



Adviescollege —
toetsing regeldruk

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

Onze referentie MvH/RvZ/RS/bs/ATR2895/2023-U054

Uw referentie

T 070 310 86 66
E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Datum 21 juni 2023

Betreft Wijziging Binnenvaartpolitiereglement en Scheepvaartreglement territoriale zee

Geachte heer Harbers,

Op 25 april 2023 is een voorstel voor toetsing aangeboden aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het voorstel regelt enkele wijzigingen in het Binnenvaartpolitiereglement en in het Scheepvaartreglement territoriale zee. Het doel van het voorstel is om de regelgeving te moderniseren en enkele nieuwe mogelijkheden toe te voegen met betrekking tot verduurzaming van en innovatie in de scheepvaart. Concreet regelt het voorstel de volgende vier onderwerpen:

- Een ontheffingsmogelijkheid om meer toepassingen met vergaand geautomatiseerd varen ("smart shipping") mogelijk te maken.
- Twee aanpassingen in het licht van verduurzaming van de binnenvaartvloot. Op grond van de huidige regelgeving zijn al ontheffingen mogelijk voor schepen die niet volledig voldoen aan de eisen ten aanzien van afmetingen of brandstofgebruik. Onder omstandigheden kan het bevoegd gezag toestaan dat dergelijke schepen toch mogen varen. Dit biedt kansen voor duurzamere of innovatievere schepen. Het voorstel regelt dat de geldigheid van een ontheffing wijzigt van twee naar tien jaar. Hierdoor is het voor partijen beter mogelijk de businesscase voor verduurzamingsmaatregelen rond te krijgen (en zekerheid te behouden over het mogen varen met het schip). Daarnaast regelt het voorstel de juridische grondslag voor differentie in de gronden op basis waarvan ontheffing kan worden verleend. Hierdoor wordt het mogelijk om nadrukkelijker rekening te houden met aspecten van duurzaamheid en innovatie.
- Harmonisatie van de voorschriften voor Liquid Natural Gas (LNG)-schepen tussen het Rijnvaartpolitiereglement en het Binnenvaartpolitiereglement.
- Correctie van verouderde verwijzingen en enkele (technische) onvolkomenheden.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?

4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

Het voorstel actualiseert het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement territoriale zee. De wijzigingen in deze twee reglementen faciliteren via ontheffingen verdere verduurzaming van de binnenvaartvloot en mogelijkheden om vergaand geautomatiseerd te kunnen varen. Enkele van de wijzigingen dragen ook bij aan harmonisatie van nationale wetgeving met internationale afspraken. De ontheffingsmogelijkheid voor vergaand geautomatiseerde scheepvaart is bijvoorbeeld eerder al overeengekomen tussen de landen die gaan over de binnenvaart over de Rijn. Het gelijkschakelen van de bepalingen in de nationale reglementen zorgt er zodoende voor dat dezelfde regels gelden voor schepen op de Rijn als op de andere binnenwateren in Nederland. Niet doorvoeren van deze aanpassingen zou betekenen dat schepen met bepaalde innovatieve systemen wel op de Aktewateren (Rijn) mogen varen, maar niet op de andere nationale vaarwegen.

Het college ziet geen aanleiding voor adviespunten ten aanzien van nut en noodzaak van de voorgenomen wijzigingen.

2. Minder belastende alternatieven

De voorgestelde wijzigingen dragen bij aan harmonisatie van de nationale en internationale regelgeving. Daarnaast zorgen de wijzigingen die betrekking hebben op ontheffingen (naar verwachting) voor een beperking van regeldruklasten.

Het college ziet aanleiding voor één adviespunt met betrekking tot minder belastende alternatieven. Dit heeft betrekking op de aanvraag van ontheffingen bij het bevoegd gezag. In beginsel dient een scheepseigenaar een ontheffing op grond van het Binnenvaartpolitiereglement aan te vragen bij het (regionale) bevoegde gezag. In veel gevallen is de provincie bevoegd gezag. Dit kan ertoe leiden dat scheepseigenaren bij meerdere provincies een ontheffing moeten aanvragen, als zij bijvoorbeeld een transport over de binnenwateren willen regelen met een schip dat niet binnen de maximale afmetingen valt. Sinds enkele jaren werken provincies en Rijkswaterstaat samen bij de aanvragen voor bijzondere transporten over de binnenwateren. In die situatie kan veelal één aanvraag bij één loket worden ingediend via het Digitaal Loket Bijzonder Transport.¹ Deze aanvraagroute zorgt voor minder regeldruk voor scheepseigenaren die een ontheffingsaanvraag willen indienen. Onduidelijk is in hoeverre het Digitaal Loket Bijzonder Transport voor alle ontheffingen op grond van het Binnenvaartpolitiereglement kan worden gebruikt. De beantwoording van IAK-vragen bij het onderhavige voorstel geeft aan dat exploitanten van binnenvaartschepen zich voor een ontheffing kunnen melden bij één centraal punt.² Dit suggereert dat de ontheffingen al via één digitaal loket kunnen verlopen. In ambtelijk overleg is door uw ministerie aangegeven dat hiervoor nog nader overleg en besluitvorming nodig is.

Vanuit regeldrukperspectief verdient het aanbeveling dat ontheffingsaanvragen geïntegreerd via één aanvraag en via één digitaal loket kunnen verlopen. Dit voorkomt dat

¹ Rijkswaterstaat.nl: [Bijzonder transport over water | Rijkswaterstaat](#)

² [Overheid.nl | Consultatie Wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement territoriale zee \(internetconsultatie.nl\)](#)

scheepseigenaren voor vergelijkbare ontheffingen bij meerdere bevoegde gezagen, meerdere procedures moeten doorlopen.

2.1 Het college adviseert het mogelijk te maken dat ontheffingsaanvragen op grond van het Binnenvaartpolitiereglement geïntegreerd en via één digitaal loket kunnen verlopen.

Het digitaal loket past naar het oordeel van het college in de voortschrijdende digitalisering in de maritieme sector (inclusief de binnenvaart). Het loket kan ook inzicht geven in verschillende eisen van decentrale bevoegde gezagen en hoe deze verschillen uitwerken voor bedrijven. Het college geeft daarom in overweging om dit inzicht te benutten om niet noodzakelijke verschillen te harmoniseren. Deze harmonisatie kan bijdragen aan het beperken van onnodige regeldruk als gevolg van verschillende eisen.

3. Werkbaarheid

Het voorstel beoogt bij te dragen aan uniforme regelgeving op alle Nederlandse vaarwegen. Met dit doel regelt het voorstel dat voorschriften voor LNG-schepen uit het Rijnvaartpolitiereglement ook worden opgenomen in het Binnenvaartpolitiereglement. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een uniforme bepaling van voorschriften voor het invaren van sluisen door schepen die varen op LNG. Het college merkt op dat deze harmonisatie kan bijdragen aan de werkbaarheid, omdat voor alle Nederlandse vaarwegen en havens gelijke bepalingen gelden en geen specifieke verschillen ontstaan tussen havens.

Het voorstel uniformeert niet alle bepalingen ten aanzien van LNG-schepen. Zo worden bijvoorbeeld bepalingen over de veiligheid aan boord van LNG-schepen ten tijde van het bunkeren worden wel uniform geregeld via het onderhavige voorstel (via het nieuwe artikel 8.09). Milieuvoorschriften bij het bunkeren van LNG-schepen worden echter niet geharmoniseerd ingevoegd in het Binnenvaartpolitiereglement. Als reden daarvoor geeft de toelichting dat milieuvoorschriften voor het bunkeren van LNG-schepen al zijn opgenomen in de lokale havenverordeningen en havenreglementen. Door deze (haven-specifieke) wijze van regulering kunnen verschillen ontstaan. Het voorstel bevat geen inhoudelijke onderbouwing bij de keuze om de milieuvoorschriften voor LNG-schepen niet te harmoniseren via opname in het Binnenvaartpolitiereglement. Harmonisatie van deze bepalingen kan – in lijn met de harmonisatie van de overige bepalingen over LNG-schepen – bijdragen aan de kenbaarheid en werkbaarheid.

3.1 Het college adviseert de bepalingen over LNG-schepen te harmoniseren in het Binnenvaartpolitiereglement.

4. Gevolgen regeldruk

Het voorstel is niet duidelijk over de regeldrukeffecten van de voorgestelde wijzigingen. In paragraaf 4 stelt de toelichting dat het besluit geen gevolgen heeft voor de administratieve lastendruk. Elders in de toelichting wordt gesproken van “geen of minimale gevolgen voor de lastendruk”. Het college constateert dat de lastenparagraaf daarmee niet duidelijk en onvolledig is. Hoewel de lasteneffecten van het voorstel mogelijk niet omvangrijk zijn, zullen de wijzigingen toch resulteren in regeldrukeffecten. Het college wijst op de volgende voorbeelden waarbij concreet en kwantitatief inzicht in de regeldrukeffecten van de wijzigingen ontbreekt:

- De ontheffingsmogelijkheid voor vergaand geautomatiseerd varen. In de huidige situatie was dit (deels) mogelijk via experimenten op grond van de beleidsregels. Onduidelijk is wat de regeldruklasten zijn van een ontheffingsaanvraag en hoe deze zich verhouden tot de lasten van een experimentaanvraag. Ook is niet duidelijk hoeveel experimenten hebben plaatsgevonden en hoeveel ontheffingsaanvragen (bij benadering) worden verwacht.
- De verlenging van de geldigheidsduur van een ontheffing voor een schip dat gebruik maakt van alternatieve brandstoffen of emissieloze aandrijving. Door de verlengde geldigheidsduur van 2 naar 10 jaar, dienen partijen mogelijk minder vaak een aanvraag (tot verlenging) in te dienen. Onduidelijk is hoeveel ontheffingen worden afgegeven en wat de lastenvermindering is die door de wijziging zal optreden.
- De harmonisatie van het Binnenvaartpolitiereglement met het Rijnvaartpolitiereglement en enkele overige bepalingen uit andere internationale afspraken. Zo regelt het voorstel bijvoorbeeld dat schepen die vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof gebruiken dit via een fysiek bord aan de buitenzijde van het schip (een 'kenteken' met de letters LNG) kenbaar moeten maken. Hoewel een deel van de schepen dit 'kenteken' al voert op grond van andere internationale bepalingen zal dat niet voor alle schepen gelden. Deze bepaling betekent een materiele verplichting voor scheepseigenaren. Het voorstel bevat nog enkele vergelijkbare (beperkte) aanpassingen. Onduidelijk is wat de regeldrukkosten van deze verplichtingen zijn en voor hoeveel schepen (bij benadering) deze verplichting gaat gelden.

Voor onderbouwde besluitvorming over het voorstel is inzicht in de regeldrukeffecten van belang. Het gaat hierbij om inzicht bij:

- Hoeveel bedrijven of schepen/scheepseigenaren moeten voldoen aan de wijzigingen;
- De omvang van de lastentoe name of -afname door de specifieke wijzigingen per bedrijf of schip/schipeigenaar
- De totale lasteneffecten zijn als gevolg van het wijzigingsbesluit

4.1 Het college adviseert de regeldrukeffecten van het voorstel kwalitatief én kwantitatief in beeld te brengen, conform de Rijksbrede methodiek.

Dictum

Gelet op toetsing is het eindoordeel van ATR bij het voorstel:

Het besluit vaststellen, nadat met de adviespunten is rekening gehouden.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en gaat er vanuit dat in het definitieve voorstel wordt toegelicht op welke wijze u met onze adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris