

1 Opmvolging aanbevelingen *Aanvaring op de Westerschelde, riviercruiseschip Viking Idun en chemicaliëntanker Chemical Marketer*

Publicatiedatum rapport: 17 december 2020

1. Over het rapport

Op 1 april 2019 vond net na middernacht op de Westerschelde, ter hoogte van de Put van Terneuzen, een aanvaring plaats tussen het Zwitserse riviercruiseschip Viking Idun en de Maltese chemicaliëntanker Chemical Marketer. Aan boord van het riviercruiseschip bevonden zich 171 passagiers en 49 bemanningsleden. Aan boord van de chemicaliëntanker waren 22 bemanningsleden en de lading bestond onder meer uit benzeen, heptaan en methanol. Door de aanvaring raakte een aantal passagiers aan boord van de Viking Idun licht gewond en was de schade aan beide schepen aanzienlijk.

De Westerschelde is een van de drukst bevaren wateren ter wereld waar binnenvaart, zeescheepvaart en pleziervaart elkaar dag en nacht treft. Het intensieve gebruik in combinatie met smalle vaargeulen, ondieptes, een sterke stroom en het getij maakt het tot een vaarwater met risico's. De Onderzoeksraad concludeerde dat ondanks de complexiteit van het gebied, er geen aanvullende eisen rond kennis en bekwaamheid van bemanningen van binnenvaartschepen gelden.

In het rapport doet de Onderzoeksraad vier aanbevelingen. Deze gaan over het verbeteren van de kwalificaties en bekwaamheid van de nautische bemanning, de effectiviteit van het toezicht op de riviercruisevaart en het delen van bevindingen en lessen uit het onderzoek binnen het nationale- en internationale netwerk de Rijn- en binnenvaart.

De aanbevelingen zijn gericht op het wegnemen van veiligheidstekorten om de veiligheid in de binnenvaartsector en specifiek de riviercruisesector in Nederland te bevorderen.

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) hebben in juni 2021 gereageerd op de aanbevelingen. Op 27 januari 2023 heeft het ministerie nog een actualisatie van de opvolging gestuurd. Viking River Cruises heeft in november 2022 gereageerd. De volledige reacties zijn te vinden op de website van de Onderzoeksraad. Koninklijke Binnenvaart Nederland heeft geen reactie op de aan haar gerichte aanbeveling naar de Onderzoeksraad gestuurd, maar heeft wel een reactie geplaatst op haar website.¹

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van aanbevelingen, gevolgd door een korte samenvatting van de ontvangen reactie per aanbeveling en een conclusie over de opvolging van die aanbeveling.

¹ Zie: <https://www.binnenvaart.nl/nieuws/351-veilige-en-vlotte-scheepvaart-op-westerschelde>

2. Algemene conclusie over de opvolging

Alle aanbevelingen zijn of worden grotendeels opgevolgd. Alleen de invoering van een loodsplicht is volgens de minister van IenW op dit moment niet mogelijk vanwege een internationale verdragsbepaling (Akte van Mannheim). Te overwegen is nog dat de minister zich inspant om de loodsverplichting, zoals bedoeld in de aanbeveling, alsnog in Akte van Mannheim te laten opnemen. Dit is onder meer te rechtvaardigen vanuit het gegeven dat het Scheldegebied een van de drukst bevaren wateren ter wereld is. Het gaat hier om een gecompliceerde maritieme verkeerssituatie met zowel binnenvaart als zeescheepvaart. Een van de uitgangspunten van de Akte van Mannheim is het treffen van maatregelen in het belang van de algemene veiligheid van de scheepvaart. Een loodsverplichting zoals door de Raad aanbevolen kan daaraan bijdragen.

Overigens worden binnenvaartpassagiersschepen op de Westerschelde nu wel nadrukkelijk geïnformeerd over het inzetten van een loods. Verder maakt Viking River Cruises op de Westerschelde altijd gebruik van een loods als de bemanning aan boord niet voldoende kennis van het gebied heeft.

De minister van IenW zet nog een kanttekening bij de aanbeveling om ongevallen en incidenten met riviercruiseschepen structureel te onderzoeken. De onderzoeksmogelijkheden van ILT en Rijkswaterstaat kennen volgens de minister beperkingen. Zij ziet dan ook een rol voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid bij het onderzoeken van dergelijke ongevallen en incidenten.

De Raad maakt inderdaad gebruik van zijn mandaat om ernstige incidenten met binnenvaartschepen te onderzoeken. Dit ontslaat het ministerie van IenW echter niet van de verantwoordelijkheid om zelf ook onderzoek te doen naar ongevallen en incidenten met riviercruiseschepen, en de geleerde lessen en bevindingen uit alle beschikbare onderzoeken te delen met de internationale partners.

In de komende jaren moet uit de praktijk blijken in hoeverre de door betrokken partijen genomen maatregelen daadwerkelijk leiden tot een betere beheersing van risico's op (bijna-)aanvaringen met binnenvaartpassagiersschepen op Westerschelde.

3. Opmvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan Viking River Cruises en overige rederijen actief in de riviercruisevaart:

Borg dat er tijdens iedere vaart van een riviercruiseschip een volledig gekwalificeerde en bekwame nautische bemanning in de stuurhut aanwezig is.

- a. Ontwikkel, implementeer en handhaaf een toegespitst trainingsprogramma voor de nautische bemanningen met een periodieke toetsing van vaardigheden.
- b. Besteed daarbij nadrukkelijk aandacht aan taalbeheersing (waaronder nautisch Engels) en voldoende bekendheid met de voorgenomen vaarroutes.

Reactie Viking River Cruises en overige rederijen actief in de riviercruisevaart

Viking geeft aan diverse maatregelen te hebben getroffen om de aanbeveling op te volgen.

- Sinds het incident varen alleen kapiteins en officieren van Viking op de Westerschelde met veel kennis van dit gebied. Als dit toch niet lukt, huurt Viking een loods in. Hiervoor is extra budget vrij gemaakt.
- Invoering en onderhoud van een veiligheidsmanagementsysteem (ISO45001 en ISO14001). Dit omvat onder meer het onderzoeken van bijna-ongevallen en incidenten om zo nodig aanpassingen te doen. Ook zijn er interne audits en trainingen in veiligheidsprocedures aan boord.
- Corporate captains en het planningsteam van Viking volgen hun schepen op de Westerschelde met scheepvaartvolgsystemen (*vessel tracking*); ze communiceren ook regelmatig met de bemanning.
- Diverse opleidingsinitiatieven om vaar- en navigatievaardigheden van het personeel te bevorderen, waaronder: alle officieren krijgen herhalingstraining op simulatoren, in 2023 is er bijscholing van de bemanning op het traject Antwerpen-Gent-Hansweert, jaarlijkse *season start* met voorbereid kaartmateriaal voor officieren die op de Westerschelde varen, begin van het seizoen een uitgebreide training in veiligheid en noodhulp voor de bemanning van elk schip en een chatgroep voor het delen van opleidingsinformatie en actualiteiten over de Westerschelde.
- Opleidingsprogramma's in 2022 op het trainingsschip Viking Bestla gericht op nautische kennis, taallessen en stuurhuttraining.
- Training in zes verschillende simulatoren met bijzondere focus op nautische communicatieve vaardigheden.
- Alle trainingen voor bemanningen op de Westerschelde worden in het Engels gegeven.
- Uitbreiding van de training naar een persoonlijke online omgeving waarin het bedrijf de voortgang en ontwikkeling van de officieren kan volgen.

Tot slot meldt Viking dat het incident een blijvende indruk heeft achtergelaten bij de nautische afdeling. Viking spant zich in om te leren van elk incident dat zich binnen de vloot en branche voordoet.

De overige rederijen zijn niet aangeschreven door de Onderzoeksraad. Hun reacties zijn dan ook niet te verwachten.

Conclusie over opvolging

Viking River Cruises heeft de aanbeveling opgevolgd. Van de overige rederijen is dit niet vast te stellen.

Aanbeveling 2

Aan de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken:

Scherp de bevoegdheids- en bekwaamheidseisen aan voor nautische bemanningen van riviercruiseschepen binnen het Scheldegebied en benut hierbij de mogelijkheid om in het Scheepvaartreglement Westerschelde aanvullende bepalingen voor een veilige doorvaart van riviercruiseschepen op te nemen. Te denken valt aan bepalingen rond bekendheid met het vaargebied en/of een loodsverplichting bij het ontbreken van deze kennis. Onderzoek aanvullend hierop of deze maatregelen ook in internationaal verband geborgd kunnen worden.

Reactie Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA)

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) die de regels van de GNA uitvoert, geeft in haar brief van juni 2021 aan dat het onderzoek en de aanbevelingen van de Onderzoeksraad handvatten bieden om de nautische veiligheid op de (Wester)Schelde verder te kunnen vergroten.

De commissie wijst er eerst wel op dat de bevoegdheids- en bekwaamheidseisen voor nautische bemanningen van riviercruiseschepen niet onder de verantwoordelijkheid van de PC vallen. De PC verwijst naar het voorstel van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor de implementatie van de in 2018 gepubliceerde Europese Richtlijn beroepskwalificaties en de hierin opgenomen mogelijkheid voor het aanwijzen van 'Binnenwateren van maritieme aard' en 'Binnenwatertrajecten met specifieke risico's' (zie hieronder bij reactie minister IenW).

De PC zegt toe alle medewerking te verlenen bij het aanwijzen van de (Wester)Schelde als binnenwater van maritieme aard en bij het onderzoeken van de mogelijkheden tot het benoemen van de (Wester)Schelde tot binnenwatertraject met specifieke risico's.

Aanvullend aan de reeds getroffen maatregelen voor de binnenvaartpassagiersschepen heeft de GNA stappen ondernomen voor het effectief handhaven van de voertaaleis. Alle schepen worden op voertaal gecontroleerd voordat ze in het beheersgebied van de GNA komen. De GNA heeft een Gezamenlijke Instructie opgesteld voor de betrokken verkeerscentrale en mobiele verkeersleiders waarin de volgende punten zijn opgenomen:

- Bij constatering van onvoldoende beheersing van één van de verplichte voertalen waarbij geen sprake is van een evident gevaarlijke situatie, volgt eerst een waarschuwing.
- Bij herhaalde overtreding wordt proces-verbaal opgemaakt.
- In geval van een evident gevaarlijke situatie zal de GNA het schip stilleggen op een veilige plaats totdat er een persoon aan boord is die één van de voertalen voldoende spreekt (dit kan ook een loods zijn).

Verder heeft de GNA in overleg met vertegenwoordigers van de sector een folder uitgegeven met alle lokale bijzonderheden en contactgegevens indien het schip een loods wenst te inzetten.²

Reactie minister van Infrastructuur en Waterstaat

De minister stelt dat de Europese Richtlijn beroepskwalificaties in de binnenvaart (2018) grotendeels tegemoetkomt aan de aanbeveling. Dit betreft onder meer invoering van een verplicht EU-kwalificatiecertificaat voor dekbebemanning van de binnenvaart, een specifieke vergunning voor wateren van maritieme aard en een specifieke vergunning voor binnenwatertraject met specifieke risico's. In februari 2022 is de richtlijn gedeeltelijk geïmplementeerd via een wijziging van de Binnenvaartregeling. Voor volledige implementatie is volgens het ministerie ook een wijziging van de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit nodig. De verwachting is dat dit medio 2023 kan zijn afgerond. Kern van deze wijzigingen is dat het huidige ervaringsgerichte kwalificatiesysteem gewijzigd wordt in een competentiegericht kwalificatiesysteem voor bemanningsleden in de binnenvaart. Het ministerie verwacht dat de implementatie in belangrijke mate gaat bijdragen aan de aanscherping van bevoegdheids- en bekwaamheidseisen.

In de aanvullende reactie van het ministerie van IenW staat dat de Westerschelde via de implementatie van de richtlijn inmiddels een vaarwater van maritieme aard is. Daardoor gelden er hogere exameneisen voor nieuw opgeleide schippers. Overigens wordt de mbo-opleiding nu al in het algemeen aangepast/verzwaard. Vanuit de GNA wordt onderzocht of de competenties die bij een vaarwater van maritieme aard horen, voldoende zijn om de veiligheid op de Westerschelde te waarborgen of dat er meer moet worden geëist. Er wordt een aantal extra competenties besproken tussen de beleidsafdelingen in Nederland en Vlaanderen; zij nemen dit mee naar de CESNI³ overleggen. De bedoeling is om de extra competenties in te

² De folder is te vinden op [website van VTS-Scheldt](#).

³ Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart.

voeren op binnenwateren van maritieme aard. Daarmee ziet het ministerie ervan af om de Westerschelde aan te merken als binnenwatertraject met specifieke risico's.

Verder is de minister in gesprek met Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (waarin Nederland en Vlaanderen in vertegenwoordigd zijn) om het Scheepvaartreglement Westerschelde aan te passen om het risico op soortgelijke incidenten als met Viking Idun zoveel mogelijk te mitigeren.

Een loodsplicht kan volgens de minister niet worden ingevoerd. Dit heeft te maken met de Akte van Mannheim,⁴ waarin wordt gesteld dat de tot de Rijnvaart behorende vaartuigen het recht hebben om bij de doorvaart door Nederland de weg te kiezen die hen goeddunkt om zich van de Rijn naar open zee te gaan of naar België en omgekeerd. Dit verdrag laat volgens de minister geen ruimte voor een loodsplicht. De minister geeft aan in de Permanente Commissie te zoeken naar een andere richting (zie ook reactie GNA hierboven).

Reactie Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Verwezen wordt naar de reactie van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (zie hierboven) waarin de Vlaamse overheid is vertegenwoordigd.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling wordt gedeeltelijk opgevolgd. De loodsverplichting kan niet worden gerealiseerd vanwege een bepaling in de Akte van Mannheim. Wel informeert GNA binnenvaartpassagiersschepen op de Westerschelde nadrukkelijk over de mogelijkheid van het inzetten van een loods.

Te overwegen is nog dat de minister zich inspant om de loodsverplichting, zoals bedoeld in de aanbeveling, alsnog in de Akte van Mannheim te laten opnemen. Dit is onder meer te rechtvaardigen vanuit het gegeven dat het Scheldegebied een van de drukst bevaren wateren ter wereld is (zie ook het onderzoeksrapport). Het gaat hier om een gecompliceerde maritieme verkeerssituatie met zowel binnenvaart als zeescheepvaart. Een van de uitgangspunten van de Akte van Mannheim is het voorzien in maatregelen in het belang van de algemene veiligheid van de scheepvaart.⁵ Een loodsverplichting zoals door de Raad aanbevolen kan daaraan bijdragen.

⁴ De Akte van Mannheim (ook wel 'Rijnvaartverdrag') bepaalt het rechtsstelsel van de Rijn als vaarweg en legt de bevoegdheden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vast. Het verdrag is ondertekend door België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland.

⁵ Zie onder meer Protocol 10, Grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim.

Aanbeveling 3

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

Bevorder de effectiviteit van het toezicht op de riviercruisevaart:

- a. Ontwikkel een toezichtarrangement voor een gecoördineerd toezicht op de riviercruisevaart.
- b. Ontwikkel een instrumentarium voor de effectieve handhaving van de voertaaleis.
- c. Onderzoek structureel ongevallen en incidenten met riviercruiseschepen. Neem vervolgens actie op de geleerde lessen en deel deze lessen en bevindingen met de internationale partners.

Reactie minister van Infrastructuur en Waterstaat

Ad a:

De minister maakt met de verschillende toezichthouders en handhavingpartners een plan van aanpak voor verbetering van de coördinatie en uitvoering van het toezicht op de Westerschelde. Intussen zal het huidige toezicht worden voortgezet.

Het toezicht op de naleving van de Binnenvaartwet en de Arbeidstijdenbesluit Vervoer is risico-gebaseerd. Bij deze inspecties is een regulier deel gericht op alle scheepstypes en eventueel een thematische component voor een specifiek scheepstype. Voor de riviercruisevaart hebben de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de politie en Inspectie SZW (nu Arbeidsinspectie) in samenwerking thematische inspecties op deze voorschriften uitgevoerd, aangevuld met specifieke onderwerpen zoals uitbuiting van bemanning. Hoewel inspectiegegevens door de verschillende diensten worden uitgewisseld voor reguliere inspecties, ontbreekt nog nationaal gecoördineerd toezicht. Daarom wordt dit volgens de minister opgenomen in het toezichtarrangement, met focus op de kwalificatie van de nautische bemanning en het gedrag op de vaarwegen voor de riviercruisevaart.

In de aanvullende reactie geeft het ministerie aan dat binnen het tactisch overleg (waarin de betrokken handhavingpartners samenwerken) passagiersvaart als speerpunt is benoemd. Hierbij is een basisplan opgesteld hoe de handhaving op te pakken. Dit is een landelijk plan dat ook landelijk en gecoördineerd uitwerking moet krijgen in de handhaving vanuit het tactisch overleg *Veilig vervoer over water*. Het plan is inmiddels in uitvoering.

Ad b:

De politie, ILT en Rijkswaterstaat hebben in hun handavingsplan speerpunten benoemd zoals de handhaving op vaar- en rusttijden en voldoende gekwalificeerd personeel op schepen. Rijkswaterstaat heeft onder meer communicatie als speerpunt benoemd. Onderdeel daarvan is handhaving op de verplichte voertaal. Op de Westerschelde is dit Nederlands of Engels. Daarvoor is de volgende lijn overeengekomen met alle handavingspartners:

1. Bij constatering van onvoldoende beheersing van één van de verplichte voertalen maar waarbij niet sprake is van een evident gevaarlijke situatie, eerst een waarschuwing.
2. Bij herhaalde overtreding proces-verbaal.
3. In geval van een evident gevaarlijke situatie, schip stilleggen op een veilige plaats en verplichten een persoon aan boord te nemen die één van de voertalen beheerst.

GNA, ILT en RWS investeren gezamenlijk in gerichte controles op het bovenstaande, met name vooraf. Ook is er voor het cruisesseizoen een nieuwe folder uitgegeven die breed is gedeeld.

Of er sprake is van onvoldoende beheersing van de voertaal is volgens de minister in de praktijk niet altijd makkelijk te beantwoorden. Dit is volgens de minister al langer een probleem. Controle van beheersing van de voertaal gebeurt aan boord. Overstappen vanaf een patrouillevaartuig naar riviercruiseschepen is volgens de minister lastig en gevaarlijk, nog meer gezien het feit dat riviercruiseschepen vooral in de schemer en nachtelijke uren varen. Ook beslaat het werkveld van één patrouillevaartuig een groot gebied. Dit leidt ertoe dat niet altijd handhavend kan worden opgetreden tegen schepen waarop de voertaal onvoldoende beheerst wordt, aldus de minister. Om handhavend op te kunnen treden, dient er immers een (bijzondere) opsporingsambtenaar aan boord te gaan en de schipper te horen.

Toch ziet de minister de noodzaak om ook op de voertaaleis de effectiviteit van de handhaving te vergroten. Op de Westerschelde worden vooraf lijsten met de te verwachten riviercruiseschepen opgevraagd bij de aangrenzende havens. Dit biedt de handhavingpartners de mogelijkheid om deze schepen, voordat ze het werkingsgebied betreden, te controleren op de regelgeving en op de voertaaleis. Aan de hand hiervan zal Rijkswaterstaat samen met de handhavingpartners een aantal gerichte controledagen organiseren waarin deze lijn van vooraf controleren in de passagiersvaart, ook op voertaal, wordt toegepast. Vervolgens zullen deze controledagen geëvalueerd worden.

De handavingsinterventies worden gerapporteerd aan de Permanente Commissie. Het beeld van de GNA is dat de scherpere controle op de passagiersschepen zijn vruchten lijkt af te werpen. De uitrusting aan boord van de schepen en de communicatie met de schepen gaat volgens het ministerie stukken beter.

Ad c:

Voor een goede borging van de nautische veiligheid onderstreept de minister het belang van leren van incidenten zodat deze in de toekomst voorkomen kunnen worden. In lijn met de aanbeveling worden volgens de minister ernstige incidenten op Rijkswateren onderzocht door ILT en Rijkswaterstaat (RWS) om hier lessen uit te trekken. Het leren van incidenten staat ook in het Beleidskader maritieme veiligheid, waarin de minister aangeeft nog een verbeteringslag te willen maken.⁶ Dit kan bijvoorbeeld door afspraken over het binnen de organisatie

⁶ In de [Tweede Kamerbrief van 1 december 2022](#) geeft de minister van IenW aan dat de acties voor een meer risicogestuurde aanpak inmiddels in gang zijn gezet, maar dat het vanwege de omvang van de acties nog enige

onderzoeken van incidenten en *near misses* en het bespreken van de uitkomsten daarvan met andere nautisch beheerders. Voortvloeiend uit de risicoclassificatie bij dit Beleidskader hebben incidenten met passagiersvaart hierbij prioriteit. In de aanvullende reactie van januari 2023 meldt het ministerie dat er voor de incidentonderzoeken een overlegstructuur is opgezet met RWS, DGLM en zeehavens en dat daarin afspraken worden gemaakt over incidentonderzoeken en het delen van lessen daaruit.

De onderzoeksmogelijkheden van ILT en RWS kennen volgens de minister overigens beperkingen. Zo is er geen bevoegdheid voor ILT en Rijkswaterstaat om betrokkenen bij een incident (zoals de bemanning) te horen in het kader van een ongevalsonderzoek. Vaak is er geen bereidheid bij de bemanning of de reder om hier vrijwillig aan mee te werken, omdat dit gevolgen kan hebben voor hen in een eventuele strafzaak of civielrechtelijke zaak rond aansprakelijkheid. Door deze beperkingen kan in deze onderzoeken vaak niet doorgedrongen worden tot de kern van de zaak, aldus de minister. Dit is volgens haar vooral het geval bij incidenten waar het gaat om menselijk handelen (zoals vaargedrag en communicatie) en/of de bedrijfsvoering aan boord van schepen. Daarom gaat de minister met de Onderzoeksraad in gesprek over de mogelijkheden om ernstige incidenten met binnenvaartschepen structureel door de Raad te laten onderzoeken zodat structurele oorzaken van incidenten beter worden achterhaald met het doel om ervan te leren. Volgens de minister is de Onderzoeksraad een instantie die onafhankelijk onderzoek kan doen met de benodigde bevoegdheden.

Conclusie over opvolging

Aanbeveling 3a wordt opgevolgd, 3b is grotendeels opgevolgd en 3c wordt gedeeltelijk opgevolgd. Met betrekking tot de opvolging van 3b zullen praktijkervaringen in de komende jaren moeten uitwijzen in hoeverre de handhaving effectief blijkt te zijn.

In het kader van de opvolging van aanbeveling 3c hebben inmiddels gesprekken plaatsgevonden tussen het ministerie van IenW en de Onderzoeksraad over onderzoek naar ernstige incidenten met binnenvaartschepen. De Onderzoeksraad maakt gebruik van zijn mandaat om ernstige incidenten met binnenvaartschepen te onderzoeken. Dit ontslaat het ministerie van IenW echter niet van de verantwoordelijkheid om zelf ook onderzoek te doen naar ongevallen en incidenten met riviercruiseschepen, en de geleerde lessen en bevindingen uit alle beschikbare onderzoeken te delen met de internationale partners.

Aanbeveling 4

Aan het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB):

Deel de bevindingen en lessen uit dit onderzoek binnen het nationale- en internationale netwerk, zoals de Ledengroep Personenvervoer.

Reactie CBRB/Koninklijke Binnenvaart Nederland⁷

Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) heeft geen reactie naar de Onderzoeksraad gestuurd, maar heeft wel op haar website een reactie op de aanbeveling geplaatst.

Uit deze reactie blijkt dat KBN de bevindingen en lessen van het onderzoek deelt met haar netwerk. Verder heeft KBN in samenwerking met GNA (zie hierboven bij reactie GNA) een nieuwe folder uitgebracht waarin een aantal belangrijke veiligheidsregels voor binnenvaartpassagiersschepen overzichtelijk is gemaakt. Het gaat om de volgende regels:

- Kennis hebben van de marifoonprocedures. Via de marifoon dienen schepen hun binnenkomst in het vaargebied mee te delen.
- Communiceren in het Nederlands of in het Engels.
- Het aantal personen aan boord van het schip melden bij binnenkomst van het gebied.
- Varen is toegestaan bij een golfhoogte van maximaal anderhalve meter en een zicht van minimaal 1000 meter.

De folder is verspreid onder de leden en terugvindbaar op de KBN-website.⁸

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is opgevolgd.

⁷ CBRB is inmiddels met Binnenvaart Logistiek Nederland gefuseerd tot de branchevereniging Koninklijke Binnenvaart Nederland.

⁸ Zie: <https://www.binnenvaart.nl/nieuws/351-veilige-en-vlotte-scheepvaart-op-westerschelde>