

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1664

van **MAARTEN DE VEUSTER**

datum: 9 september 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Autonome binnenvaart - Regelgevend kader

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag nr. 1414 van 9 juni 2022 en het antwoord van de minister hierop.

De minister wijst terecht op de noodzaak van de uitbouw van een regelgevend kader en op het feit dat specifieke bepalingen van de geldende scheepvaartregeling momenteel een obstakel vormen voor het daadwerkelijk onbemand varen.

De minister wees onder meer op de wetgeving inzake verkeersregels, personeelsvoorschriften, technische vereisten voor binnenschepen, cybersecurity enzovoort.

1. Kan de minister meer gedetailleerd ingaan op de verschillende aanpassingen die nog aan ons regelgevend kader moeten gebeuren?
2. Welke regelgeving moet door welk bestuursniveau (regionaal, federaal, Europees...) worden aangepast?
3. Is er voorzien in onderlinge coördinatie en overleg en wie neemt de trekkende rol op zich?
4. Kan de minister een zicht geven op het te volgen stappenplan en de bijhorende timing?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 1664 van 9 september 2022

van **MAARTEN DE VEUSTER**

1. In het scheepvaartdecreet van 22 januari 2022 is een artikel 70 opgenomen die het de beheerder in kader van innovatie toelaat om onder strikte voorwaarden tijdelijk toelating te verlenen voor het uitvoeren van experimenten of pilootprojecten waaronder het uitvoeren van proefreizen. Daarbij kunnen tijdelijke afwijkingen worden toegelaten van wetten, decreten of besluiten die betrekking hebben op de bemanning en het besturen van het vaartuig, de technische kenmerken of uitrusting van het vaartuig, de regeling van het scheepvaartverkeer, de voorschriften met betrekking tot de activiteiten aan boord en aan wal en de boorddocumenten.

Op basis van deze experimenten wordt de nodige ervaring opgedaan om verder te werken aan het aanpassen van regelgeving die structureel innovatie mogelijk moet maken.

In het kader van de Centrale Rijnvaartcommissie wordt in een internationale context regelgeving voorbereid betreffende politiereglementen, RIS, technische voorschriften en bemanningsreglementen. In kader van de UNECE wordt een initiatief voorbereid om afstemming te realiseren in de werkgroep die in 2023 de voorbereiding opstart voor de 7^{de} versie van het CEVNI European Code for Inland Waterways.

2. Vlaanderen is in kader van de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen bevoegd voor de regels betreffende politie over het verkeer op waterwegen, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen; de regels met betrekking tot de bemanningsvoorschriften inzake de binnenvaart en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt; de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden, en van waterwegen en hun aanhorigheden; de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, met uitsluiting van de regelgeving inzake nucleair vervoer, het vervoer van explosieven en het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking.

Op federaal niveau worden initiatieven genomen op vlak van geautomatiseerd varen op zee en wetgeving die onder de bevoegdheid van de federale overheid valt zoals wetgeving over arbeid.

- 3-4. Zoals reeds in het antwoord op vraag 1 aangegeven wordt er met betrekking tot het ontwikkelen van een regelgevend kader inzake geautomatiseerd varen via twee pistes gewerkt, namelijk enerzijds verder inzetten op het ontwikkelen van een Vlaams regelgevend kader en anderzijds inzetten op het ontwikkelen van een internationaal regelgevend kader.

Inzake het verder ontwikkelen van een Vlaams regelgevend kader wordt er samengewerkt tussen het departement Mobiliteit en Openbare Werken en De Vlaamse Waterweg aan het opstellen van een ontwerp BVR tot aanpassing van de scheepvaartregelgeving aan de mogelijkheden van geautomatiseerd varen. Momenteel is het niet mogelijk om hier een concrete timing voor te geven aangezien

eerst de rol van de Commissie van Deskundigen met betrekking tot deze materie uitgeklaard moet worden, alvorens hier verdere concrete stappen in gezet kunnen worden.

Met betrekking tot het ontwikkelen van een internationaal regelgevend kader wordt zoals in antwoord op vraag 1 reeds aangegeven gewerkt via de CCR en de UNECE. In beide internationale instellingen neemt de Belgisch delegatie het voortouw. Betreffende de werkzaamheden van de UNECE is het moeilijk om een stappenplan/timing weer te geven aangezien vanuit de UNECE ook sterk gekeken wordt naar de ontwikkelen binnen de CCR. Daarbij komt ook dat geautomatiseerd varen niet bij alle UNECE lidstaten even hoog op de agenda staat.

Binnen de CCR wordt in de verschillende relevante Comités gewerkt rond geautomatiseerd varen. Binnen het Klein Scheepvaartcomité wordt er momenteel gewerkt aan een interne procedure om aanvragen tot ontheffingen op CCR-reglementen inzake proefprojecten voor geautomatiseerd varen op de Rijn goed te keuren. De verwachting is dat de opmaak van deze interne procedure tegen einde 2022 zal afgerond en goedgekeurd zal zijn. Daarnaast wordt er binnen de relevante CCR Comités momenteel ook gekeken welke aanpassingen op de CCR-reglementen er nodig zijn om geautomatiseerd varen op de Rijn mogelijk te maken. Om deze aanpassingen mogelijk te maken wordt er ook gekeken naar de resultaten van de proefprojecten inzake geautomatiseerd varen op de Rijn. Tot op heden hebben er nog geen dergelijke proefprojecten plaatsgevonden op de Rijn. Naar verwachting zullen pas in 2024 de eerste proefprojecten plaatsvinden.