STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 30523
22 september 2026

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 2 september 2026, nr. IENW/BSK-2026/160610, tot wijziging van de Binnenvaartregeling ter implementatie van de besluiten 2024-II en 2025-I van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart [KetenID WGK028693]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op het op 5 december 2024 aangenomen besluit 2024-II, protocol 9, en het op 5 juni 2025 aangenomen besluit 2025-I, protocollen 5 en 6, van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en artikel 22, eerste lid, van de Binnenvaartwet;

Besluit:

ARTIKEL I

De Binnenvaartregeling, bijlage 1.9, wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 5.01, zesde lid, wordt na onderdeel b een zin toegevoegd, luidende:

> De schipper is van de in de eerste zin genoemde verplichting vrijgesteld indien de houder van het dienstboekje stuurman is en hij in deze hoedanigheid op pagina 4 van zijn dienstboekje de navolgende ondertekende aantekening heeft aangebracht: ‘is niet voornemens een kwalificatiecertificaat schipper te verkrijgen’.

B

Artikel 11.01, tweede lid, komt te luiden:

2. Voor het voeren van een pleziervaartuig, een overheidsvaartuig of een brandweerboot volstaat in plaats van een patent als bedoeld in de artikelen 12.02 en 12.03, een ander door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkend patent.

C

Artikel 12.05, tweede lid, komt te luiden:

2. De houder van een kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, kan voor de verkrijging van het sportpatent worden vrijgesteld van het praktijkexamen of van dat gedeelte van het examen dat betrekking heeft op nautische vakkennis.

D

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de opmerking vooraf wordt ‘kolom 4 tot en met 6’ vervangen door ‘kolom 4 en 5’.

2. In onderdeel 1.1, kolom 2, wordt ‘voor de betreffende riviergedeelten’ vervangen door ‘met uitzondering van binnenwatertrajecten met specifieke risico’s’.

3. Onderdeel 1.2 vervalt.

4. In onderdeel 1.6 wordt in kolom 2 ‘Bepalingen betreffende de Patenten: Delen II en III van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn’ vervangen door ‘Bepalingen betreffende de patenten: deel II van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn’.

5. De onderdelen 2.2 en 2.3 vervallen.

6. In onderdeel 3.4 vervalt de rij ‘Bijzonderheden bij averij op zeescheepvaartwegen’.

E

Bijlage 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Deel A, punt 1, komt te luiden:

1. Degene die een vaartuig voert op de binnenwatertrajecten tussen kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) en kmr 425,00 (Mannheim) of tussen kmr 498,45 (verkeersbrug Mainz/Mainz-Kastel) en kmr 592,00 (Koblenz, monding van de Moezel) moet houder zijn van een specifieke vergunning voor het bevaren van binnenwatertrajecten met specifieke risico's.

2. De titel van deel B, onderdeel I, komt te luiden:

I. De Rijn van kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) tot kmr 352,07 (Duits-Franse grens)

3. Deel B, onderdeel II, komt te luiden:

II. De Rijn van kmr 352,07 (Duits-Franse grens) tot kmr 425,00 (Mannheim)
De aanvullende competentie komt overeen met de aanvullende competentie die genoemd wordt onder nummer I (Rijn van kmr 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) tot kmr 352,07 (Duits-Franse grens).

4. In deel B vervallen de onderdelen III, V en VI, onder vernummering van onderdeel IV tot onderdeel III.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt 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,
V.P.G. Karremans

TOELICHTING

Algemeen deel

Inleiding

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft in het najaar van 2024 het besluit 2024-II, protocol 9 vastgesteld. Verder heeft de CCR in het voorjaar van 2025 het besluit 2025-I, protocollen 5 en 6 vastgesteld.[1] Met deze besluiten wijzigt het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). Het RSP is geïmplementeerd in Nederland in bijlage 1.9 van de Binnenvaartregeling. In die bijlage van de Binnenvaartregeling is het RSP integraal overgenomen en dienen wijzigingen van het RSP te worden doorgevoerd. Dit is aanleiding voor deze wijziging van de Binnenvaartregeling.

De wijzigingen zien op het examenprogramma ter verkrijging van een sportpatent (besluit 2025-I, protocol 5); het dienstboekje (besluit 2025-I, protocol 6); de patentplicht (besluit 2024-II, protocol 9); en de specifieke bepalingen voor het bevaren van gedeelten van de Rijn die als binnenwatertrajecten met specifieke risico's geclassificeerd zijn (eveneens besluit 2024-II, protocol 9). De besluiten in deze protocollen betreffen versoepelingen van voorschriften, enkele correcties en een herindeling van binnenwatertrajecten op de Rijn met specifieke risico's. Het doel van deze wijzigingen is om tegemoet te komen aan de behoeften van de binnenvaartsector, bureaucratische handelingen te beperken en ruimte te bieden aan de beslissingsvrijheid van de lidstaten van de CCR. Met deze wijziging van de Binnenvaartregeling zijn de CCR-besluiten één-op-één en daarmee zuiver en lastenluw geïmplementeerd.

In de artikelsgewijze toelichting wordt meer inhoudelijk ingegaan op de wijzigingen.

Gevolgen en regeldrukeffecten

De gevolgen van de wijzigingen in het RSP als gevolg van de implementatie van de CCR-besluiten 2024-II, protocol 9 en 2025-II, protocollen 5 en 6, zijn beperkt.
Het verminderen van het aantal trajecten dat wordt aangemerkt als traject met bijzondere risico's betekent in de praktijk dat voor minder trajecten een specifieke vergunning benodigd is, hetgeen een vermindering van de regeldruk teweeg brengt.
Het vrijstellen van de verplichting om de vaartijd van een stuurman in het dienstboekje bij te houden, wanneer de stuurman geen schipper wil worden betekent een kleine vermindering van de administratieve lasten voor de schipper.
Het toestaan van een ander door de bevoegde autoriteit als gelijkwaardig erkend patent in plaats van een patent zoals in de artikelen 12.02 en 12.03 houdt in de praktijk in dat er geen specifiek patent meer nodig is maar met meer nationale patenten gevaren kan worden, hetgeen een lastenvermindering inhoudt.
De vrijstelling voor praktijkexamen of van dat gedeelte van het examen dat betrekking heeft op nautische vakkennis voor een houder van een kwalificatiecertificaat zoals bedoeld in artikel 11.01, derde lid, is een verlaging van de eisen voor een sportpatent, hetgeen een lastenvermindering inhoudt.
De wijzigingen van het RSP die zien op vermindering van de administratieve lasten hebben een positief regeldrukeffect. Daarnaast worden ook enkele technische wijzigingen gedaan en zijn er verbeteringen van incoherenties. Deze wijzigingen hebben geen regeldrukeffecten.

Consultaties en adviesaanvragen

Advies ATR

Er heeft geen adviesaanvraag bij de ATR plaatsgevonden. De implementatie is één-op-één, zuiver en lastenluw. Hierdoor had een adviesaanvraag bij de ATR niet in betekenende mate tot aanpassing van het wijzigingsvoorstel van de regeling kunnen leiden.

Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid (HUF-toets)

Deze wijziging is voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ter toetsing van de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets). De ILT heeft geen HUF-toets uitgevoerd op deze wijziging, gezien de geringe omvang en de beperkte impact van de wijziging.

[1] De besluiten van de CCR zijn te raadplegen op: www.ccr-zkr.org/13020400-nl.html

Internetconsultatie

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden, omdat deze wijzigingsregeling strekt tot implementatie van een bindende rechtshandeling van een internationale organisatie, de CCR, en die geen aanmerkelijke inhoudelijke gevolgen heeft. Internetconsultatie had niet in betekenende mate tot aanpassing van het wijzigingsvoorstel van de regeling kunnen leiden. Hierdoor sluit deze situatie aan op een van de uitzonderingsgronden.[2]

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A (wijziging van artikel 5.01, zesde lid, RSP)

Naar aanleiding van besluit 2025-I, protocol 6, is artikel 5.01, zesde lid, van het RSP aangepast zodat de schipper niet meer de verplichting heeft om vaartijden zonder uitzondering aan te tekenen. Om een hogere kwalificatie te verkrijgen moet vaartijd worden opgedaan. Deze vaartijd wordt aangetoond door overeenkomstige aantekeningen in het dienstboekje, die de schipper moet maken. Niet alle stuurmannen wensen echter de kwalificatie van schipper te verkrijgen. Het is in dit geval dus niet nodig hun vaartijd bij te houden. Het artikel wordt aangevuld met een derde zin, volgens welke de schipper de vaartijd van de stuurman niet in het dienstboekje hoeft aan te tekenen als de stuurman expliciet heeft afgezien van het verkrijgen van de kwalificatie van schipper door middel van een vermelding in het dienstboekje. Deze toevoeging herstelt de vroegere juridische situatie, die gold tot de herziening van het RSP.

Artikel I, onderdeel B (wijziging van artikel 11.01, tweede lid, RSP)

Naar aanleiding van besluit 2024-II, protocol 9, is artikel 11.01, tweede lid, van het RSP aangepast zodat de bevoegde autoriteiten voortaan niet alleen bevoegd zijn boven de sluizen van Iffezheim en onder het Spijksche Veer nationale patenten te erkennen in plaats van sportpatenten of overheidspatenten, maar deze bevoegdheid hebben voor de gehele Rijn. Aangezien het desbetreffende gedeelte van de Rijn tussen Iffezheim en het Spijksche Veer tot Frankrijk, respectievelijk Duitsland behoort, is deze uitbreiding van bevoegdheden alleen relevant voor de Duitse en de Franse bevoegde autoriteiten.

Artikel I, onderdeel C (wijziging van artikel 12.05, tweede lid, RSP)

Naar aanleiding van besluit 2025-I, protocol 5, is artikel 12.05, tweede lid, van het RSP aangepast om de bevoegde autoriteiten in staat te stellen af te zien van het praktijkexamen voor het sportpatent als de kandidaat de desbetreffende vaardigheden al heeft aangetoond bij het verkrijgen van een nationaal patent voor vaartuigen met een lengte tot 20 meter. Hier is in Nederland geen aanvullende implementatie voor nodig, aangezien artikel 7.11, derde lid jo. artikel 17, tweede lid van de Binnenvaartregeling hier voldoende grondslag voor bieden.

Artikel I, onderdeel D (wijziging van bijlage 2 bij het RSP)

Naar aanleiding van besluit 2025-I, protocol 5, enkele correcties aangebracht. In bijlage 2 bij het RSP zijn eerder enkele aanpassingen over het hoofd gezien bij de overname van het oude examenprogramma voor het sportpatent en het overheidspatent.

De redenen voor de wijzigingen in bijlage 2 zijn als volgt:
- Opmerking vooraf: deze wijziging is een correctie, aangezien er geen kolom 6 is. (onderdeel D, onder 1.)
- Onderdeel 1.1: met deze wijziging is duidelijk gemaakt dat het basisexamen alleen betrekking heeft op Rijntrajecten die niet als risicotraject zijn aangemerkt. De zinsnede 'voor de betreffende riviergedeelten' heeft betrekking op risicotrajecten en is daarom uit het programma voor het basisexamen geschrapt. De wijziging betreft het sportpatent en het overheidspatent. (onderdeel D, onder 2.)
- Onderdeel 1.2: het punt 'Verkeersvoorschriften voor zeescheepvaartwegen' is geschrapt, aangezien dit voortaan onder het examen voor de specifieke vergunning voor binnenwateren van maritieme aard valt. De wijziging heeft alleen betrekking op het sportpatent. (onderdeel D, onder 3.)
- Onderdeel 1.6: de wijziging betreft een redactionele correctie van de titel, aangezien de patenten alleen in deel II van het RSP worden geregeld. (onderdeel D, onder 4.)

[2] Kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie in de verzamelbrief regeldruk (Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114). Zie ook Draaiboek voor de regelgeving nr. 16 (internetconsultatie).

– Onderdeel 2.2: deze wijziging heeft betrekking op het sportpatent en het overheidspatent. Het punt ‘Kennis van de gewenste riviergedeelten van de Rijn’, is geschrapt, aangezien dit voortaan onder het examen voor de specifieke vergunning voor risicotrajecten valt. (onderdeel D, onder 5.)
– Onderdeel 2.3: het punt ‘Navigatie op zeescheepvaartwegen’, is geschrapt, aangezien dit voortaan onder het examen voor de specifieke vergunning voor binnenwateren van maritieme aard valt. De wijziging heeft alleen betrekking op het sportpatent. (onderdeel D, onder 5.)
– Onderdeel 3.4: het onderwerp ‘Bijzonderheden bij averij op zeescheepvaartwegen’, is geschrapt, aangezien dit voortaan onder het examen voor de specifieke vergunning voor binnenwateren van maritieme aard valt. De wijziging heeft alleen betrekking op het sportpatent. (onderdeel D, onder 6.)

Artikel I, onderdeel E (wijziging van bijlage 5 RSP)

Naar aanleiding van besluit 2024-II, protocol 9, is bijlage 5 van het RSP aangepast, omdat op de Rijn de classificatie van binnenwatertraject met specifieke risico’s is opgeheven op de plaatsen waarvan is besloten dat deze classificatie niet nodig is. Hierdoor valt voor het grootste deel van de Rijn de verplichting weg voor de schippers om over een specifieke vergunning voor binnenwatertrajecten met specifieke risico’s te beschikken.

Artikel II

Deze wijzigingsregeling strekt tot de implementatie van een besluit van een volkenrechtelijke organisatie, te weten de CCR. De uiterste implementatiedatum van CCR-besluit 2024-II, protocol 9, was 1 juli 2025. De uiterste implementatiedatum van CCR-besluit 2025-I, protocollen 5 en 6, was 1 januari 2026. Deze implementatiedata zijn niet gehaald wegens vertraging in het wetgevingsproces. Dit heeft geen gevolgen voor de sector, aangezien in de praktijk de CCR-besluiten al in acht worden genomen.

Met de inwerkingtreding van deze regeling wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Ook wordt afgeweken van de minimuminvoeringstermijn. Dit is in overeenstemming met de uitzonderingsgronden die zijn opgenomen in aanwijzing 4.17, vijfde lid, onderdelen c en d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving. De uitzonderingsgronden in die onderdelen hebben betrekking op reparatie- en implementatieregelgeving.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans