



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 1 december 2025, nr. IENW/BSK-2025/301015, houdende wijziging van de Binnenvaartregeling ter implementatie van CCR-besluit 2024-II-14 in verband met de geactualiseerde versie van ES-TRIN [KetenID WGK028156]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 8 van de Binnenvaartwet;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Binnenvaartregeling wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1, in begripsbepaling 'ES-TRIN', wordt 'editie 2023/1' vervangen door 'editie 2025/1' en wordt 'https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2022/11/ES-TRIN23_signed_nl.pdf' vervangen door 'https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES_TRIN_2025_signed_nl.pdf'.

B

In artikel 4.8, eerste lid, wordt 'artikel 4.04, tweede lid, van ES-TRIN' vervangen door 'artikel 4.03, tweede lid, van ES-TRIN'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2026. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 januari 2026, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN) wordt vastgesteld door het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). CESNI is een samenwerking van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de Europese Unie (EU).

De ES-TRIN, waarin de technische voorschriften zijn vastgelegd, wordt regelmatig bijgewerkt om een hoog niveau van veiligheid en efficiëntie te waarborgen en om rekening te houden met wetenschappelijke en technische vooruitgang en andere ontwikkelingen. Door CESNI is op 17 oktober 2024 versie 2025/1 van ES-TRIN vastgesteld.

In Nederland zijn de technische voorschriften voor binnenvaartschepen vastgelegd in de Binnenvaartregeling. Daarin is ook ES-TRIN van toepassing verklaard via artikel 3.2 en zijn er tegelijkertijd voor bepaalde categorieën schepen afwijkingsmogelijkheden opgenomen.

De wijziging in artikel 4.8 van de Binnenvaartregeling betreft een correctie van een foutieve verwijzing. Door een eerdere vernumming van de artikelen in ES-TRIN was deze verwijzing foutief.

2. Implementatiewetgeving

Zoals hiervoor genoemd wordt ES-TRIN vastgesteld door CESNI. De CCR heeft tijdens de plenaire najaarszitting op 5 december 2024 met besluit 2024-II-14¹ deze nieuwe versie overgenomen in haar reglementen. Deze wijziging van de Binnenvaartregeling strekt dus ook ter implementatie van dit besluit. Nederland is op grond van de Herziene Rijnvaartakte verplicht deze besluiten door te voeren in de nationale regelgeving. In paragraaf 3.1 van deze toelichting wordt nader toegelicht hoe deze implementatie werkt. Daarnaast wordt in bijlage II van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG verwezen naar de geldende versie van ES-TRIN. Deze wijziging van de Binnenvaartregeling strekt dus ook ter implementatie van de wijziging van bijlage II van die Richtlijn.² De implementatie is één-op-één, vindt dus plaats zonder nationale beleidsruimte en is zodoende lastenluw.

3. Hoofdlijnen regeling

3.1. Actualisatie verwijzing versie ES-TRIN

In artikel 1.1 van de Binnenvaartregeling wordt gedefinieerd wat onder ES-TRIN wordt verstaan en welke versie van deze standaard geldt. Daarom wordt in de rest van de Binnenvaartregeling slechts verwezen naar ES-TRIN zonder dat daarbij een versienummer wordt aangegeven. Daarnaast wordt in door Nederland geïmplementeerde versies van de reglementen van de CCR³ ook verwezen naar artikel 1.1 van de Binnenvaartregeling. Voor de actualisatie naar versie 2025/1 hoeft daarom alleen artikel 1.1 van de Binnenvaartregeling te worden aangepast.

3.2. Inhoudelijke veranderingen ES-TRIN

De wijzigingen in ES-TRIN hebben betrekking op een verscheidenheid aan onderwerpen. Door CESNI is bij de nieuwe versie van ES-TRIN ook een uitgebreide toelichting opgesteld waarin de wijzigingen worden toegelicht. Daarbij is onder andere aandacht voor de financiële gevolgen, de noodzaak en de eventuele alternatieven.⁴ Daarbij is van belang op te merken dat de gewijzigde eisen gelden voor nieuw te bouwen schepen. Voor bestaande schepen gelden doorgaans overgangsbepalingen, waarin is bepaald dat er pas na bepaalde tijd aan nieuwe eisen hoeft te worden voldaan.

¹ De besluiten van de CCR zijn te raadplegen via: <https://www.ccr-zkr.org/13020400-nl.html>.

² Gedelegeerde Verordening (EU) 2025/2177 van de Commissie van 9 september 2025 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad teneinde de verwijzing naar de recentste Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN 2025) bij te werken. (PbEU 2025, L 2177).

³ Zie artikel 1.01, onderdeel ah, van het Rijnvaartpolitiereglement 1995, artikel 1.02, zesenvijftigste lid, van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn en artikel 1.01, vijftentwintigste lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn.

⁴ Deze toelichting is te vinden via: https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2025/04/ES-TRIN_not_expl_2025_04nl.pdf.

Hieronder volgt een korte weergave van wat er per relevant onderwerp is gewijzigd:

- De voorschriften voor het gebruik van brandstoffen met een laag vlampunt zijn uitgebreid, met name voor opslag en gebruik van methanol. Methanol heeft namelijk specifieke risico's waar rekening mee dient te worden gehouden bij de constructie of ombouw van een schip dat op methanol gaat varen.
- Markering van explosiegevaarlijke gebieden en brandstoffen is geharmoniseerd en de plaatsingsvoorschriften zijn strikter geworden. Eenduidige markeringen die internationaal herkenbaar zijn verhogen de veiligheid.
- De technische eisen voor elektrische voortstuwing zijn aangepast aan de laatste inzichten en verduidelijkt. Dit gaat onder andere om voorschriften over de configuratie, redundantie en aansluiting. Daarbij is ook meer aansluiting gezocht bij het veiligheidsniveau voor conventionele dieselaandrijving.
- Lithium-ion-accumulatoren dienen te voldoen aan Europese EN-normen. In ES-TRIN is de verwijzing aangepast naar de geactualiseerde versies van die EN-normen.
- De voorschriften voor gebruik van aluminium of vezelversterkt kunststof voor de bouw van passagiersschepen zijn aangepast op basis van ervaringen uit de praktijk van de scheepsbouw. Dit heeft onder andere betrekking op de brandwerendheid en de draagkracht van dit materiaal.
- Er wordt afgezien van het proces-verbaal van de motorkenmerken aangezien deze informatie al op andere wijze beschikbaar is.
- Vrijstellingen voor praktijktests voor motoren die zijn verleend overeenkomstig artikel 34, vierde lid, van Verordening (EU) 2016/1628,⁵ worden erkend.
- De vereisten voor vulaansluitingen en desbetreffende kleurschema's zijn vastgelegd en afgestemd op de internationale norm die geldt in de zeevaart.
- Er zijn eisen vastgelegd voor de inbouw van navigatie- en informatieapparatuur, met name Inland AIS-apparaten. Deze eisen zijn gebaseerd op door CESNI vastgesteld richtsnoeren.⁶
- De bepalingen over boordzuiveringsinstallaties zijn aangepast om de controle en meting van de werking van de installaties te vergemakkelijken.
- De eisen voor in hoogte verstelbare stuurhuizen zijn verduidelijkt naar aanleiding van interpretatievragen en er zijn overgangsbepalingen opgenomen voor overzakkbare stuurhuizen.
- De voorschriften voor automatische sprinklerinstallaties zijn geactualiseerd.
- De eisen voor verbindingdelen, zoals een wartel of een schakel, tussen het anker en de ankerketting zijn vastgelegd.
- De wijzigingen naar het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, naar ES-RIS 2025/1 en naar internationale EN-, ISO- en IEC-normen zijn geactualiseerd.

4. Gevolgen

Niet alle wijzigingen in ES-TRIN 2025/1 ten opzichte van ES-TRIN 2023/1 hebben noemenswaardige gevolgen. Dat betreft dan bijvoorbeeld verduidelijkingen of zeer beperkte aanpassingen, zoals het actualiseren van verwijzingen naar andere normen en regelgeving. Bij de wijzigingen die inhoudelijk zijn is in de voorgaande paragraaf een korte beschrijving gegeven van de inhoud en is uitgebreide informatie te vinden in de toelichting die door CESNI is opgesteld en waarnaar in de vorige paragraaf is verwezen.

De wijzigingen gelden vanaf 1 januari 2026 voor nieuw te bouwen schepen. In het algemeen wordt voor wat betreft de impact op bestaande schepen gewerkt met een systeem van overgangsbepalingen. In Hoofdstuk 32 en 33 van ES-TRIN is per relevant artikel te zien welke overgangstermijn van toepassing is. Daarin zijn ook de overgangstermijnen die relevant zijn voor deze wijzigingen opgenomen.

5. Toezicht en handhaving

De ILT is de aangewezen toezichthouder met betrekking tot de technische eisen die worden gesteld aan binnenvaartschepen. De huidige wijzigingen zijn om die reden aan de ILT voorgelegd voor een Handhaafbaarheids-, Uitvoerings- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets). De ILT heeft aangegeven dat het niet nodig is om een HUF-toets uit te voeren op deze wijzigingsregeling.

6. Financiële gevolgen en regeldruk

De voorschriften in ES-TRIN worden in CESNI verband vastgesteld met het oog op de veiligheid van

⁵ Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG. (PbEU 2016, L 252)

⁶ Richtsnoeren voor de inbouw van het automatische identificatiesysteem voor de binnenvaart – Inland AIS-station, te raadplegen via: <https://www.cesni.eu/nl/gidsen/#05>.

schepen. Daarbij wordt niet expliciet aandacht besteed aan de financiële gevolgen en deze vallen daarom niet nauwkeurig vast te stellen.

Voor zover er wel iets over de kosten te vermelden is, is dit opgenomen in de toelichting die door CESNI is opgesteld. Het is moeilijk vast te stellen welk deel van de totale bouwkosten een consequentie zijn van wijzigende voorschriften. Er zal eventueel een verandering in totale bouwkosten kunnen worden geïdentificeerd, maar die kosten zijn van meer factoren afhankelijk dan deze wijziging. Dat er weinig inzicht te geven is in de regeldrukeffecten komt mede omdat niet in kaart te brengen valt hoeveel schepen er nieuw gebouwd zullen gaan worden en dus ook niet op hoeveel schepen de voorschriften van toepassing zullen zijn. Zoals genoemd in paragraaf 4 van deze toelichting wordt voor bestaande schepen in het algemeen gewerkt met een systeem van overgangsbepalingen. Wanneer overgangsbepalingen aflopen en de toepassing van de ES-TRIN eisen eventueel onevenredig hoge kosten vergen, bestaat er in de regelgeving een mogelijkheid een beroep te doen op een hardheidsclausule.

In het algemeen komen de voorschriften in samenspraak met het bedrijfsleven tot stand. In CESNI verband zitten internationale brancheorganisaties aan tafel bij de totstandkoming van de voorschriften. Voorafgaand daaraan worden voorgenomen wijzigingen ook op nationaal niveau besproken met een brede vertegenwoordiging van de sector. Bij die voorbesprekingen zijn verschillende nationale brancheorganisaties en andere belanghebbenden aanwezig. Aandachtspunten die door de sector worden aangegeven tijdens de nationale voorbespreking worden meegenomen bij het bepalen van de Nederlandse inbreng in CESNI-verband. Mede met behulp van die inspraak kan worden gezorgd dat de financiële gevolgen niet disproportioneel zijn ten opzichte van de verhoging van de veiligheid die nagestreefd wordt.

7. Advies en consultatie

7.1. Internetconsultatie

Deze regeling is niet aangeboden ter internetconsultatie. De aanpassing van de manier van verwijzing naar ES-TRIN is een puur technische wijziging. Het wijzigen naar de nieuwe versie van ES-TRIN is het één-op-één overnemen van het CCR-besluit, waarbij Nederland geen beleidsruimte heeft. Reacties op een internetconsultatie zouden daarom niet tot wezenlijke aanpassingen van deze regeling kunnen leiden. Om die reden is gekozen om af te zien van internetconsultatie.

7.2. Oordeel en advies ATR

De regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR heeft geadviseerd deze wijzigingsregeling niet vast te stellen. Dit oordeel is gebaseerd op vier adviespunten.

7.2.1. Nut en noodzaak

Het ATR adviseert om nut en noodzaak van de inhoudelijke wijzigingen nader te onderbouwen. De procedure waarmee in CESNI verband tot een wijziging wordt gekomen, heeft in belangrijke mate aandacht voor het nut en de noodzaak van een wijziging. Voordat een voorstel voor aanvulling of wijziging van voorschriften wordt behandeld, heeft eerst een probleemanalyse plaatsgevonden. Die probleemanalyse moet voldoende overtuigend zijn om het onderwerp op het werkprogramma van CESNI te plaatsen voordat er aan de inhoud gewerkt kan worden.

Naar aanleiding van dit adviespunt is in paragraaf 3.2 van de toelichting bij deze wijzigingsregeling verduidelijkt dat voor nadere toelichting bij de inhoudelijke wijzigingen wordt verwezen naar de toelichting die CESNI heeft opgesteld. Daarin wordt aandacht besteed aan de noodzaak, eventuele alternatieven en financiële gevolgen. Omdat de CESNI toelichting bijzonder omvangrijk is en om het risico te voorkomen dat informatie verloren gaat wanneer een deel van de inhoudelijke toelichting in de toelichting bij deze wijzigingsregeling wordt opgenomen, is vastgehouden aan het verwijzen naar de vindplaats van de CESNI toelichting in plaats van het (deels) overhevelen van die informatie naar deze toelichting. Dat wordt mede ingegeven door het feit dat deze wijziging verplichte één-op-één implementatie is zonder Nederlandse beleidsruimte. Het nut en de noodzaak van deze wijzigingsregeling vloeit immers ook voort uit de implementatieverplichting.

7.2.2. Minder belastende alternatieven

Het ATR adviseert bij besluitvorming in CCR-verband, en de daaropvolgende wijziging in nationale regelgeving, te kiezen voor lastenluwe implementatie en de keuze voor de wijze van implementatie transparant te motiveren in de toelichting bij de wijzigingsvoorstellen.

Het mag duidelijk zijn dat deze wijzigingsregeling strekt ter één-op-één implementatie van de door CESNI vastgestelde standaard die zowel via de CCR als de EU verplicht is. Deze implementatie is dus per definitie lastenluw en er is geen nationale beleidsruimte om daarvan af te wijken. Om dit te



verduidelijken is paragraaf 2 van de toelichting aangevuld.

7.2.3. Werkbaarheid

Het ATR adviseert om inzichtelijk te maken in hoeverre de inhoudelijke wijzigingen werkbaar zijn voor de branche.

Naar aanleiding daarvan is in paragraaf 6 van de toelichting de informatie over de betrokkenheid van de branche op zowel nationaal als internationaal niveau aangevuld.

Bij de opmerkingen over de werkbaarheid noemt het ATR dat de bijlage van de Binnenvaartregeling waarin de volledige tekst van ES-TRIN is opgenomen met deze wijzigingsregeling geschrapt zou worden. Dat wordt ook al genoemd in de paragraaf 'context' van het advies. In werkelijkheid is het schrappen van die bijlage echter geen onderdeel van deze wijzigingsregeling. Het schrappen van de bijlage en aanpassen van de manier van verwijzen is al gebeurd bij de vorige actualisatie van ES-TRIN, te weten versie 2023/1. Die is van toepassing verklaard met de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 6 december 2023, tot wijziging van de Binnenvaartregeling ter implementatie van het CCR besluit 2022-II-15 ter wijziging van de verwijzingen naar de geactualiseerde Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen.⁷

7.2.4. Gevolgen regeldruk

Het ATR adviseert de regeldrukeffecten van het voorstel kwalitatief en kwantitatief te beschrijven in de toelichting bij het voorstel en volgens de Rijksbrede systematiek.

In de door CESNI opgestelde toelichting is voor zover bekend aangegeven wat de financiële gevolgen van de inhoudelijke wijzigingen zijn. Dit is verduidelijkt in paragraaf 6 van de toelichting bij deze wijzigingsregeling. Juist naar aanleiding van eerdere ATR advisering over wijzigingen van ES-TRIN heeft Nederland zich in CESNI verband hard gemaakt voor meer toelichting en meer aandacht voor de regeldrukgevolgen.

Meer informatie dan in de toelichting van CESNI is opgenomen, is echter niet beschikbaar. De financiële gevolgen zijn zoals beschreven in paragraaf 6 van de toelichting bij deze wijzigingsregeling omgeven door meerdere onzekerheden. Het desondanks in kaart brengen van de financiële gevolgen van deze wijzigingsregeling zou een onevenredige inspanning vergen die geen duidelijk nut dient. De wijziging moet met het oog op de internationale en Europese verplichting hoe dan ook worden vastgesteld en kan inhoudelijk niet worden aangepast. Daarnaast is de branche, zoals ook beschreven is in paragraaf 6, nauw betrokken en ruim op voorhand op de hoogte van de inhoudelijke wijzigingen. Bij disproportionele financiële gevolgen en/of regeldruk hebben zij in verschillende gremia de mogelijkheden gehad dit kenbaar te maken. Deze wijzigingsregeling is het slotstuk van een uitgebreide besluitvormingsprocedure en slechts de nationale juridische formalisering.

7.2.5. Dictum

Het ATR oordeelt in het advies dat de wijzigingsregeling niet vastgesteld zou moeten worden, blijkbaar ook niet wanneer er met de adviespunten rekening wordt gehouden. Dat is opmerkelijk aangezien de vaststelling van deze wijzigingsregeling dient ter zuivere en lastenluwe implementatie op grond van zowel een internationale als Europese verplichting. Het niet vaststellen van deze wijzigingsregeling zou in het ultieme geval kunnen leiden tot een infractieprocedure.

8. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2026. Op 1 januari 2026 dient namelijk het door CESNI vastgestelde nieuwe ES-STRIN in werking te treden. Die datum is dus ook de uiterste implementatiedatum van CCR-besluit 2024-II-14. Indien de publicatie van deze regeling plaatsvindt na 1 januari 2026, treedt de regeling in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Het is mogelijk dat bij de publicatie en inwerkingtreding wordt afgeweken van het beleid omtrent de minimuminvoeringstermijn en vaste verandermomenten. Daarvoor is gekozen gezien de noodzaak om tijdens de implementatie van CCR-besluit 2024-II-14 in werking te laten treden. Daarmee wordt een beroep gedaan op uitzonderingsgrond 'd' uit het vijfde lid van aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Dit is nodig om te voorkomen dat er negatieve effecten ontstaan ten gevolge van een te late implementatie. Voor betrokkenen zal de afwijking geen problemen opleveren. Het is bekend

⁷ Stcrt. 2023, 33917.



dat de nieuwe ES-TRIN in werking dient te treden en de inhoud is al geruime tijd toegankelijk en zoals eerder beschreven ook vooraf besproken.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*