



12 SEP. 2018

HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN

Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van  
nr. IENW/BSK-2018/183049, houdende vaststelling van regels voor experimenten  
in het kader van vergaand geautomatiseerd varen op rijkswaerwegen  
(Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen rijkswaerwegen)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 1.23 van het Binnenvaartpolitiereglement en artikel 4:81 van de  
Algemene wet bestuursrecht;

BESLUIT:

#### **Artikel 1. Begripsbepalingen en reikwijdte**

1. In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- experiment: tijdelijke mogelijkheid om met een schip een praktijktest met vergaand geautomatiseerd varen uit te voeren;
- experimenteertpartij: natuurlijk persoon of rechtspersoon die toestemming heeft gekregen om een experiment uit te voeren;
- experimenteerplan: plan als bedoeld in artikel 2, derde lid;
- rijkswaerweg: Nederlandse waerweg waarvoor het Rijk de bevoegde autoriteit is;
- toestemming: besluit als bedoeld in artikel 1.23 van het Binnenvaartpolitiereglement op grond waarvan een experiment mag worden uitgevoerd;
- vergaand geautomatiseerd varen: varen met een schip waarbij bepaalde menselijke taken worden overgenomen door één of meerdere geautomatiseerde toepassingen.

2. Deze beleidsregel is van toepassing op een experiment waarbij met een schip vergaand geautomatiseerd wordt gevaren en door de te testen geautomatiseerde toepassing de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar kan worden gebracht.

3. Er worden geen experimenten met watervliegtuigen toegestaan.

#### **Artikel 2. Aanvraag**

1. Een natuurlijk persoon of rechtspersoon kan een aanvraag voor een toestemming indienen bij de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat.

2. Een toestemming kan uitsluitend worden aangevraagd voor een experiment op één of meerdere rijkswaerwegen.

3. Ten behoeve van de aanvraag wordt een experimenteerplan opgesteld. In dit plan wordt ten minste een beschrijving opgenomen van:

- a. het schip waarmee het experiment wordt uitgevoerd, met inbegrip van het ontwerp, een afbeelding en voor zover beschikbaar het identificatienummer van het schip;
- b. de ambitie en achtergrond van het experiment;
- c. het doel van en de werkmethode gedurende het experiment, met inbegrip van de wijze en het niveau van automatisering van het schip gedurende het experiment;



- d. de directe omgeving van de locatie of het traject waarop het wenselijk is het experiment te laten plaatsvinden, met inbegrip van de verwachte omstandigheden en aandachtspunten;
- e. de functies, opleiding en kennis, mede ten aanzien van de te testen geautomatiseerde toepassing, van de bemanningsleden aan boord en eventuele andere personen die, al dan niet op een andere locatie, meewerken aan het experiment;
- f. indien van toepassing, de lading dan wel het aantal passagiers dat gedurende het experiment aan boord zal zijn;
- g. de verwachte risico's gedurende het experiment en de getroffen maatregelen om die risico's te minimaliseren;
- h. de zichtbaarheid van het schip gedurende het experiment; en
- i. eventuele eerder uitgevoerde testen of experimenten en uitkomsten daarvan.

### **Artikel 3. Aanvraagprocedure**

1. Een aanvraag wordt ingediend met gebruikmaking van het door de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat ter beschikking gesteld aanvraagformulier.
2. Bij de aanvraag worden ten minste de volgende gegevens aangeleverd:
  - a. de naam en bijbehorende contactgegevens van eigenaar van het schip;
  - b. de naam en bijbehorende contactgegevens van de verantwoordelijke of verantwoordelijken voor het schip gedurende het experiment;
  - c. de afmetingen en het gewicht onderscheidenlijk tonnage van het schip waarmee het experiment wordt uitgevoerd;
  - d. de duur en het tijdstip waarbinnen het experiment gewenst is;
  - e. de locatie of het traject waarop het wenselijk is het experiment te laten plaatsvinden;
  - f. het land van registratie van het schip;
  - g. het aantal bemanningsleden dat gedurende het experiment op het schip aanwezig zal zijn;
  - h. informatie omtrent de verzekering van het schip gedurende het experiment;
  - i. het experimenteerplan; en
  - j. indien van toepassing, de certificaten behorende bij het schip.

### **Artikel 4. Beoordeling van de aanvraag**

1. In het kader van de aanvraag wordt beoordeeld of de maatregelen die worden genomen om de veiligheid te waarborgen en het vlotte verloop van de scheepvaart niet in gevaar te brengen, waarbij in ieder geval in aanmerking wordt genomen:
  - a. de locatie of het traject van het experiment;
  - b. de duur en het tijdstip van het experiment; en
  - c. de verwachte omstandigheden gedurende het experiment.
2. Indien nodig kan het schip, in het kader van de beoordeling van de aanvraag worden geïnspecteerd.

### **Artikel 5. Toestemming**

1. De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat verleent de toestemming indien uit de aanvraag blijkt dat:



- a. in het geval van een defect of storing in de te testen geautomatiseerde toepassing het mogelijk is te allen tijde om de handelingen op andere wijze uit te voeren en indien nodig om het schip op veilige wijze te onttrekken aan het verkeer; en
  - b. de bemanningsleden aan boord en eventuele andere personen die, al dan niet op een andere locatie, meewerken aan het experiment beschikken over voldoende en juiste kennis ten aanzien van de te testen geautomatiseerde toepassing.
2. In de toestemming van de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat wordt in ieder geval opgenomen:
- a. informatie over het schip waarmee het experiment wordt uitgevoerd;
  - b. contactgegevens van de verantwoordelijke of verantwoordelijken voor het schip gedurende het experiment;
  - c. locatie of traject waar het experiment mag plaatsvinden;
  - d. ingangsdatum en einddatum van het experiment;
  - e. dat de experimenteerpartij een verzoek tot verlenging van het experiment als bedoeld in artikel 8, kan indienen, en
  - f. hoeveelheid, samenstelling of de locatie van de personen die meewerken aan het experiment, met inbegrip van de bemanningsleden.
3. Aan de toestemming worden in ieder geval de volgende voorschriften verbonden:
- a. de toestemming kan op verzoek gedurende het experiment te allen tijde worden getoond;
  - b. de verantwoordelijke voor het schip gedurende het experiment controleert voor de start van elk onderdeel van het experiment of het schip, de te testen geautomatiseerde toepassing en de voorziene veiligheidsmaatregelen adequaat werken;
  - c. de verantwoordelijke voor het schip gedurende het experiment is te allen tijde in staat het schip te voeren;
  - d. indien het gedurende het experiment nodig was om in te grijpen, onder andere ten gevolge van een defect of storing, wordt de te testen geautomatiseerde toepassing gecontroleerd en worden er, indien nodig, aanpassingen gedaan; en
  - e. de verantwoordelijke voor het schip gedurende het experiment meldt ieder ingrijpen gedurende een experiment onverwijld aan de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat. Daarbij wordt tevens gemeld op welke wijze is ingegrepen en op welke wijze is vastgesteld dat het defect of de storing zich naar alle waarschijnlijkheid niet wederom kan plaatsvinden.
4. Aan de toestemming kunnen aanvullende voorschriften worden gesteld die nodig worden geacht voor de uitvoering van het experiment. Deze aanvullende voorschriften worden tevens opgenomen in de toestemming.

#### **Artikel 6. Beëindiging van het experiment**

1. Het experiment eindigt op de einddatum opgenomen in de toestemming, tenzij door de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat overeenkomstig artikel 8 wordt ingestemd met een verlenging tot de nader vastgestelde datum.
2. Indien de experimenteerpartij het experiment eerder beëindigt, wordt dit onverwijld gemeld aan de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat en vervalt daarmee de toestemming.



3. De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat kan besluiten het experiment eerder te beëindigen.

#### **Artikel 7. Evaluatie van het experiment**

1. Binnen drie maanden na beëindiging van het experiment verzoekt de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat om een evaluatierapport van het experiment.
2. In het evaluatierapport, bedoeld in het eerste lid, wordt door de experimenteerpartij ten minste gevraagd om:
  - a. de resultaten ten aanzien van de ambitie, het doel en de werkmethode zoals opgenomen in het experimenteerplan;
  - b. eventuele andere relevante constatering en gedaan gedurende het experiment; en
  - c. indien de experimenteerpartij het experiment geen vervolg wil geven, de reden waarom het niet wenselijk is het experiment vervolg te geven; of
  - d. indien de experimenteerpartij het experiment vervolg wil geven, de reden waarom het wenselijk is het experiment vervolg te geven.
3. De experimenteerpartij levert op verzoek van de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat voorts aanvullende informatie ten aanzien van het experiment en de te nemen vervolgstappen.
4. De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat evalueert het experiment op basis van het door de experimenteerpartij aangeleverde rapport, mede met het oog op de veiligheid en vlotte verloop van de scheepvaart.

#### **Artikel 8. Verlenging van het experiment**

1. Het experiment kan op verzoek van de experimenteerpartij worden verlengd.
2. De verlenging behoeft de schriftelijke instemming van de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat. Aan deze instemming kunnen aanvullende voorschriften worden gesteld.
3. De instemming, bedoeld in het tweede lid, wordt op verzoek te allen tijde getoond.

#### **Artikel 9. Communicatie rondom het experiment**

1. Communicatie gericht tot burgers over het experiment wordt vooraf afgestemd met de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat.
2. Voorlichting aan betrokkenen over het experiment wordt vooraf afgestemd met de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat.

#### **Artikel 10. Inwerkingtreding**

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van 1 oktober 2018.

#### **Artikel 11. Citeertitel**

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel experimenten vergaand geautomatiseerd varen rijksvaarwegen.



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



## Toelichting

### I. Algemeen deel

#### 1. Inleiding

De ontwikkeling van nieuwe technieken kan de scheepvaart de komende jaren ingrijpend veranderen. In navolging van de zelfrijdende auto's en drones wordt ook het traditionele schip steeds verdergaand geautomatiseerd. Deze ontwikkeling in de scheepvaart wordt samengevat onder de term Smart Shipping. Daaronder wordt verstaan het vergaand geautomatiseerd varen op zee en op binnenwateren, maar ook het slimmer inrichten van de infrastructuur met al dan niet slimmer gebruik van data.

De overheid wil dergelijke innovatieve toepassingen faciliteren en stimuleren, omdat deze naar verwachting bij kunnen dragen aan de concurrentiekracht van de Nederlandse scheepvaartsector. Bovendien kan Smart Shipping varen veiliger maken doordat bepaalde taken van de bemanning worden overgenomen door de geautomatiseerde toepassingen. Het zal tevens bijdragen aan verduurzaming van de sector, door bijvoorbeeld brandstofbesparing.

De interesse in Smart Shipping groeit bij het bedrijfsleven, in de wetenschap en bij overheden. Daarom heeft de Rijksoverheid in 2017 de 'SMASH-community' geïnitieerd: een platform waar deze verschillende partijen elkaar kunnen ontmoeten en kennis en ideeën uitwisselen. In community-bijeenkomsten kwam de behoefte aan ruimte voor experimenten naar voren. Van de overheid wordt gevraagd om ontwikkelingen in het kader van Smart Shipping te faciliteren.

#### 2. Hoofdpijnen van het voorstel

Deze beleidsregel heeft tot doel ruimte te bieden aan de binnenvaart en omvat de procedure voor het aanvragen van een experiment met vergaand geautomatiseerd varen op de Nederlandse rijkswaarwegen. Er is gekozen voor een beleidsregel omdat nog onduidelijk is op welke wijze en termijn Smart Shipping-innovaties in de binnenvaart zich zullen ontwikkelen. Door experimenten toe te laten, kunnen de opgedane praktijkervaringen bijdragen aan het vormen van nieuw beleid en vervolgens aan eventuele aanpassing van (internationale) wet- en regelgeving.

De beleidsregel is gebaseerd op artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) en betreft de wijze van uitoefening van de bevoegdheid van artikel 1.23 van het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: Bpr). Het beoogt experimenten met één of meerdere geautomatiseerde toepassingen mogelijk te maken. De beleidsregel is beperkt tot binnenwateren in beheer bij het Rijk, wat onder meer betekent dat de beleidsregel daarmee niet van toepassing is op de Nederlandse territoriale zee. Doordat de beleidsregel aansluit bij het toepassingsbereik van het Bpr, is deze niet van toepassing op wateren, zoals grenswateren en de Rijn, waar specifieke scheepvaartreglementen van toepassing zijn.

De beleidsregel stelt de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat (hierna: dgRWS) in staat om experimenten toe te staan en daaraan voorschriften te verbinden om



zo de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart te waarborgen. Het bevat daartoe onder meer bepalingen voor het indienen van een aanvraag voor een experiment en omschrijft de criteria die de dgRWS hanteert om dergelijke experimenten toe te staan. Zo is opgenomen welke informatie moet worden aangeleverd over het schip, het niveau van automatisering, het experiment en de omstandigheden, om een aanvraag in behandeling te kunnen nemen. Daarnaast bevat de beleidsregel bepalingen omtrent de toestemming die wordt afgegeven door de dgRWS. Zo wordt elke aanvraag op gelijke wijze en objectief in behandeling genomen.

Na uitvoering van een experiment wordt aan de experimenteerpartij gevraagd om een evaluatie hiervan. De gevraagde evaluatie beoogt de overheid de mogelijkheid te geven een beeld te vormen van deze nieuwe ontwikkeling om te toetsen of de verwachtingen kunnen worden waargemaakt.

### **3. Behandeling van de aanvraag**

De aanvraag voor een toestemming als bedoeld in artikel 1.23 Bpr wordt ingediend bij het Loket Smart Shipping, dat vanuit Rijkswaterstaat (hierna: RWS) wordt beheerd. Vanuit dit loket wordt de aanvraag doorgestuurd naar een multidisciplinair team, waarin de verschillende onderdelen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn vertegenwoordigd. De samenstelling van dit team zal mede afhankelijk zijn van de expertise die nodig is om die specifieke aanvraag te kunnen beoordelen. Op basis van de aanvraag kan de dgRWS toestemming geven voor het experiment. In de praktijk zal deze toestemming door RWS als vaarwegbeheerder worden afgegeven. Op de behandeling van de aanvraag zijn de bepalingen van de Awb van toepassing.

In de beoordeling van de aanvraag let het team in het bijzonder op de wijze waarop de veiligheid gedurende het experiment wordt gewaarborgd. Tevens wordt bekeken hoe wordt gezorgd dat het vlotte verkeer voor de scheepvaart niet in gevaar wordt gebracht. Eerdere testresultaten van de aanvrager of met betrekking op de te testen technologie worden, indien relevant, meegewogen in de behandeling van de aanvraag. Dit samengestelde team zorgt eveneens voor een totaaloverzicht van binnengekomen aanvragen en evaluaties, waardoor ook de gelijke behandeling van aanvragen wordt gewaarborgd.

Het is denkbaar dat voor de uitvoering van bepaalde experimenten moet worden afgeweken van bepaalde wet- en regelgeving. Op basis van deze beleidsregel is het geven van ontheffingen daarvoor niet mogelijk, Indien uit de aanvraag voor toestemming blijkt dat één of meerdere ontheffingen moeten worden verleend om het experiment in zijn geheel te kunnen laten uitvoeren, zullen deze onderdelen van de aanvraag door het Loket Smart Shipping worden doorgeleid naar de bevoegde autoriteit die die ontheffing(en) kan afgeven, zoals de ILT. Deze bevoegde autoriteit beslist zelfstandig over aanvragen voor de gebieden waarover het zeggenschap heeft. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan regels op grond van de Binnenvaartwet omtrent de bemanningssamenstelling en de technische eisen die aan schepen worden gesteld. Uiteraard worden beslissingen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.



Wanneer het experiment echter betrekking heeft op een groter vaargebied of zelfs op internationale vaart, kan het noodzakelijk zijn dat één of meerdere internationale organisaties, zoals de Europese Unie, zich daarover uitspreken. Namens de minister zullen dergelijke gevallen door de ILT worden aangedragen bij deze organisaties. De overheid zal zich inspannen om ook deze experimenten, voor zover deze voldoen aan de voorschriften voor experimenten, zo veel mogelijk te realiseren. Wel kan dit tot gevolg hebben dat de aanvraag niet binnen de in de Awb gestelde behandeltermijn kan worden afgerond.

#### **4. Experimenten op niet-rijksvaarwegen**

RWS is niet de bevoegde autoriteit van alle vaarwegen in Nederland. In sommige gevallen kent een (vaar)water een ander bevoegde autoriteit, waardoor alleen dit bevoegde autoriteit toestemming kan geven voor experimenten op hun wateren. Indien een dergelijk verzoek wordt ingediend bij het Loket Smart Shipping, zal de aanvraag worden doorgezonden aan de betreffende bevoegd(e) autoriteit(en). Bevoegde autoriteiten zoals de provincies, gemeenten en havens blijven zelf verantwoordelijk voor hun beleid en regelgeving, en de uitvoering daarvan.

#### **5. Gevolgen**

De veiligheid van de scheepvaart en de omgeving staat altijd voorop, ook gedurende de experimenten in het kader van deze beleidsregel. Tijdens het opstellen van de beleidsregel is dan ook gezocht naar een balans tussen de administratieve lasten die bij de aanvrager komt te liggen, en de informatie die het Loket Smart Shipping 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. Waar nodig zullen de betrokken partijen bij het Loket Smart Shipping extra capaciteit leveren om aanvragen in behandeling te nemen.

#### **6. Uitvoering en handhaving**

De in het Bpr opgenomen artikelen ten aanzien van toezichtsbevoegdheden blijven onverminderd van toepassing in geval van experimenten die onder deze beleidsregel vallen. Op basis van het Bpr zijn deze bevoegdheden neergelegd bij RWS. Dit betekent ook dat RWS kan besluiten een experiment stil te leggen of zelfs in het uiterste geval een toestemming kan intrekken, bijvoorbeeld als er gedragingen worden geconstateerd die in strijd zijn met de voorschriften opgenomen in de toestemming. Op grond van artikel 1.02 Bpr is de schipper verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van het Bpr, tenzij uit die bepalingen blijkt dat de naleving aan anderen is opgedragen.

#### **7. Afstemming**

Bij de totstandkoming van deze beleidsregel zijn de relevante onderdelen van RWS en ILT intensief betrokken. Vanwege de beperkte rol van ILT bij de uitvoering van deze beleidsregel, heeft ILT aangegeven geen HUF-toets uit te voeren.





## 8. Inwerkingtreding

De beleidsregel treedt in werking op 1 oktober 2018. Hierbij wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten zoals vastgesteld voor ministeriële regelingen.

### II. Artikelsgewijs deel

#### Artikel 1. Begripsbepalingen

In artikel 1, eerste lid zijn verschillende begripsbepalingen opgenomen die nodig zijn voor een goed begrip van deze beleidsregel. Zo wordt de experimenteerpartij omschreven. Dit is een natuurlijk persoon of rechtspersoon waarbij de aanvraag is toegewezen en dus toestemming van de dgRWS heeft om een experiment uit te voeren. De toestemming betreft hier een besluit (beschikking) in de zin van de Awb die de dgRWS afgeeft op basis van een aanvraag. De bevoegdheid hiertoe is te vinden in het artikel waarop de beleidsregel betrekking heeft, artikel 1.23 van het Bpr.

Een experiment wordt omschreven als een tijdelijke praktijktest waarbij getest kan worden in het kader van vergaand geautomatiseerd varen. Uiteraard dient dit experiment plaats te vinden in het kader van vergaand geautomatiseerd varen, waarbij het van belang is dat bepaalde menselijke taken (eventueel ondersteund, aangevuld of geheel) worden overgenomen door één of meerdere geautomatiseerde toepassing. Deze overgenomen menselijke taken kunnen bijvoorbeeld zien op de besturing of navigatie van het schip. Bij de beoordeling van de aanvraag wordt gekeken naar de mate van automatisering (Level of Autonomy) tijdens het experiment.

Ten slotte wordt ook het vaargebied beperkt tot Nederlandse vaarwegen die in het beheer zijn van het Rijk. Door deze definitie kan op veel binnenwateren geëxperimenteerd worden, aangezien deze in beheer zijn van RWS.<sup>1</sup> De provinciale vaarwegen en de wateren die behoren tot de havenbedrijven zijn hiermee uitgezonderd.

In het tweede en derde lid wordt de reikwijdte van de beleidsregel weergegeven. Deze beleidsregel is van toepassing op een experimenten met vergaand geautomatiseerd varen indien de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar kan worden gebracht. In gevallen waarbij dat niet verwacht wordt, kan overeenkomstig artikel 1.23, eerste lid, worden volstaan met een melding aan de dgRWS.

Op basis van het derde lid worden experimenten met watervliegtuigen niet toegestaan, aangezien dit vooralsnog niet wenselijk wordt geacht, mede gelet op de overlap met luchtvaartwetgeving.

#### Artikel 2. Aanvraag

In artikel 2, eerste lid, wordt bepaald dat een toestemming kan worden aangevraagd bij de dgRWS. Op deze aanvraag is de Awb van toepassing.

<sup>1</sup> Een overzicht van de hoofdvaarwegen in het beheer van Rijkswaterstaat is te vinden op: <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/vaarwegenoverzicht/index.aspx>.



Ingevolge artikel 2, tweede lid, kan de toestemming alleen worden aangevraagd voor een experiment op een rijksvaarweg.

Artikel 2, derde lid, bepaalt dat voorafgaand aan het indienen van de aanvraag een experimenteerplan moet worden opgesteld. In dit experimenteerplan worden enkele omstandigheden beschreven die specifiek zijn voor het aan te vragen experiment en kan daarom worden beschouwd als soort projectplan. Dit experimenteerplan is aanvullend op het aanvraagformulier, opgenomen in artikel 3, wat praktische informatie bevat. De omvang van het experimenteerplan en de mate waarin de in het derde lid genoemde onderdelen wordt omschreven zal daardoor mede afhankelijk zijn van de omstandigheden, waaronder het type schip en de omvang van het experiment. Het plan dient ertoe om de beoordelaars van de aanvraag allerlei relevante (achtergrond)informatie te verschaffen die nodig is voor een goede beoordeling van de aanvraag en daarvan een beeld te vormen van het experiment, waaronder gelet op de veiligheid van en gedurende het experiment. Daartoe dient in het plan een beschrijving te worden opgenomen van de werkmethode, inclusief het niveau van automatisering van de te testen toepassing, tijdens het experiment, en het doel en de ambitie daarachter. Met de ambitie van het experiment wordt bedoeld op de lange termijn ambitie ten aanzien van vergaand geautomatiseerd varen, dus waar dit experiment past in het geheel van experimenten, eventuele gedane testen of de ontwikkeling van een nieuwe toepassing. Bij de beschrijving van het doel van het experiment dient te worden toegelicht wat het concrete doel van het betreffende experiment waar de aanvraag op ziet.

Ook moet een beschrijving ten aanzien van het schip en de locatie of omgeving worden aangeleverd. Hierbij dient in te worden gegaan op bijzondere omstandigheden of aandachtspunten bij de locatie of langs het traject (bijvoorbeeld te denken aan strandjes of andere recreatiegebieden), en eventuele verwachte weersomstandigheden. Er moet ook informatie worden opgenomen ten aanzien van de kennis van bemanning aan boord en andere personen die meewerken aan het experiment die nodig is om het schip en de te testen toepassing goed te kunnen laten functioneren, en de te verwachte risico's en eventuele genomen maatregelen daartegen worden opgenomen. De aan te leveren informatie omtrent de risico's kan worden aangeleverd in de vorm van een risicoanalyse, maar het zal afhankelijk zijn van het experiment of een dergelijke analyse of een beschrijving meer voor de hand ligt. Het gaat er in ieder geval om dat inzichtelijk moet zijn wat de risico's zijn van het experiment in de voorkeurslocatie of -omgeving, en de risico's ten aanzien van het schip zelf, en dat in relatie daarmee voldoende beheersmaatregelen om bijvoorbeeld het schip veilig te laten varen zijn getroffen.

In onderdeel h wordt gevraagd om informatie omtrent de zichtbaarheid van het schip. Zoals in het Bpr is bepaald, dient het schip voor anderen zichtbaar te zijn in het kader van de veiligheid. Dit kan bijvoorbeeld met gebruikmaking van AIS of andere (communicatie)systemen die de locatie van het schip doorzenden. In het geval van een experiment met een klein (drone) schip zou ook gedacht kunnen worden aan vereiste verlichting.



Indien er een eerdere test of experiment is uitgevoerd, dient ook relevante informatie daaromtrent te worden aangeleverd, overeenkomstig onderdeel i. Als deze informatie in het kader van de evaluatie reeds is aangeleverd overeenkomstig artikel 7 zal dat niet nodig zijn.

### **Artikel 3. Aanvraagprocedure**

In artikel 3, eerste lid, wordt de aanvrager verplicht om diens aanvraag voor een toestemming in te dienen via het aanvraagformulier Smart Shipping. Dit aanvraagformulier is te vinden via de website van Rijkswaterstaat. Het formulier vereist korte praktische informatie zodat voor de beoordelaars gemakkelijk de belangrijkste informatie te zien is. Het bevat daarvoor een invulmogelijkheid ten aanzien van de in het tweede lid gevraagde informatie. Eventuele bij te voegen informatie, zoals het experimenteerplan, kan eveneens via het aanvraagformulier worden bijgevoegd.

In het tweede lid wordt meer praktische informatie gevraagd met betrekking tot de aanvraag, waar in het experimenteerplan uit artikel 2, derde lid, vooral de beschrijvende en toelichtende informatie is opgenomen. In artikel 3, tweede lid, wordt onder meer gevraagd om de naam en contactgegevens van zowel de eigenaar van het schip als de verantwoordelijke(n) tijdens het experiment, de afmetingen en gewicht of tonnage van het schip, en informatie over waar, wanneer en hoe lang het experiment gewenst is om plaats te vinden. Het gevraagde identificatienummer van het schip kan bijvoorbeeld het ENI-nummer zijn, maar indien deze er niet is kan een ander uniek nummer worden opgegeven.

In onderdeel h wordt informatie omtrent de verzekering van het schip gedurende het experiment gevraagd. Dit kan worden aangeleverd bijvoorbeeld in de vorm van een polis, maar ook het verstrekken van informatie door middel van een toelichting is mogelijk. Hoewel deze informatie wordt meegewogen in de beoordeling van de aanvraag, is het aan de aanvrager zelf om te zorgen voor deze verzekering met evenredige dekking

Ten slotte wordt in onderdeel j gevraagd om de voor het schip benodigde certificaten. Uiteraard geldt deze verplichting alleen indien het schip op basis van andere wet- en regelgeving, bijvoorbeeld de Binnenvaartwet, certificaatplichtig is.

### **Artikel 4. Beoordeling van de aanvraag**

Artikel 4 gaat in op de beoordeling van de aanvraag. Zoals in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting is omschreven komt de aanvraag binnen bij het Loket Smart Shipping van RWS. Vanuit dit loket wordt de aanvraag doorgezet naar een samengesteld team dat de aanvraag zal beoordelen. Omdat de beoordeling van iedere aanvraag maatwerk zal zijn, kan ook een gesprek met de aanvrager wenselijk zijn. Daarnaast is het de bedoeling dat bij de aanvraag ook wordt gekeken of een aanvullende ontheffing of vrijstelling nodig is. De gedachte achter het loket is dat deze zoveel mogelijk tegelijkertijd met de toestemming op basis van deze beleidsregel wordt afgegeven. Op die manier worden meerdere aanvragen voorkomen, hetgeen de administratieve lasten voor de aanvrager vermindert.



Bij de beoordeling van de aanvraag wordt ingevolge het eerste lid onder meer gelet op de wijze waarop de veiligheid van het schip en de omgeving wordt gewaarborgd, en dat het scheepvaartverkeer doorgang kan vinden. Hierbij kan ook de bescherming van het milieu in aanmerking worden genomen, aangezien milieuschade gevolgen kan hebben voor de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart. In de onderdelen a tot en met c van het eerste lid wordt verduidelijkt dat onder meer de locatie, het tijdstip of de duur en de verwachte omstandigheden in aanmerking worden genomen bij de beoordeling. Bij de verwachte omstandigheden wordt zowel gekeken naar de feitelijke omstandigheden in de directie omgeving van de testlocatie of het – traject, maar ook wisselende seizoensgebonden omstandigheden zoals weersverwachtingen en drukte op de vaarwegen kunnen worden meegewogen. Uitgangspunt is steeds dat het experiment veilig kan plaatsvinden, zonder het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar te brengen.

Als het experiment niet van voldoende tijdelijke aard is of indien het experiment niet ziet op een toepassing aan boord van het schip, maar bijvoorbeeld ziet op walinfrastructuur, zal de aanvraag worden afgewezen. Daarop ziet deze beleidsregel namelijk niet.

In het tweede lid van artikel 4 is vervolgens bepaald dat in het kader van de beoordeling van de aanvraag ook een bezoek aan het schip kan worden verzocht. Het schip kan namens de dgRWS door experts uit het hierboven genoemde samengestelde team van bijvoorbeeld RWS of ILT kan worden bekeken indien dat om (veiligheids)redenen nodig wordt geacht. Hierbij dient te worden benadrukt dat dit geen inspectie zal zijn, maar desalniettemin kan het toch nuttig zijn om meer informatie omtrent het schip en eventueel de werking van de te testen toepassingen te verkrijgen. Uiteraard zal terughoudend van deze mogelijkheid gebruik worden gemaakt.

#### **Artikel 5. Toestemming**

De toestemming die de dgRWS kan afgeven op basis van artikel 1.23 Bpr naar aanleiding van de aanvraag, is een besluit (beschikking) in de zin van de Awb. Deze toestemming wordt uitsluitend verleend indien er een mogelijkheid is om de te testen toepassing over te nemen en, indien nodig, het schip af te remmen uit te laten wijken of stil te leggen. Dergelijke veiligheidsmaatregelen moeten op basis van artikel 2, derde lid, onderdeel h, duidelijk zijn toegelicht in het experimenteerplan. Deze eis is opgenomen in het kader van de veiligheid van het schip en van de omgeving. Ook dient in het experimenteerplan te worden aangetoond dat alle personen die meewerken aan het experiment over voldoende kennis beschikken ten aanzien van de te testen geautomatiseerde toepassing of toepassingen. Omdat de te testen toepassing een (gedeeltelijk) nieuwe toepassing zal zijn, kan het zo zijn dat er geen betreffende opleiding voor de bemanning is. Dit is dan ook niet nodig, zolang de aanwezige bemanning de toepassing kan instellen, controleren en indien nodig overnemen of uitschakelen.

Het tweede lid bepaalt welke (feitelijke) informatie in ieder geval in de toestemming wordt opgenomen door de dgRWS. Dit gaat om praktische



informatie ten aanzien van het experiment, waardoor ook eventuele toezichthouders eenvoudig deze informatie kunnen inzien.

In het derde lid zijn enkele aanvullende voorschriften opgenomen die nodig worden geacht om de experimenten veilig te houden. Deze maatregelen zijn voor ieder experiment verplicht. Zo wordt in onderdeel a vereist dat de toestemming gedurende het experiment te allen tijde getoond moet kunnen worden, op verzoek van bijvoorbeeld de bevoegde autoriteiten (RWS en eventueel ILT). Hierbij ligt het voor de hand dat de toestemming aan boord aanwezig is, maar een andere locatie bijvoorbeeld op de wal kan ook voor de hand liggen bij bepaalde experimenten.

De onderdelen b tot en met e zien op de veiligheidsmaatregelen gedurende het experiment. Onderdeel b bepaalt dat voor de start van elk onderdeel van het experiment moet worden nagegaan of het schip, de te testen toepassingen en de genomen veiligheidsmaatregelen adequaat werken. Als er dus meerdere malen (een onderdeel van) een experiment wordt uitgevoerd, geldt deze verplichting steeds weer opnieuw. Op basis van onderdeel c moet te allen tijde de verantwoordelijke in staat moeten zijn om het schip te voeren. Dit betekent dat ook tijdig moet worden ingegrepen of andere acties moeten worden genomen indien de situatie dat vereist. In onderdeel d is bepaald dat een experiment na ingrijpen in de toepassing alleen mag worden voortgezet indien de toepassing is gecontroleerd, en indien nodig er aanpassingen zijn gedaan aan de toepassing. Deze verplichting is toegespitst op de situatie waarbij is ingegrepen tijdens het experiment in de toepassing, omdat hier de veiligheid in het geding zou kunnen zijn geweest of daadwerkelijk was. Om dat te voorkomen wordt vereist dat daarna goed naar de toepassing en de instellingen daarvan wordt gekeken. Op basis van onderdeel d moet een dergelijk ingrijpen ook worden gemeld aan de dgRWS. In de praktijk ligt het voor de hand dat dit zal gebeuren bij de dichtstbijzijnde verkeerspost, die deze informatie vervolgens doorgeeft aan het Loket Smart Shipping.

Daarnaast kunnen ingevolge het vierde lid andere aanvullende voorschriften worden gesteld. Hierbij kan aan een breed scala van voorschriften worden gedacht, bijvoorbeeld ten aanzien van het moment of de duur van het experiment, de mogelijkheid om vanuit de overheid een (gedeelte van) het experiment bij te wonen als daar aanleiding toe is, het inlichten van passagiers aan boord van het schip gedurende het experiment, of eisen die betrekking hebben op het aantal bemanning aan boord of de functies of taken van de bemanningsleden of andere personen die, al dan niet aan boord van het schip, meewerken aan het experiment. Deze voorschriften worden eveneens in de toestemming opgenomen.

#### **Artikel 6. Beëindiging van het experiment**

In het eerste lid is bepaald dat het experiment beëindigd wordt op de einddatum die is opgenomen in de toestemming. Deze datum kan afwijken van de einddatum in de aanvraag, indien dat bij de beoordeling van de aanvraag nodig wordt geacht en is opgenomen in de toestemming. Ook biedt artikel 8 de mogelijkheid om te verzoeken om een verlenging van het experiment.



Mocht de experimenteerpartij besluiten om het experiment eerder te beëindigen, bijvoorbeeld doordat eerder voldoende testresultaten zijn verzameld, dan wel omdat het experiment niet naar wens kan worden uitgevoerd, dient de experimenteerpartij dit te melden bij de dgRWS. Dit kan bij het Loket Smart Shipping. In dat geval vervalt de toestemming op het moment dat de melding bij dgRWS wordt gedaan.

In het derde lid is opgenomen dat de dgRWS kan besluiten om het experiment eerder te beëindigen. Met deze bevoegdheid zal zorgvuldig worden omgegaan, en zal met name in het kader van de bescherming van de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart worden gebruikt. Deze bevoegdheid kan ambtshalve of als gevolg van klachten van andere verkeersdeelnemers worden ingezet.

#### **Artikel 7. Evaluatie van het experiment**

Zoals in paragraaf 2 van het algemeen deel van deze toelichting reeds is vermeld, is het eveneens de bedoeling dat de testresultaten bijdragen aan de beleidsvorming op het gebied van Smart Shipping in brede zin. De dgRWS doet daarom binnen drie maanden na beëindiging van het experiment een verzoek om een evaluatierapport aan de experimenteerpartij. Door in de beleidsregel op te nemen dat een dergelijk verzoek zal worden gedaan, kan de experimenteerpartij hiermee bij het inrichten van diens experiment alvast rekening mee houden. Ook geeft de gestelde termijn de experimenteerpartij voldoende tijd om een evaluatie op te stellen, zonder dat de testresultaten achterhaald zijn doordat er bijvoorbeeld veel tijd is verstreken tussen het experiment en het rapport.

In het tweede lid is opgenomen welke elementen gevraagd worden door de dgRWS in het rapport, waarbij het de experimenteerpartij uiteraard vrijstaat om ook andere aspecten op te nemen. Op basis van het derde lid kan ook door de dgRWS worden verzocht om aanvullende informatie. In het rapport dienen de resultaten van het experiment, toegespitst op de in het kader van de aanvraag omschreven ambitie, doel en werkwijze van het experiment (onderdeel a) te worden opgenomen. Ook dienen alle andere relevante constatering die zijn gedaan gedurende het experiment te worden gedeeld. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van data die is verzameld, maar een beschrijving kan ten aanzien van sommige constatering meer voor de hand liggen. De formulering van dit onderdeel b is ruim gehouden omdat de relevante constatering zullen samenhangen met de aard en vorm van het experiment. Ten slotte wordt de experimenteerpartij gevraagd aan te geven of het wenselijk is om het experiment vervolgd te geven, en waarom. Dit is opgenomen in onderdelen c en d.

Het door de experimenteerpartij aangeleverde rapport wordt met het oog op beleidsvorming geëvalueerd. Daarbij wordt tevens gekeken of het mogelijk is om uit de rapportages algemene lijnen te trekken, die het beoordeling van nieuwe aanvragen vergemakkelijkt.

#### **Artikel 8. Verlenging van het experiment**

Artikel 8 biedt de experimenteerpartij de mogelijkheid om instemming te vragen om het experiment te verlengen, bijvoorbeeld indien blijkt dat het experiment nog



onvoldoende uitkomsten heeft gegenereerd. Om te voorkomen dat de experimenteerpartij dan een geheel nieuwe aanvraag moet indienen, kan in overleg tussen de experimenteerpartij en de dgRWS worden besloten om het experiment te verlengen op basis van de eerder afgegeven toestemming. Om de lasten voor de experimenteerpartij zo laag mogelijk te houden, is het mogelijk om het verzoek voor verlenging samen met het evaluatierapport in te dienen. Uiteraard mag een verzoek voor verlenging ook eerder worden ingediend, waarbij kan worden afgesproken dat het evaluatierapport na de verlenging wordt ingediend.

Omdat op de toestemming die voor het experiment wordt afgegeven een einddatum is opgenomen, dient de instemming van de dgRWS schriftelijk te worden vastgelegd. Ook staat overeenkomstig artikel 5, tweede lid, onderdeel e, deze mogelijkheid al op de toestemming vermeld. De instemming dient te allen tijde te kunnen worden getoond op verzoek van de autoriteiten. Het ligt daarom voor de hand dat deze bij de toestemming wordt gevoegd en gezamenlijk wordt bewaard.

Net zoals bij de toestemming, kunnen ook aan de verlenging aanvullende voorschriften worden gesteld. Indien nodig, kunnen deze voorschriften ook afwijken van de voorschriften opgenomen op de toestemming, of kunnen deze worden aangevuld.

#### **Artikel 9. Communicatie rondom het experiment**

In artikel 9 is opgenomen dat alle initiatieven met betrekking tot publieke communicatie, bijvoorbeeld in de media, en in het kader van voorlichting, bijvoorbeeld van de directe omgeving van het experiment, vooraf met de dgRWS moeten worden afgestemd. Op deze wijze wordt voorkomen dat er tegenstrijdige of dubbele informatie over het experiment wordt verstrekt.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga