

Vergaderjaar 2019–2020

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 272

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 maart 2020

Recente ontwikkelingen op het gebied van vergaand geautomatiseerd varen vergroten de wens van de sector om op termijn met minder of geen bemanning, of met bemanning op afstand, te gaan varen. Deze ontwikkelingen kunnen leiden tot revolutionair andere scheepsontwerpen. Het lenW-brede programma Smart Shipping bevordert deze innovaties en draagt zo bij aan het concurrerend vermogen, verduurzaming en veiligheid van de scheepvaartsector. In het programma Smart Shipping werken beleidsmatige, uitvoerende en handhavende onderdelen van mijn ministerie intensief samen.

Om de implicaties van deze ontwikkelingen in kaart te brengen zijn het afgelopen jaar twee onderzoeken afgerond. De rapporten van deze onderzoeken wil ik hierbij met uw Kamer delen. Allereerst heeft de Erasmus Universiteit (Erasmus School of Law) in opdracht van mijn ministerie vanuit de juridische optiek onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor experimenten met en de structurele toepassing van vergaand geautomatiseerd varen¹. Vervolgens heeft Monitor Deloitte onderzoek gedaan naar de inzet van varende drones en de benodigde stappen om tot een beoordelingskader voor deze specifieke categorie te komen².

Rapport Erasmus Universiteit: Juridisch Onderzoek Smart Shipping

Het rapport van de Erasmus Universiteit richt zich op de Nederlandse regelgeving, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen de binnenvaart- en de zeevaart-regelgeving. Uit het rapport komt naar voren dat het huidige experimenteerkader (beleidsregels experimenten vergaand geautomatiseerd varen) ruimte biedt om nieuwe technologische toepas-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

singen op een veilige manier op de Nederlandse rijkswaardwegen en de territoriale zee in de praktijk te gebruiken.

Een van de aanbevelingen van de onderzoekers is het verstevigen van de grondslag van dit experimenteerkader in het Binnenvaartpolitiereglement en het Scheepvaartreglement territoriale zee. Ook wordt in het onderzoek bevestigd dat op basis van het experimentenkader niet kan worden afgeweken van regelgeving zoals geldende vaarregels, veiligheids- en bemanningseisen. In het advies wordt daarom voorgesteld om ruimere (invullingen van) ontheffingsmogelijkheden op te nemen in de wetgeving, zowel voor de binnenvaart als voor de zeevaart.

Ten slotte geven de onderzoekers aan dat verplichtingen van de kapitein/schipper kunnen gaan knellen met de technologische ontwikkelingen, omdat de wet- en regelgeving uitgaat van de aanname dat deze fysiek aan boord is. Het lijkt nodig hier voor Smart Shipping een andere invulling aan te geven, maar het zou onwenselijk zijn om dergelijke bepalingen geheel te laten vervallen. Om dit op te lossen wordt aangeraden naar alternatieven te zoeken.

Rapport Monitor Deloitte: Eindrapport onderzoek varende drones

In aanvulling op het onderzoek van de Erasmus Universiteit heeft Monitor Deloitte in opdracht van mijn ministerie onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om tot een specifiek beoordelingskader voor varende drones te komen. Deze vaartuigen zijn door hun ontwerp per definitie onbemand. Dit onderzoek biedt richting om varende drones op een veilige manier een plek op Nederlands vaarwater te geven. Het onderzoek omvatte een stakeholderconsultatie en advies over mogelijke denkrichtingen.

Uit het onderzoek van Monitor Deloitte is gebleken dat in ieder geval voor kleine varende drones op korte termijn behoefte is aan ruimte om zonder fysieke bemanning aan boord op Nederlandse wateren te kunnen en mogen varen. Op dit moment zijn bijvoorbeeld kleine programmeerbare of op afstand bestuurbare meet- en inspectievaartuigen, die met de hand op te tillen zijn, al op de markt beschikbaar. Het risico bij de inzet van deze vaartuigen is beperkt en beheersbaar, en de sector ziet op korte termijn rendabele toepassingsmogelijkheden.

Aan het gebruik van drones zouden volgens Monitor Deloitte voorwaarden gesteld moeten worden, waarbij zo veel mogelijk zou moeten worden aangesloten bij wet- en regelgeving voor conventionele vaartuigen. Ook zouden drones specifiek een eigen plek in de wet- en regelgeving moeten krijgen. Zo kan Nederland voorop blijven lopen, en blijft risicobeheersing en daarmee veiligheid op één staan.

Vervolgstappen

De twee onderzoeken dragen bij aan de beleidsvorming op het terrein van Smart Shipping. Om recht te doen aan de conclusies en aanbevelingen uit de twee onderzoeken wil ik dit jaar verschillende trajecten in gang zetten.

Allereerst zal ik het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) en het Scheepvaartreglement territoriale zee (Stz) wijzigen. Met een kleine aanpassing wordt de grondslag voor experimenten met vergaand geautomatiseerd varen verstevigd. Deze wijziging hangt dit voorjaar bij uw Kamer voor. Ten tweede zal ik een voorstel doen om de regelgeving zodanig te wijzigen dat ruimte wordt gecreëerd om ontheffingen af te geven voor schepen met vergaand geautomatiseerde toepassingen of om dergelijke schepen vrij te

stellen van bepaalde eisen. Er wordt naar gestreefd deze wijzigingen in het voorjaar van 2021 aan uw Kamer voor te leggen. Als derde stap zal ik wijzigingen van regelgeving aan uw Kamer voorleggen die met het oog op vergaand of geheel autonoom varen zien op de verantwoordelijkheden van de kapitein/schipper.

Verdere ontwikkelingen

Op de weg, het spoor en in de lucht zie ik vergelijkbare ontwikkelingen en uitdagingen als het gaat om (vergaande) automatisering. Ervaringen en leerpunten worden tussen de verschillende beleidsvelden uitgewisseld.

Ook blijf ik de samenwerking met externe partijen voortzetten. Door samen te werken met ondernemers, wetenschappers en medeoverheden zorg ik ervoor dat het beleid op het terrein van Smart Shipping aansluit bij de praktijk. Zo heb ik Nederland Maritiem Land in 2019 gevraagd om de mogelijkheden voor het oprichten van een publiek-privaat samenwerkingsverband in kaart te brengen. Ik zet me ervoor in dat een Nationaal Forum Smart Shipping dit jaar wordt opgericht, samen met verschillende maritieme partners. Dit forum zal bijdragen aan een nog sterkere samenwerking binnen de Nederlandse scheepvaartsector op het gebied van Smart Shipping. Denk hierbij aan het formuleren van gezamenlijke projecten, onderzoeks- en ontwikkeldoelen, kennisdeling en standaardisering.

Internationaal doet Nederland ook mee. In internationale gremia (IMO, EU, CCR) staat Smart Shipping op de agenda. Zo wordt binnen IMO op dit moment een *Regulatory Scoping Exercise* uitgevoerd. Daarnaast heeft IMO een voorlopige richtlijn ontwikkeld voor experimenten met autonome zeeschepen. Binnen de CCR worden gesprekken gevoerd over het definiëren van automatisering en zijn niveaus van autonomie vastgesteld. Bilateraal en trilateraal (Vlaanderen, Benelux, Noordzeelanden) zet ik mij met andere koplopers in om experimenteerruimte over de grenzen heen te vergroten, te harmoniseren en procedures te stroomlijnen.

Met het Loket Smart Shipping is een centraal contactpunt ingericht waar vragen over Smart Shipping en aanvragen voor het doen van experimenten op Rijkswaerwegen kunnen worden ingediend. Daarmee is de communicatie tussen initiatiefnemers en mijn ministerie gestroomlijnd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga