderhavig besluit aangepast.

Daarnaast zijn enkele formuleringen aangepast die tot onduidelijkheden leidden, zoals het snelle

flikkerlicht en de ontheffingsmogelijkheid bij het gebruik van spudpalen.

Een andere wijziging betreft bijlage 14. Daarin worden wateren genoemd waar het eerste lid van artikel 9.03 op van toepassing is. Op die wateren is het verboden om een ligplaats te nemen. Met de wijziging worden er wateren toegevoegd aan de lijst.

Aan bijlage 16 worden ook wateren toegevoegd. Die toevoeging dient ter uitbreiding van de lijst met wateren waarop het niet is toegestaan om te varen met een zeilplank.

Verder bevat het onderhavige besluit wijzigingen waarmee de bepalingen in het BPR weer gelijk worden getrokken met het RPR. Wanneer het RPR wordt aangepast ter implementatie van besluiten van de CCR zouden gelijklopende bepalingen in het BPR ook moeten worden aangepast. Daar waar is gebleken dat dat achterwege is gebleven, wordt dat met onderhavig besluit hersteld. Een voorbeeld daarvan is het toevoegen van de mogelijkheid van het gebruik van walstroom op ligplaatsen verplicht te stellen, zoals op basis van het RPR al mogelijk was.

De wijziging van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer betreft een verduidelijking. Op de Waddenzee wordt het IALA betonningssysteem gebruikt vanwege de aansluiting op de Noordzee en de Duitse Waddenzee waar dit ook het geval is. Dat deze situatie, die afwijkt van het grootste deel van de andere binnenwateren, niet werd genoemd in het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer zorgde voor verwarring. Dat wordt met deze wijziging verholpen.

In de artikelsgewijze toelichting wordt bij de verschillende wijzigingen meer uitleg gegeven.

3. Uitvoering en handhaving

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 van de in dit besluit geregelde zaken is belast. Die taak berust bij Rijkswaterstaat die bij de betreffende wijziging van het RPR en de voorbereidingen binnen de CCR reeds actief betrokken was.

Rijkswaterstaat heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd op basis van het ontwerpbesluit.

Naar aanleiding van de resultaten van de uitvoerbaarheidstoets is het ontwerpbesluit gewijzigd. Het ontwerpbesluit bevatte namelijk meer wijzigingen dan het onderhavige besluit. Twee onderdelen zijn uit dit besluit geschrapt: een ontheffingsmogelijkheid voor schepen die vergaand geautomatiseerd varen en een mogelijkheid om bij de invulling van een bestaande ontheffingsmogelijkheid voor bovenmaatse schepen rekening te houden met de duurzaamheid en innovatie van die schepen. Rijkswaterstaat achtte deze onderdelen in de toenmalige vorm onuitvoerbaar. Om die reden zijn ze niet in dit besluit opgenomen.

Over de resterende onderdelen zijn in de uitvoerbaarheidstoets slechts beperkte opmerkingen gemaakt. Een aantal opmerkingen hebben geleid tot aanpassing van het besluit. Er is een foutieve verwijzing naar ADN verwijderd, de bepaling over het verplicht afnemen van walstroom is anders geformuleerd zodat duidelijker is wat precies verplicht wordt en er is een artikel toegevoegd waarin de term 'snel flikkerlicht' gewijzigd diende te worden. Twee opmerkingen zijn niet overgenomen. In de eerste plaats betreft dat de aanbeveling om de voorschriften voor lichten die snel flikkeren materieel aan te passen, de wijziging van deze artikelen dient echter uitsluitend ter verduidelijking. Het inhoudelijk wijzigen van die artikelen is niet noodzakelijk en is daarom niet opgenomen in dit besluit. In de tweede plaats wordt aanbevolen de kentekens voor het varen op LNG niet in lijn te brengen met het RPR maar in de huidige vorm te behouden. Hiervoor is niet gekozen omdat schepen vaak al gebruikmaken van de tekens die in het RPR zijn voorgeschreven. Het heeft daarom de voorkeur om met het BPR aan te sluiten bij die situatie.

Verder heeft Rijkswaterstaat opgemerkt dat er aanvullende inzet nodig is om toezicht te houden op de verplichting om op bepaalde plaatsen walstroom te gebruiken. De programmering en financiering van die inzet is van belang, maar zullen plaatsvinden separaat van dit besluit en deze toelichting.

4. Administratieve lasten

Dit besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lastendruk. Bij de invoering van de voorschriften met betrekking tot schepen die LNG als brandstof gebruiken in het RPR is reeds aangegeven dat er geen sprake is van administratieve lasten of uitvoeringskosten. Nu de betreffende schepen voor het varen op de Rijn praktisch ook al sinds 1 december 2015 moeten voldoen aan de voorschriften, zijn bij de invoering van de verplichtingen op de overige binnenwateren in Nederland ook geen aanvullende administratieve lasten en uitvoeringskosten te verwachten.

De overige wijzigingen hebben ook geen of minimale gevolgen voor de lastendruk. Het gaat om



aanpassing van de regelgeving aan ontstane praktijk of technische correcties.

Het ontwerpbesluit is aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk aangeboden ter advisering. Het ATR heeft een advies uitgebracht en twee adviespunten geformuleerd die betrekking hebben op de onderdelen die nog steeds onderdeel zijn van dit besluit. In de wijziging van het BPR waarin de ontheffingsmogelijkheid voor vergaand geautomatiseerd varen wordt opgenomen wordt rekening gehouden met het adviespunt van het ATR dat daarop betrekking heeft.

Ten eerste adviseert het ATR om alle bepalingen over LNG-schepen in het BPR te harmoniseren met het BPR. Dat adviespunt is niet overgenomen voor wat betreft deze wijziging van het BPR. De afweging daartoe is vooral gebaseerd op de gewenste snelheid waarmee deze wijziging in werking diende te treden. De toevoeging van een nieuw onderdeel werd zodoende niet wenselijk geacht. Wel zal bij een volgende wijziging van het BPR opnieuw worden afgewogen of het wenselijk is de overige bepalingen over LNG-schepen ook te harmoniseren.

Ten tweede adviseert het ATR om de regeldrukeffecten van het voorstel in beeld te brengen conform de Rijksbrede methodiek. Daarbij wordt specifiek verwezen naar de verlichting voor schepen die op LNG varen om het betreffende kenteken te voeren. Een combinatie van redenen zorgt er echter voor dat er geen kwantitatieve duiding van de regeldrukeffecten kan worden gegeven. Ten eerste zijn de regeldrukeffecten zeer miniem tot afwezig. De voorschriften die gewijzigd worden zijn veelal een aanpassing naar de bestaande praktijk of hebben in het geheel geen effect op de regeldruk. Daarnaast zijn er een aantal zaken die niet cijfermatig in kaart te brengen zijn. Zo bestaat er geen informatie over het aantal schepen dat het voorheen op grond van het RPR nog niet deed, maar naar aanleiding van deze wijziging een kenteken zal moeten voeren in verband met het gebruik van LNG als brandstof. Ook is er bijvoorbeeld geen informatie over de hoeveelheid zeilplanken die voorheen gebruik maakten van de wateren die zijn toegevoegd aan de lijst verboden wateren.

5. Adviezen en consultatie

a. Internetconsultatie

Een ontwerp van dit besluit is van 24 april tot en met 9 juni 2023 ter consultatie aangeboden via www.internetconsultatie.nl. Er zijn 7 reacties ingediend, die allen openbaar zijn. De reacties zien op alle verschillende onderdelen van dit besluit. In de bespreking wordt slechts aandacht besteed aan de reacties op de onderdelen die nu nog steeds onderdeel zijn van dit besluit. De reacties op de naar aanleiding van de uitvoerbaarheidstoets geschrapte onderdelen worden hier niet besproken.

In de eerste plaats bevatten een aantal reacties verzoeken of suggesties voor aanvullende wijzigingen van het BPR. In dit stadium van deze wijziging wordt er echter voor gekozen geen nieuwe afwegingen te maken over de wenselijkheid of noodzaak van nieuwe wijzigingen. Bij een volgende wijziging van het BPR waarbij ruimte is voor een verscheidenheid aan onderwerpen, zullen die afwegingen wel plaats vinden.

Verder werden in een aanzienlijk deel van de reacties vragen gesteld over de wijzigingen die plaatsvonden ter uniformering van het BPR met het RPR. Omdat het uitgangspunt blijft dat het BPR en RPR zo veel mogelijk gelijk dienen te luiden, hebben de reacties niet geleid tot aanpassing van het besluit. Ook werden er vragen gesteld over de mogelijkheden om een meldplicht op te nemen met betrekking tot bepaalde zaken die in het BPR geregeld zijn. In deze wijziging wordt inderdaad geen meldplicht geregeld, maar er is wel een wijziging van de regelgeving met betrekking tot de meldplicht op de binnenwateren in voorbereiding. In dit besluit hebben die reacties daarom niet tot een aanpassing geleid.

Met betrekking tot de wijzigingen die te maken hebben met LNG, werd opgemerkt dat het niet terecht zou zijn om LNG aan te merken als een duurzame brandstof. Daarbij is echter van belang dat in zowel de bepalingen als de toelichting ook niet wordt gesproken over LNG als een duurzame brandstof. LNG wordt slechts een klimaatvriendelijkere brandstof dan gasolie genoemd. De wijzigingen die over duurzaamheid gaan hebben ook geen specifieke betrekking op LNG. De reactie heeft dan ook niet geleid tot aanpassing van het besluit.

Daarnaast waren er twee reacties die wel tot een wijziging van het besluit geleid. Ten eerste is de verwijzing naar de uitgave van de Chef der Hydrografie die niet meer bestaat, verwijderd. Daarbij is ook een wijziging toegevoegd waarmee een zelfde verwijzing die al bestond in het BPR wordt verwijderd. Daarnaast werd er in een reactie gevraagd om verduidelijking over de benodigde kundigheid van een wachtsman in het geval van schepen die op LNG varen. Om die duidelijkheid te verschaffen is er een aanvullend artikellid opgenomen in de wijziging, de inhoud daarvan is overgenomen uit het RPR.



b. Voorhang

Het concept van dit besluit is op grond van artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet gepubliceerd in de Staatscourant en is van ... tot ... voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal.

6. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2024. Daarbij wordt rekening gehouden met de vaste verandermomenten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

Er werden in het BPR twee omschrijvingen van lichtpatronen gebruikt die verwarring veroorzaakten, namelijk het snel flikkerlicht van 100 tot 150 flikkeringen per minuut en het snelflikkerlicht van 100 tot 120 flikkeringen per minuut. Omdat het snelflikkerlicht een internationaal bepaald patroon is, is er voor gekozen het snel flikkerlicht anders te benoemen. Met deze wijziging is een zwaailicht of periodelicht dat 100 tot 150 flikkeringen per minuut toont hernoemd tot een 'licht dat snel flinkt': dat is beter te onderscheiden van het snelflikkerlicht.

Verder is de verwijzing naar het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn aangepast zodat deze overeen komt met de nieuwe nummering in dat gewijzigde Reglement.⁵ De andere wijziging van artikel 1.01 vindt plaats omdat er met de wijzigingsonderdelen B, C en J verwijzingen naar de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) worden ingevoegd in het BPR, daarom is bij de definitiebepalingen ook een definitie van ES-TRIN opgenomen.

Artikel I, onderdelen B, C en J

Verspreid door het BPR waren er verouderde verwijzingen te vinden. Deze verwezen nog naar artikelen in het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn 1995, terwijl de normen waarnaar verwezen werd al eerder zijn verplaatst naar het ES-TRIN. Met deze wijzigingen worden die verwijzingen verbeterd en wordt er dus weer naar de juiste artikelen verwezen.

Artikel I, onderdeel D en Artikel II

In zowel het BPR als het Scheepvaartreglement territoriale zee is de bepaling met betrekking tot evenementen op het water, respectievelijk artikel 1.23, eerste lid, en artikel 12, uitgebreid met een verduidelijking dat onder evenementen mede praktijktesten met vergaand geautomatiseerd varen worden begrepen. Deze aanvulling is een eerste introductie van geautomatiseerd varen in de scheepvaartreglementen en hiermee wordt verhelderd dat dergelijke experimenten mogelijk zijn binnen de bekende kaders die ook gelden voor evenementen. Vooralsnog is deze aanvulling uitsluitend in het BPR en het Scheepvaartreglement territoriale zee opgenomen. Aanpassing van de andere scheepvaartreglementen vergt afstemming met Vlaanderen, Duitsland of binnen de CCR.

Artikel I, onderdelen E en R, eerste lid (LNG)

Met dit artikel wordt in het BPR een kenteken ingevoerd voor schepen die LNG als brandstof gebruiken. Een dergelijk kenteken maakt voor de overige vaarweggebruikers duidelijk dat er sprake is van een schip waarvoor specifieke veiligheidsvoorschriften van kracht zijn. Het kenteken is opgenomen in bijlage 3, schets 64a.

Artikel I, onderdeel F

Met de wijziging van artikel 3.14 wordt een verouderde verwijzing naar het ADN aangepast. Inhoudelijk is dit geen verandering.

Artikel I, onderdeel G

Zie de eerste alinea van de toelichting bij wijzigingsonderdeel A.

⁵ Stcrt. 2023, 11946.

Artikel I, onderdelen H en R, tweede en derde lid

In de oude artikelen 3.31 en 3.32 werd nog verwezen naar verouderde afbeeldingen die waren opgenomen in bijlage 3 van het BPR. Deze bepalingen en afbeeldingen dienen gelijklopend te zijn met het RPR, maar zijn niet gewijzigd toen het RPR wel gewijzigd werd. Met deze wijziging van het BPR komen de bepalingen en afbeeldingen weer gelijk te luiden met het RPR.

Artikel I, onderdelen I en L

Met deze wijzigingen wordt de nieuwe terminologie overgenomen met betrekking tot de kwalificaties voor het varen met radar. Vanwege de eerder genoemde wijziging van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn en de Binnenvaartregeling bestaat er naast het oude radarpatent ook een specifieke vergunning voor het varen met radar.

Artikel I, onderdeel K

Het onderhavige artikel behelst een verplichting voor schepen die LNG als brandstof gebruiken, om een sluis niet in te varen als er LNG vrijkomt buiten de installatie of verwacht kan worden dat dit zal gebeuren tijdens het schutten.

Artikel I, onderdelen M en S

Met deze wijzigingen wordt artikel 7.06 van het BPR weer gelijk getrokken met artikel 7.06 RPR. Inhoudelijk betekent dat dat er een mogelijkheid komt om bij ligplaatsen het gebruik van walstroom te verplichten, met uitzondering van situaties waarbij in de stroombehoefte aan boord wordt voldaan op een manier die geen geluid, schadelijke gassen of luchtverontreiniging veroorzaakt of wanneer er andere specifieke activiteiten of omstandigheden zijn die in de ogen van het bevoegde gezag bij de ligplaats een uitzondering nodig maken.

Artikel I, onderdelen N en O

Deze artikelen behelzen een aantal veiligheidsvoorschriften aan boord van een schip dat LNG als brandstof gebruikt.

Artikel I, onderdeel P

Voorheen was het onduidelijk of de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van het verbod om te ankeren en meren op de in bijlage 14, onder a, vermelde vaarwegen ook gold voor het gebruik van spudpalen. Dit gebruik van spudpalen is namelijk verboden op die wateren. Op grond van artikel 7.03, eerste lid, onderdeel a, is het gebruik van spudpalen namelijk verboden op die wateren waarop ankeren bij algemene regeling is verboden. Het eerste lid van artikel 9.03 is zo'n algemene regeling en houdt daarmee dus ook een verbod op het gebruik van spudpalen in. Met deze wijziging wordt duidelijker gemaakt dat de mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing ook geldt voor het gebruik van spudpalen.

Artikel I, onderdeel Q

In de voormalige formulering van artikel 10.10 blijkt niet duidelijk of de mogelijkheid tot het toestaan van afwijkingen betrekking had op beide andere artikelleden of op één daarvan. Met de nieuwe formulering is verduidelijkt dat de mogelijkheid van toepassing is op beide andere artikelleden.

Artikel I, onderdeel T

Bij het dagmerk aan stuurboordzijde dat niet is voorzien van lichten dat de ingang van havens en aftakkingen markeert, stond de verkeerde tekstuele omschrijving. Met deze wijziging wordt deze fout in bijlage 8, onderdeel 7.2.2 hersteld.

Artikel I, onderdeel U

In bijlage 14 is een lijst wateren opgenomen waarop het op grond van artikel 9.03, eerste lid, niet is toegestaan om ligplaats te nemen. Daarnaast worden er een paar wateren genoemd waarop dat verbod niet geldt voor kleine schepen die buiten de doorgaande vaarweg liggen. Met deze wijziging van de bijlage worden aan beide categorieën wateren toegevoegd. Ten eerste gebeurt dit voor een aantal wateren omdat ze foutief niet eerder zijn opgenomen bij wijzigingen of onbedoeld van de lijst zijn verwijderd bij een eerdere herschikking. Ten tweede worden wateren toegevoegd omdat die betere regulering mogelijk maakt. De bevoegde autoriteit kan op grond van artikel 9.03, zesde lid,



namelijk ontheffing verlenen van het verbod. Dergelijke ontheffingen worden beoordeeld aan de hand van het ligplaatsbeleid. Dat biedt de bevoegde autoriteit meer mogelijkheden en zorgt voor een transparantere afweging dan voorheen het geval was. Een ontheffing van het ligplaatsverbod wordt dan namelijk afgewogen op basis van een vaststaand beleid. Voorheen werd er bij het voorkomen van aanmeren op plaatsen die niet op de lijst stonden maar wel ongewenst waren gebruik gemaakt van regelgeving over bijvoorbeeld het voorkomen van hinderlijke waterbewegingen. In dergelijke situaties vond er een minder duidelijke en transparante afweging plaats over het wel of niet mogen aanmeren op bepaalde plaatsen.

Artikel I, onderdeel V

Bijlage 16 bevat een lijst wateren waarop het op grond van artikel 9.05, eerste lid van het BPR niet is toegestaan om te varen met een zeilplank. Door middel van het toevoegen van de buiten-, voor- en binnenhavens van de Houtribsluizen en de vaarweg Amsterdam-Lemmer, mag daar dus niet meer gevaren worden met een zeilplank.

Artikel III

De wijziging van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer betreft een verduidelijking in de regelgeving van wat eigenlijk al de daadwerkelijke situatie op het water was. Op de Waddenzee wordt een ander betonningssysteem gebruikt dan op het overgrote deel van de andere binnenwateren. Omdat daarvoor ook andere verkeerstekens moeten kunnen worden aangebracht, is dat nu in genoemd besluit mogelijk gemaakt. Daarnaast is de verwijzing naar een publicatie die niet meer wordt uitgegeven verwijderd.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*