

KONINKLIJKE NEDERLANDSE ROEIBOND

VEILIGHEIDSINCIDENTEN RAPPORTAGE 2024

MEI 2025

SAMENVATTING

Roeien is een relatief veilige sport, mede door de aandacht die in de roeiopleidingen door instructeurs aan het thema veiligheid wordt gegeven. Het kan en moet echter altijd beter. Ieder ongeval is er een teveel. Blijvende aandacht voor veiligheid is nodig, want veiligheidsculturen vereisen continue aandacht. Momenteel heeft de adviescommissie Veiligheid van de KNRB beperkt zicht op veiligheidsincidenten, terwijl dit de sleutel vormt tot verbetering van de veiligheid. Met o.a. de Stichting Waterrecreatie Nederland zijn er ook informatieflyers voor roeiers en andere vaarweggebruikers opgesteld, via Varen Doe Je Samen. Onder veiligheidsincidenten wordt verstaan gebeurtenissen met letsel, of kans op letsel en/of die als bedreigend ervaren worden.

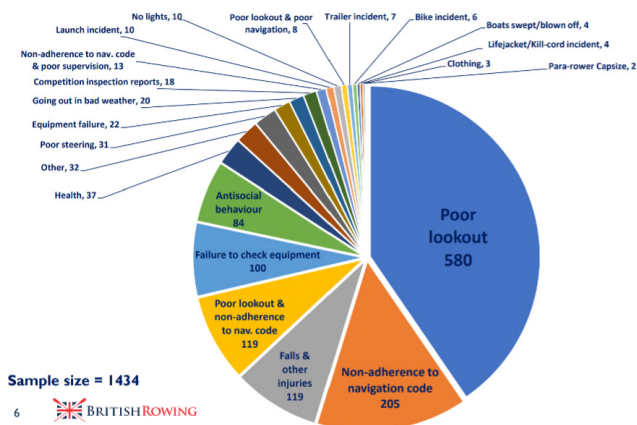
Nadat de adviescommissie veiligheid is ingesteld door de KNRB-leden, is gewerkt aan o.a een Richtlijn Zichtbaarheid, een Risico Inventarisatie en Evaluatie Roeiwater (RI&E Roeiwater), ondersteuning van verenigingen bij implementatie hiervan en bij vragen danwel na incidenten, een KNRB-incidentenmelder, en vindbare informatie op de website.

In deze eerste jaarrapportage Fysieke Veiligheid van de KNRB wordt ingegaan op de geregistreerde incidenten van 2023 en 2024. In deze jaren zijn vooral meldingen verkregen vanuit Zuid-Holland. In 2023 kwamen alle (23) meldingen uit Zuid-Holland.

Over 2024 hebben we 31 meldingen ontvangen, waarvan 27 uit Zuid-Holland, 1 uit Utrecht en 3 uit Noord-Holland. Aangezien ongeveer 28% van de roeiers uit Zuid-Holland komt en 17% uit Noord-Holland, lijkt dit een tipje van de ijsberg qua het totaal aantal roei-incidenten met bijna of serieus letsel. Ter vergelijking, in het Verenigd

Analysis of Significant Rowing Incidents by Cause - 2022

Significant accidents = all except simple capsizes (most result in collisions or near collisions)



Koninkrijk met ruim 300.000 actieve roeiers (tegenover ca 43.000 roeiers in NL) ontvangt men zo'n 2000 incidentmeldingen per jaar.

Het aantal meldingen in Zuid-Holland lijkt samen te hangen met de goede bekendheid van het roeiconvenant Veilig Varen Doe je Samen tussen de provincie, roeiverenigingen, Schuttevaaier en de KNRB. Partijen weten elkaar goed te vinden. Het beperkte aantal meldingen vanuit andere provincies wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de beperkte bereikbaarheid/bekendheid van de KNRB-incidentenmelder, de voorkeur van verenigingen om ook zelf inzicht in incidenten te hebben, en het gebrek aan terugkoppeling over opvolging van incidenten.

In de regiobijeenkomsten van september 2024 en in de Algemene Vergaderingen van april en november 2024 is gesproken over het voornemen tot voorliggende eerste Fysieke Veiligheidsrapportage. Daar gaven verenigingen aan dat het melden van incidenten aan de KNRB moet leiden tot extra inzicht, vandaar ook de jaarrapportage. Zij gaven ook aan interesse te hebben in vergelijkbare convenanten roeiveiligheid met andere vaarweggebruikers.

Met deze jaarrapportage hoopt de veiligheidscommissie een aanzet te geven naar meer inzicht (en meldingen) vanaf 2025. Dit omdat we merken dat in gesprekken met vaarwegbeheerders over bijvoorbeeld nieuwe bruggen, aanlegplaatsen, wijziging van vaarregels, etc. statistische onderbouwing van argumenten over veiligheid altijd helpt. Met o.a. de AV van de KNRB is afgesproken de incidentenmelder meer onder de aandacht te brengen, maar ook gelegenheid te

geven om eens per kwartaal of (half)jaar relevante veiligheidsincidenten – d.w.z. met (mogelijk) letsel – door te geven aan de KNRB (spreadsheet/format bijvoegen).

Het lijkt nu tijd voor een volgende stap. Dat betreft de stap van bewustwording naar inzicht/overzicht en vervolgacties op de meest impactvolle, veel voorkomende veiligheidsincidenten. Deze fysieke veiligheidsrapportage 2024 is daar een onderdeel van. Zij laat zien dat, ondanks de nog beperkte data rond veiligheidsincidenten, de meeste aandacht zal moeten uitgaan naar:

- Binnenvaart;
- Recreatievaart en dan met name speedboten/jetski's;
- Kennis van het roeiwater/bruggen tijdens toertochten;
- Meer en betere input/data vanuit verenigingen rond veiligheidsincidenten zoals uitgewerkt bij punt 4 (uiteraard anoniem).

Dit is de eerste rapportage over Fysieke Veiligheid. Wij streven naar meer inzicht. Alle input is daarom welkom!

1. INLEIDING

Fysieke veiligheid is in iedere sport van belang. Als roeiers zijn we in onze ranke – veelal ongestuurde – boten extra kwetsbaar tegenover bijvoorbeeld recreatie- en binnenvaart. Navolging en kennis van vaar- en veiligheidsregels is daarom essentieel. Dat mogen we ook verwachten van onze medevaarweggebruikers.

Fysieke veiligheid van roeiers moet centraal staan. Daarnaast zijn roeiboten kostbaar. Om van een roeivereniging een boot mee te krijgen en het (gemengde) vaarwater op te mogen, is dan ook een met succes afgelegde roeicursus nodig. Daarin is traditioneel veel aandacht voor veiligheid van de roeier en het materiaal, alsmede specifieke opletpunten van het lokale roeiwater.

Een aantal jaren geleden werd door KNRB-verenigingen geconstateerd dat extra aandacht voor veiligheid nodig was. Onder de aanleidingen waren de toegenomen drukte op het (gemengde) vaarwater waar zowel meer binnenvaart, recreatievaart (zeker sinds corona), maar ook zwemmers en nieuwe watersporten (o.a. foil-surfing) gebruik van maken. In 2017 is de (advies)commissie Veiligheid opgericht. De hoofdtaken van de adviescommissie veiligheid van de KNRB betreffen het geven van advies over fysieke veiligheid op de verenigingen en bij het beoefenen van de roeisport. De commissie levert desgevraagd ook ondersteuning bij roei-incidenten. Volgens de geldende Terms-of-Reference van betreffen de taken van de commissie:

1. Versterken van de kennisinfrastructuur door:

- het onderhouden van een relevant netwerk en kennis op het gebied van o.a. regelgeving, aansprakelijkheid, waterdeskundigheid;
- op de hoogte te blijven van incidenten en lessen hiervan zonodig te verwerken in het veiligheidsbeleid;
- het actueel, volledig en leesbaar houden van de website.;
- het bieden van heldere protocollen en procedures bij o.a. ongevallen en incidenten.

2. Versterken van het veiligheidsbewustzijn door:

- het organiseren van bijeenkomsten met verenigingen en op het roeicongres;
- (gevraagd) advies op maat geven aan lidverenigingen;
- (gevraagd) een bijdrage te leveren aan de evaluatie van incidenten op het gebied van veiligheid de lessen uit evaluaties in de kennisinfra over veiligheid verwerken.

Deze eerste Fysieke Veiligheidsrapportage Roeiers 2024 draagt met name bij aan A, B, D en G. Op basis van de tractie van deze Fysieke veiligheidsrapportage en incidentenmeldingen kan in 2026 gekeken worden of de ToR aanpassing behoeft.

2. RICHTLIJN ZICHTBAARHEID

Tijdens de Algemene Vergadering van november 2021 is door de voorzitters van de roeiverenigingen die lid zijn van de KNRB om per 1 november 2022 de **Richtlijn Zichtbaarheid** van kracht te laten worden. Deze richtlijn houdt in dat verenigingen vanaf die datum aan hun

leden de verplichting op leggen om zichtbare kleding te dragen en dit op te nemen in het Huishoudelijk Reglement van de roeivereniging

Deze verplichting is ook opgenomen in het huishoudelijk reglement van de KNRB (artikel 44-B Veiligheidsplan).

Het wordt wellicht tijd om aan impactmeting van de Richtlijn Zichtbaarheid te gaan doen. Echter, er is anno 2025 nog:

- niet geverifieerd of verenigingen hun HR reeds hebben aangepast. Het lijkt wel voor de meeste verenigingen het geval te zijn.
- noch is gemeten welk percentage roeiers momenteel in fluoriserende kleding roeit. Het lijkt per vereniging en roeigroep te variëren.

Positief is dat zowel op het water is te zien dat de richtlijn veel navolging krijgt. Ook is via de website van Roeigoed inzichtelijk dat zo'n 38 van de 123 KNRB-verenigingen inmiddels via die website fluoriserende (of HiVis) kleding aanbieden.

3. RISICO INVENTARISATIE EN EVALUATIE (RI&E) ROEIWATER

Volgens het door de ledenvergadering van de KNRB vastgestelde Huishoudelijk Reglement van de KNRB, is een Veiligheidsplan (met een

RI&E voor het roeiwater, de vereniging en haar activiteiten verplicht voor iedere vereniging (artikel 44-B).

Voor specifiek de RI&E Roeiwater is een handleiding beschikbaar om voor het lokale roeiwater te komen tot een RI&E. Daarbij is het natuurlijk aan te bevelen om de krachten te bundelen als door meerdere verenigingen van hetzelfde roeiwater gebruik wordt gemaakt.



Elk roeiwater is anders. Roeien op de Bosbaan of op stroom op de Nieuwe Waterweg met scheepvaart brengt verschillende risico's met zich mee. Door als vereniging of veiligheidscommissie/commissaris zelf met de **RI&E handleiding** aan de slag te gaan wordt men bewust van de risico's van het eigen roeiwater en de mogelijke gevolgen, het belang van het goed informeren en goed voorbereid zijn.



De (advies)commissie Veiligheid kan verenigingen ondersteunen bij de implementatie. De naleving van de RI&E Roeiwater wordt nog niet gemonitord.

4. GERAPPORTEERDE VEILIGHEIDSINCIDENTEN 2024

Zowel de richtlijn Zichtbaarheid als de RI&E zijn geen doel op zich, maar vormen belangrijke middelen om veiligheid te verhogen. Idealiter leiden zij tot een ombuiging van de trend van (gepercipieerde) onveiligheid door toenemende binnenvaart en recreatievaart.

Vanaf 2024 wil de (advies)commissie veiligheid meer structureel inzicht krijgen in de ontwikkeling van het aantal veiligheidsincidenten. Roeiers en andere vaarweggebruikers melden veiligheidsincidenten op verschillende manieren, meestal binnen hun vereniging, maar vaak ook bij de vaarwegbeheerder en soms bij de KNRB.

Het is de ambitie van de (advies)commissie Veiligheid om via inzicht in de ontwikkeling en oorzaken van de meest-voorkomende incidenten gerichte acties te ondernemen om de veiligheid van roeiers verder te verbeteren.

In voorbereiding daarop is in 2023 een eerste dummy opgesteld, o.b.v. de ons bekende incidentenmelders van:

- Vaarwegbeheerder RWS;
- Vaarwegbeheerder provincie Zuid-Holland;
- De KNRB.

De hieronder vermelde gegevens betreffen cijfers van deze drie bronnen, waarbij de bron

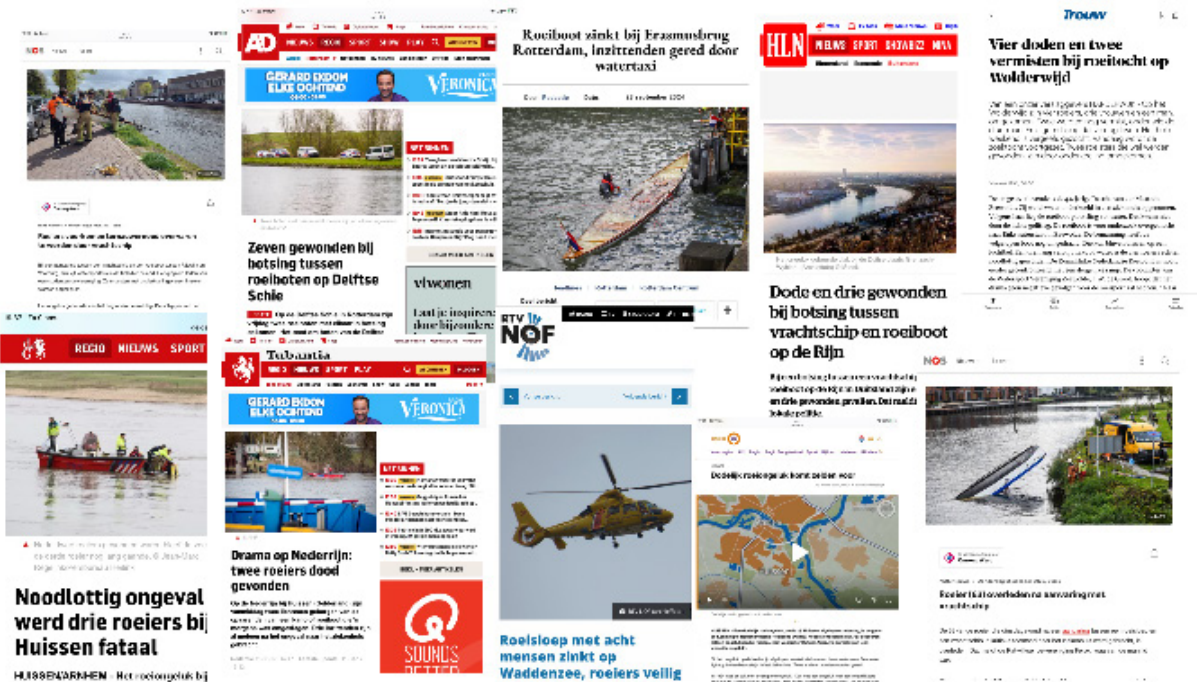
KNRB-incidentenmelder is aangevuld met anderszins door de adviescommissie veiligheid gedane waarnemingen.

Niet alleen Rijkswaterstaat is vaarwegbeheerder. Dar kunnen ook gemeenten, provincies, waterschappen zijn. Sterker nog, ondanks het feit dat Rijkswaterstaat veel vaarwater beheert, wordt er van dit veelal brede vaarwater weinig gebruik gemaakt door roeiers. Uit een uitgebreid bestand met alle door RWS-geregistreerde vaarwegincidenten, blijkt van 2013 t/m 2024 heeft RWS zo'n 28 incidenten met roeiers geregistreerd. Dat betekent zo'n 3 incidenten per jaar. Daarbij is onderscheid te maken tussen incidenten met binnenvaart, recreatievaart en roeiers.

Opvallend is dat van de ca 28 incidenten er ca 20 meldingen met binnenvaart/recreatievaart betreffen, waarvan 5 met recreatievaart/speedboten en een paar zinkende roeiboten.

In 2023 en 2024 zijn vooral meldingen verkregen vanuit Zuid-Holland. In 2023 kwamen alle meldingen uit Zuid-Holland. Over 2024 heeft de KNRB 31 meldingen ontvangen, waarvan 27 uit Zuid-Holland, 1 uit Utrecht en 3 uit Noord-Holland. Aangezien ongeveer 28% van de roeiers uit Zuid-Holland komt en 17% uit Noord-Holland, is de verwachting dat er jaarlijks toch zeker sprake is van zo'n 200 serieuze (bijna) incidenten. In het VK met ruim 300.000 actieve roeiers (tegenover ca 43.000 roeiers in NL) ontvangt men zo'n 2000 incidentmeldingen per jaar.

In de regiobijeenkomsten van september 2024 en in de Algemene Vergaderingen



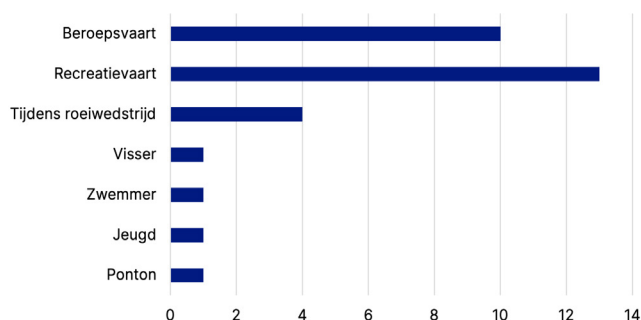
van april en november 2024 is gesproken over het voornemen tot voorliggende eerste Fysieke Veiligheidsrapportage. Met deze rapportage hoopt de veiligheidscommissie een aanzet te geven naar meer inzicht (en meldingen) vanaf 2025. Dit omdat we merken dat in gesprekken met vaarwegbeheerders statistische onderbouwing van argumenten over veiligheid altijd helpt. Verder is afgesproken de incidentenmelder meer onder de aandacht te brengen, maar ook gelegenheid te geven om eens per kwartaal of (half)jaar relevante veiligheidsincidenten – d.w.z. met (mogelijk) letsel – door te geven aan de KNRB.

Om te komen tot de jaarrapportage registreren we de meldende vereniging, de datum, een korte samenvatting van het incident en een vermelding of het beroepsvaart, recreatievaart, wedstrijdsituatie, andere roeiboot, ponton,

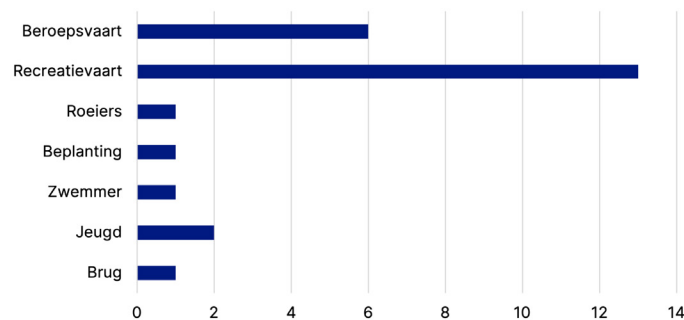
brug of iets anders betreft. Uit de data van 2024 is op te maken dat 12 incidenten beroepsvaart betroffen, 13 recreatievaart, 3 een wedstrijdsituatie betroffen (waarvan 1 aanvaring onder hoge snelheid met een dukdalf), 1 met een visser, 1 met een ponton en 1 met een zwemmer. Er zijn geen grote veranderingen t.o.v. de data over 2023. Toen waren er meer incidenten met baldadige jeugd die roeiers opzettelijk hinderden.

NB: in het VK zijn oorzaken bekend, in NL alleen incidenten. Willen we dat veranderen dan zal de Adviescommissie veiligheid en/of het bureau meer opvolging aan incidenten moeten geven dan wel meer vragen moeten stellen na ontvangst incidentmeldingen (van derden). Dat lijkt nu nog een stap te ver.

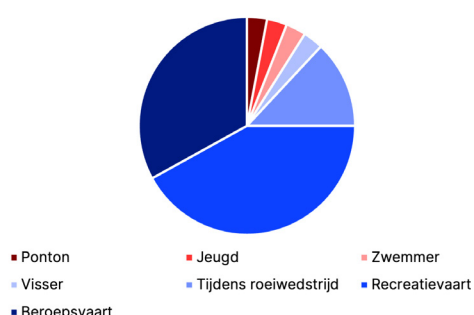
Aantallen incidenten 2024



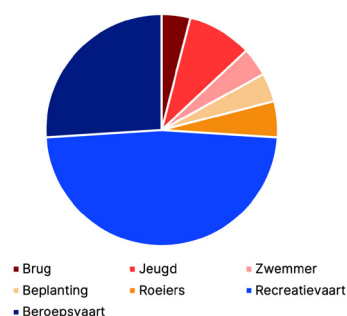
Aantallen incidenten 2023



Onderverdeling incidenten 2024



Onderverdeling incidenten 2023



In 2022 heeft de KNRB in 2023 3 incidentmeldingen ontvangen via [deze incidentenmelder](#). In 2024 waren dat er 2. De incidentmeldingen sinds 2022 betroffen bijvoorbeeld hinderlijk varen door jetskiërs tijdens roeiexamen (rakelings langs de bladen), gebroken rugwervel tijdens toertocht bij een brug en een hoofdwond bij een brug tijdens een toertocht. Aandacht voor commando's en routekennis lijkt van belang. Over 2024 betrof het een omgeslagen skiff tijdens de Ringvaart-regatta en een omgeslagen wherry bij Rotterdam. Op zich is dit niet verontrustend. Net als bij bootschades ligt het voor de hand dat meldingen in de eerste plaats gedaan worden bij de vereniging.

Om deze reden is tijdens de regiobijeenkomsten in september 2024 gevraagd waaraan

verenigingen behoefte hebben. Hieruit kwam naar voren dat naast de KNRB-incidentenmelder ook melding op de vereniging mogelijk moet blijven maar bv eens per kwartaal de verenigingen kunnen worden gevraagd om hun meldingen – serieuzer dan boot schade alleen, maar met (bijna) fysiek letsel of goede lessen voor andere roeiers – te melden bij de KNRB t.b.v. kwartaal- en/of jaarrapportages Fysieke Veiligheid. In eerste instantie zet de KNRB in op jaarrapportage.

Als Adviescommissie veiligheid hopen we in het vervolg via verenigingen wel eens per kwartaal van zoveel mogelijk verenigingen een kort incidentenoverzicht volgens de indeling als hierboven te ontvangen om zodoende tot korte kwartaalinzichten en een jaarrapport te komen. Om op die manier te komen tot

inzicht in trends en aanbevelingen te doen voor danwel vaarwegbeheerders, andere waterweggebruikers of onze eigen roeiers.

5. CONCLUSIES/ACTIEPROGRAMMA VEILIGHEID 2025 E.V.

Op basis van de beperkte data die voorhanden is, lijkt extra aandacht voor afstemming met binnenvaartschippers (en vaarwegbeheerders), (snelle) recreatievaart en extra aandacht voor bruggen bij toertochten gewenst.

Qua contact met binnenvaart en vaarwegbeheer verdient wellicht het veiligheidsconvenant tussen de provincie Zuid-Holland, Schuttevaer, roeiverenigingen en de KNRB navolging. Het in september 2024 **hernieuwde convenant** voorziet in jaarlijks overleg, uitwisseling van veiligheidsmeldingen en laat zien dat acties vanuit roeiverenigingen (HiVis) ook leiden tot constructieve gesprekken over acties door andere partners. Met in plaats van over elkaar praten werkt!

Hoewel Zuid-Holland een actieve roeigemeenschap kent, zou de verwachting zijn dat max zo'n 25% van de incidenten uit deze regio komt. De adviescommissie veiligheid hoopt dan ook dat de andere regio's vanaf 2025 geleidelijk aan ook meer gaan rapporteren en is van plan steeds betere terugkoppelingen te geven.

De insteek van de commissie is:

- Beter zicht op incidenten*, met meer inzicht c.q. meldingen aan KNRB. Melden aan KNRB van incidenten moet "normaal" worden. dat kan zowel via de KNRB-incidentenmelder maar ook eens per kwartaal via een Excel-

rapportage op hoofdlijnen;

- Verbetering bekendheid, vragen en gebruiksvriendelijkheid huidige KNRB-incidentenmelder. Met een duidelijkere doelstelling (type incident, hoe verder, terugkoppeling), privacywaarborg, "slimme"uitvraag (incident toelichting, statistische data tbv rapportages), etc.hoopt de commissie dit te verbeteren;
- Verenigingen vragen periodiek te melden via Excel-formulier. Op termijn kan dit wellicht via melder of e-formulier met zelfde format als incidenten melder;
- Eventueel introduceren convenantachtig lokaal overleg en samenwerking zoals in Zuid-Holland.

Tenslotte roept de KNRB roept per 2025 een zogenaamde "innovatieprijs" in het leven. Om het belang van veiligheid te onderstrepen zal het thema van 2025 zeer waarschijnlijk zijn "verhoging van fysieke veiligheid". Hierover wordt eind 2024/begin 2025 nader gecommuniceerd.

Heb je vragen? Stuur een mail aan de commissie: veiligheid@knrb.nl of kijk op [KNRB.nl](https://knrb.nl).



kiwa



Rabobank

