



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 9 februari 2026, nr. IENW/BSK-2026/12114, tot wijziging van de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren in verband met de wijziging van de diepgang van de vaargeul Boontjes en enkele beleidsarme wijzigingen en actualisaties [KetenID WGK028152]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4, eerste lid, Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren wordt als volgt gewijzigd:

A

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De rij met objectnaam 'Sector Ameland' komt te luiden:

Sector Ameland	04
----------------	----

2. De rij met objectnaam 'Farmsum (zee)sluis' komt te luiden:

Farmsum (zee)sluis	60
--------------------	----

B

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de tabel 'Regio Rotterdam' wordt onder de kolom 'Wanneer' '**Zeevaart:** Bij het binnenvaren van een sector.' vervangen door

'Zeevaart:

- Bij het verlaten van het VTS-gebied
- Bij het voornemen en aanvang ontmeren
- Wanneer een bijzondere manoeuvre wordt uitgevoerd'.

2. De tabel 'Regio Amsterdam' komt te luiden:

Wie	Wat	Bij wie	Hoe	Wanneer	Opmerkingen
Ieder schip, met uitzondering van een klein schip dat geen stoffen vervoert, als bedoeld in artikel 9.07, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement	* scheepsnaam * positie * bestemming * elke bijzondere manoeuvre	De betreffende sector	Op het sectorkanaal	– bij het binnenvaren van een sector – bij het uitvoeren van een bijzondere manoeuvre, zoals het – in- of uitvaren van een haven of nevenvaarwater – keren en oversteken van de vaarweg – ten anker komen of verlaten van de anker- of ligplaats	Alle schepen moeten gedurende de vaart in het blokgebied uitluisteren, communiceren en oproepen beantwoorden



3. De tabel onder 'Waddenzee, Administratieve voormelding Waddenzee buiten de VTS-gebieden' komt te luiden:

Wie	Wat	Bij wie	Hoe	Wanneer	Opmerkingen
– schip met gevaarlijke stoffen – bijzonder transport – bovenmaats schip	* scheepsnaam * call-sign * nationaliteit * scheepstype en tonnage * lengte, breedte en diepgang * Lloydsnummer * haven van bestemming * ETA * geplande vaarroute * soort lading (naam en hoeveelheid van stoffen; klasse, cijfers en voorzover bekend stofnummer en VN-nummer) * bevestiging dat ladingplan aan boord is * aantal personen aan boord	Centrale Meldpost Waddenzee	Telefonisch E-mail VHF 04	• 24 uur voor het binnenvaren van de Waddenzee. • Bij onvoorziene omstandigheden.	

4. De tabel onder 'Operationele melding Waddenzee buiten:

- de VTS-gebieden
- Verkeerspost Schiermonnikoog' komt te luiden:

Wie	Wat	Bij wie	Hoe	Wanneer	Opmerkingen
– schip met gevaarlijke stoffen – bijzonder transport – bovenmaats schip	* scheepsnaam en call-sign * positie * bijzonderheden * VN-nummer/IMO klasse * aantal personen aan boord	Centrale Meldpost Waddenzee	Marifoonkanaal 4	Tijdig voor het binnenvaren van de Waddenzee via: – de VTS-gebieden van Den Helder, Terschelling en Eems; – de zeegaten tussen de Waddeneilanden – de havens van de Waddeneilanden; – de sluizen en havens aan het IJsselmeer en landzijde	

5. De volgende tabel wordt toegevoegd:

Verkeerscentrale Terschelling

Wie	Wat	Bij wie	Hoe	Wanneer	Opmerkingen
ieder schip, met uitzondering van een klein schip dat geen stoffen vervoert, als bedoeld in artikel 9.07, derde lid, van het Binnenvaartpolitiereglement	* scheepsnaam * positie * vaarrichting * elke bijzondere manoeuvre	Verkeerscentrale Brandaris	VHF 02	Bij het voornemen tot het uitvoeren van een bijzondere manoeuvre, zoals het – in- of uitvaren van een haven of nevenvaarwater – keren en oversteken van de vaarweg – ten anker gaan of verlaten van de anker- of ligplaats	Alle schepen moeten gedurende de vaart in het blokgebied uitluisteren, communiceren en oproepen beantwoorden



C

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Tabel 1: Fryslân wordt als volgt gewijzigd:

a. De volgende rij vervalt:

Vaarweg tussen Lorentzsluis en Harlingen, inclusief het vaarweg-gedeelte dat aansluit vanaf de Doove Balg (de Boontjes)	135	11,50	3,50 ¹
---	-----	-------	-------------------

b. Na de rij beginnend met 'Prinses Margrietkanaal' wordt een rij ingevoegd, luidende:

Boontjes (vaarweg tussen Lorentzsluis en Harlingen inclusief het vaarweg-gedeelte dat aansluit vanaf de Doove Balg)	135	11,50	3,50
---	-----	-------	------

c. De voetnoot 1 vervalt onder vernummering van voetnoot 2 tot voetnoot 1.

2. Tabel 6: Noord-Holland wordt als volgt gewijzigd:

a. 'Vaarweg tussen Stevinsluis en Den Helder, via het Vissersgaatje en het Malzwin' wordt vervangen door 'Vaarweg tussen Stevinsluis en Den Helder, via het Visjagersgaatje en het Malzwin'.

b. Voetnoot 2 vervalt onder vernummering van de voetnoot 3 tot voetnoot 2.

3. Tabel 11: Noord-Brabant/Limburg onder vaarweg '3. Zuid-Willemsvaart (ZWV)' wordt als volgt gewijzigd:

a. in onderdeel d wordt 'Randwegbrug – kruising ZWV-WHK' vervangen door 'Randwegbrug – kruising omloop Helmond/ZWV'.

b. in onderdeel e wordt 'Kruising ZWV-WHK tot sluis 4' vervangen door 'Kruising omloop Helmond/ZWV tot sluis 4'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2026.

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

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



TOELICHTING

Algemene toelichting

Hoofdpijnen regeling

Deze regeling wijzigt de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren (Rcar). In lijn met een besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt de diepgang van de vaargeul Boontjes gewijzigd van 3,80 m NAP naar 3,30 m NAP.¹ Verder wordt de toegestane maximumafmeting op de Zuid-Willemsvaart vergroot. Daarnaast is sprake van verschillende beleidsarme wijzigingen. Met de beleidsarme wijzigingen wordt de Rcar geactualiseerd en aangesloten bij de geldende praktijk. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op de specifieke wijzigingen.

Gevolgen

De administratieve lasten zullen niet toenemen of afnemen, omdat hier in de praktijk geen sprake is van inhoudelijke wijzigingen. Er wordt aangesloten bij de geldende praktijk.

Daarnaast heeft de wijziging van bijlage 3 van de Rcar, vanwege de wijziging van de diepgang van de vaargeul Boontjes, geen negatieve gevolgen voor de omgeving. De veiligheid van de scheepvaart zal volgens experts en brancheorganisaties niet in het geding komen. Het onderhouden van de vaargeul De Boontjes op een kleinere baggerdiepte (–3,30 m NAP) zou er bij een ongewijzigde Rcar toe leiden dat de toegankelijkheid van de haven Harlingen minder zal worden. Dat wordt gecompenseerd door het loslaten van de eis van de minimale waterstand.

Voor zowel de vaarweg van Stevinsluis tot aan Den Helder als de Boontjes geldt dat bij gunstige weersomstandigheden met minder kielspeling gevaren mag worden. Dat werkt gunstig uit voor de bereikbaarheid.

Advies en consultatie

Ten behoeve van deze wijziging heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden. Hiervan is afgezien omdat een internetconsultatie niet in betekenende mate zou kunnen leiden tot aanpassing van deze wijziging. De inhoud is veelal beleidsarm. Er zijn twee wijzigingen die minder beleidsarm zijn; de wijziging van de diepgang van de vaarweg Boontjes en de vergroting van de toegestane maximumafmeting op de Zuid-Willemsvaart. De eerste wijziging is een aanpassing naar een bestaande feitelijke situatie. Het wijzigen van de interventiediepte is in goed overleg gegaan met betrokken partijen zoals het varende bedrijfsleven en natuurorganisaties. Voor de tweede wijziging is door RWS afstemming geweest met de betrokken onderneming die de wens heeft om met langere schepen aldaar te varen.

Er is afgezien van een uitvoeringstoetsing door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Rijkswaterstaat (RWS). De ILT heeft geen rol bij het toezicht op en de handhaving van hetgeen is geregeld in de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren. De wijzigingen in de Rcar zijn op verzoek van RWS. Omdat een ontwerp van deze regeling met RWS is gedeeld, is verdere toetsing niet nodig.

De regeling is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2026. Hiermee wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten voor een ministeriële regeling.

¹ Dit besluit is genomen in het kader van het Nationaal Water Programma 2022–2027, zie p. 279–280.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

A

In dit onderdeel wordt bijlage 1 van de Rcar gewijzigd, waarin een overzicht van IV90 Objecten is opgenomen. De Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (RDI) neemt het VHF Data Exchange System (VDES) in gebruik. Het VDES is een nieuw maritiem communicatiesysteem voor digitaal berichtenverkeer. Ten behoeve van de invoering van VDES is een aantal marifoonkanalen gewijzigd. De marifoonkanalen die niet meer beschikbaar zijn voor analoge spraakcommunicatie, zijn gewijzigd.

B

Dit onderdeel wijzigt bijlage 2 van de Rcar. De verschillende wijzigingen worden hieronder toegelicht:

Regio Amsterdam (1):

In de regio Amsterdam worden meer gegevens gemeld door scheepvaart die een blokgebied van een VTS-sector² binnenvaren dan in andere regio's. Het melden van de vele gegevens via de 'very high frequency' (VHF) bij het binnenvaren van een blokgebied³ leidt ertoe dat het VHF-kanaal langdurig 'bezet' is. Andere meldingen ten behoeve van de verkeersafhandeling, en daarmee de verkeersbegeleiding, kunnen hierdoor niet meer door komen of niet tijdig worden behandeld. Er is dus sprake van een hoge etherbelasting van het VHF-blokkanaal in de regio Amsterdam en dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Met deze wijziging wordt de meldplicht verder geüniformeerd en het VHF-blokkanaal ontlast. De gegevens die met deze wijziging niet langer gemeld hoeven te worden, zijn niet langer noodzakelijk voor het veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer. Deze gegevens zijn of al beschikbaar via andere geautomatiseerde systemen of niet van belang voor de verkeersbegeleiding.

Waddenzee (2 en 3):

Voorheen bestond nog de mogelijkheid de administratieve voormelding bij de Centrale Meldpost Waddenzee in te dienen via telefonisch contact of per fax. De fax is niet langer in gebruik en inmiddels wordt de voormelding in de praktijk per e-mail ingediend. Om aan te sluiten bij deze praktijk is bijlage 2 op dit punt geactualiseerd. Bij de operationele meldingen worden – naast schepen met gevaarlijke lading en bijzondere transporten – bovenmaatse schepen toegevoegd. Bovenmaatse schepen mogen slechts varen met een ontheffing en zijn daarom voor het verkeersbeeld eveneens 'bijzonder'. Door melding van deze schepen wordt een completer verkeersbeeld verkregen op de verkeerspost.

Verkeerscentrale Terschelling (4):

Bij de operationele meldingen op de Waddenzee ontbreekt VTS-gebied Terschelling. In vorige wijzigingen van deze regeling is dit gebied om onbekende redenen niet meegenomen. Door het VTS-gebied Terschelling nu wel toe te voegen wordt aangesloten bij het verkeersbesluit, genomen op 10 december 2003⁴ en de staande praktijk.

C

Dit onderdeel wijzigt bijlage 3 van de Rcar. Deze bijlage bevat de toegestane afmetingen van een schip of samenstel op vaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat.

In het kader van het Nationaal Waterprogramma 2022–2027⁵ is door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten om de impact van baggeren en de impact van het baggeren op de Waddenzee (vanwege o.a. habitataantasting, vertroebeling en uitstoot) te verminderen door de vaargeul Boontjes niet meer op een diepte van –3,80 m NAP te onderhouden, maar op –3,30 m NAP. Om 3,30 m NAP te handhaven hoeft minder frequent te worden gebaggerd en dit vermindert de impact van het baggeren op het Natura 2000-gebied.

Vaarweg de Boontjes is getijgebied met wisselende waterstanden, laagwater (eb) en hoogwater (vloed), variërend van +1,20 m NAP tot –1,20 m NAP. Een maatgevend schip met een diepgang van 3,50 m had volgens de Rcar een waterstand van +75 cm NAP bij Harlingen nodig om de vaarweg

² Vessel Traffic Service: Vanuit de verkeersposten assisteren verkeersleiders van Rijkswaterstaat schippers bij het varen over onoverzichtelijke en drukke punten.

³ Een blokgebied is een gedeelte van een vaarweg waar de marifoon van een schip op een specifiek VHF kanaal dient te staan. Dit kanaal heet een blokkanaal.

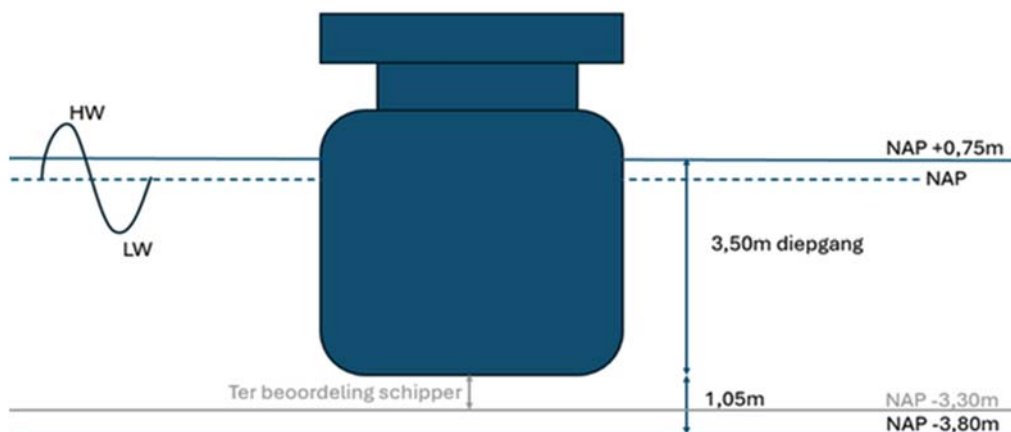
⁴ Stcrt. 2003, 241 (DNN 2003/7647).

⁵ Zie pagina 279 tot en met 282 van het Nationaal Waterprogramma 2022–2027.

Boontjes te kunnen bevaren. Nu deze eis met deze wijziging is vervallen, blijft Harlingen bereikbaar voor dieper stekende schepen. De situatie op de vaarweg van de Stevinsluis naar Den Helder, via het Visjagersgaatje (Vissersgaatje) en Malzwin is vergelijkbaar met de Boontjes en daarom wordt de wijziging voor beide vaarwegen doorgevoerd.

De eisen die aan de waterstand en diepgangen worden gesteld, hebben als achtergrond het beschermen van de infrastructuur, zoals sluizen, tegen beschadiging. Deze bescherming is niet nodig op de Boontjes en op de vaarroute vanaf de Stevinsluis tot aan Den Helder, via Visjagersgaatje en Malzwin.

Op rivieren en in de rivierdelta's worden in de praktijk voor binnenvaart geen eisen gesteld aan de kielspeling. Op grond van het vereiste van goed zeemanschap⁶ is de schipper verantwoordelijk voor een goede reisvoorbereiding, waaronder het varen met voldoende kielspeling. De Boontjes en de vaarroute vanaf de Stevinsluis tot aan Den Helder zijn met deze gebieden vergelijkbaar, aangezien dit ook getijdgebieden zijn. Na consultatie van experts van Rijkswaterstaat, deskundigen uit het werkveld (haven en havenbedrijfsleven Port of Harlingen, loodsen) en brancheorganisatie (KBN) is geconcludeerd dat het bepalen van een veilige kielspeling aan de vaarweggebruikers kan worden overgelaten. Er is brede consensus binnen het werkveld dat professionele vaarweggebruikers goed in staat zijn om in te schatten welke minimale kielspeling nodig is om veilig de vaarweg te kunnen bevaren. Hierbij is meegewogen dat niet te verwachten is dat een schip het risico neemt met te weinig kielspeling over de Boontjes te gaan varen. Dan ontstaat immers het risico dat het schip vast komt te zitten. Eventuele kosten voor het lostrekken zijn volledig voor rekening van het schip. Als een schip toch de bodem raakt, zal het effect op de natuur in een gebaggerde geul nihil zijn.



Afbeelding ter illustratie situatie vaarweg de Boontjes

Van de gelegenheid is gebruikgemaakt ook de voorheen vermelde naam 'Vissersgaatje' aan te laten sluiten bij de naam voor het gebied zoals deze ook op officiële zeekaarten wordt vermeld. Met deze wijziging wordt 'Vissersgaatje' daarom gewijzigd naar 'Visjagersgaatje'.

Verder is tabel 11 gewijzigd. In die tabel zijn de vaarwegen in Noord-Brabant en Limburg vermeld. De wijziging betreft het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart tussen de kruising met de omloop Helmond en de kruising met het Wilhelminakanaal. Op dat gedeelte van de vaarweg is de maximaal toegestane lengte van schepen vergroot tot 110 meter. Deze wijziging heeft plaatsgevonden op verzoek van Rijkswaterstaat en is bedoeld om tegemoet te komen aan de wens vanuit de sector om met langere schepen (meerdere duwbakken) te varen op dit traject.

De wijziging draagt bij aan de lenW-doelstelling Beter Benutten, als ook de modal shift-doelstelling. De wijziging ziet toe op een beperkt traject, circa 9 kilometer. De reële verwachting is dat de scheepvaartintensiteit met grotere scheepsafmetingen op dit kleine traject beperkt zal blijven.

Met dit perspectief heeft Rijkswaterstaat de risico's voor de vaarweg en kunstwerken op grotere onderhoudsbehoefte beoordeeld en ingestemd met toelating van de grotere scheepsmat.

Vervanging van de huidige schepen door de duwbakformatie betekent ook dat er minder sluispassages benodigd zullen zijn.

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

⁶ Zie artikel 1.04 van het Binnenvaartpolitiereglement.