

Nautische jaarcijfers 2021 **Veilig jaar, pandemie geen invloed op continuïteit**

De divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam – verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer en de naleving van de Havenbeveiligingswet – heeft het tweede coronajaar goed doorstaan. De pandemie bracht de continuïteit van de dienstverlening niet in gevaar. Het aantal zeeschepen dat in Rotterdam arriveerde, nam toe met circa 700 tot bijna 29.000. Er waren drie ernstige ongevallen. Daarbij werd alleen materiële schade veroorzaakt.

Het aantal zeeschepen dat in Rotterdam arriveerde in 2021 nam toe van 28.169 naar 28.876. Dat is onder het niveau van 2019 toen er 29.492 zeeschepen arriveerden in de Rotterdamse haven. Dat verschil is grotendeels toe te schrijven aan de schaalvergroting in de containervaart.

Iets meer schades

De nautische veiligheidsindex voor ongevallen (7,5) scoorde beter dan het streefcijfer 7. De safety environmental index voor inspecties (7,4) haalde bijna het streefgetal 7,5. Door de pandemie werd er minder, maar wel gericht geïnspecteerd. Dat leverde dus verhoudingsgewijs meer bevindingen op. Er werden 462 processen verbaal uitgeschreven, waarvan 76 aan de pleziervaart. Het aantal ongevallen – waarvan de helft parkeerschades (67) - steeg van 122 naar 144. Daaronder drie ernstige ongevallen: een zeeschip botste tegen de Calandbrug; een binnenvaartschip schampte een zeeschip in de Eemhaven en een motorsleepboot kapseisde in de Bocht van Esch bij de Van Brienoordbrug.

Havenmeester René de Vries kijkt tevreden terug op het tweede coronajaar. “Ik ben trots op mijn collega's. Ook dit tweede coronajaar kwam onze dienstverlening niet in gevaar en bleef de haven goed bereikbaar. Het was ook een veilig jaar. 144 incidenten op zo'n 800.000 scheepsbewegingen is niet veel, maar de stijging van het aantal ongevallen stemt niet tevreden. Het zijn veelal incidenten door haastig gedrag bij aanmeren. Zeelieden zitten veel langer aan boord, er wordt veel van bemanningen gevraagd. Dat vraagt van ons extra waakzaamheid, want we zijn nog niet klaar met de pandemie”, aldus de havenmeester.

Corona

De corona pandemie had ook in 2021 een dominante invloed op het werk van de divisie Havenmeester. Dat heeft er weer toe geleid dat het werk op bepaalde momenten anders werd georganiseerd. Inmiddels is de Maritime Declaration of Health (MDoH) geautomatiseerd. Vorig jaar leidde die nog tot 25.000 handmatige beoordelingen.

Het Havenbedrijf en de GGD hadden ook in 2021 iedere dag overleg met elkaar over de pandemie. Dat was met name nodig omdat bemanningsleden met covid –19 of die daarmee in nauw contact waren geweest, moesten worden opgevangen en afgelost. Honderden zeelieden hebben hierdoor hun isolatie of quarantaine doorgebracht in het Wings/Fletcher hotel bij Rotterdam Airport voordat ze hun reis naar huis of op zee konden vervolgen. Het ontsmetten van schepen leidde een enkele keer tot ingrijpende operaties waarbij varende hotels de bemanning moest opvangen. Bemanningswisselingen hebben normaal doorgang gevonden in Rotterdam, maar leidde soms wel tot extra drukte in het Wings/Fletcher hotel. Port Health Authority Rotterdam en dat hotel zijn in 2020 een samenwerking aangegaan. De Port Health Authority Rotterdam (PHAR) is een samenwerkingsverband van een aantal partijen waaronder Havenbedrijf, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en ook GGD Rotterdam-Rijnmond. Een belangrijk onderdeel van de PHAR is de bestrijding van infectieziekten (zoals Corona) in de haven van Rotterdam.

Het Havenbedrijf was een van de initiatiefnemers om het vaccineren van alle zeevarenden mogelijk te maken. In totaal zijn er sinds 15 juni 2021 bijna 25.000 vaccinaties (Janssen vaccin) gezet bij zeevarenden. Meer dan de helft van de vaccinaties vonden in Rotterdam plaats. Vorige week is officieel ook gestart met de aanvullende boostercampagne (Pfizer vaccin) voor zeevarenden.

Havenbeveiliging

De toenemende ondermijnende criminaliteit in de Rotterdamse haven is zorgwekkend. De beveiliging van de haven is niet alleen iets voor de terminals of de Douane en Zeehavenpolitie, maar gaat alle partijen in en rond de Rotterdamse haven aan. Begin 2021 heeft René de Vries de positie van het Havenbedrijf toegelicht aan de Tweede Kamer. “Ondermijnende criminaliteit zien wij als de grootste disruptieve factor. Het bestrijden van criminele netwerken, corruptie en het tegengaan van de illegale doorvoer van goederen (zoals verdovende middelen) en personen (illegale migranten) verdient ook onze primaire aandacht”, verklaarde de havenmeester toen.

Havenbedrijf ondersteunt de bestrijding onder andere met:

Cameraplatform Rotterdam: in samenwerking met partners heeft het Havenbedrijf 225 camera's geplaatst op strategische plekken in het havengebied. De Douane kan de bijbehorende videostreams live bekijken en ook de Politie kan meekijken of beelden opvragen. De divisie Havenmeester is inmiddels ook aangesloten op het cameraplatform.

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
18 januari 2022

Terminalbeveiliging risicobedrijven: de afgelopen jaren heeft de havenmeester samen met de Zeehavenpolitie en de Douane gesprekken gevoerd met bedrijven vanwege de vele drugs gerelateerde incidenten. Dat heeft geleid tot aanpassingen. Daarnaast toetst en certificeert de divisie Havenmeester alle toegangsbeveiligingsplannen van terminals die zeeschepen ontvangen.

Integere Haven: Havenbedrijf is partner in het programma Integere Haven. Onder het motto “Rotterdamse Haven, Veilige Haven” dwarsboomt het criminelen. Havenbedrijf legt daarbij twee accenten: het bewustmaken van integer gedrag in de haven en het verbeteren van de fysieke beveiliging van de haventerreinen.

FERM: Havenbedrijf maakt zich sterk voor de beveiliging van de digitale toegang tot informatie over de positie van lading en toegangscodes. Dat vergt het permanent verbeteren van de digitale beveiliging van systemen en de cyberweerbaarheid van bedrijven. Daarvoor heeft het de Stichting FERM opgezet: een samenwerking van bedrijven en publieke partners in de Rotterdamse haven voor het aanbieden en afnemen van dienstverlening om digitaal sterker, weerbaarder te worden.

Gemengde ligplaatsen

Het Havenbedrijf kijkt hoe de huidige ligplaatsen voor binnenvaart in het westelijk havengebied slimmer kunnen worden ingezet. Zo heeft het vorig jaar een proef gehouden met gemengd afmeren van binnenvaartschepen met gevaarlijke lading in de Rotterdamse haven. De proef is succesvol afgerond. Gebleken is dat de zogenoemde 1 kegel- en 2 kegelschepen zonder afstand naast elkaar en naast schepen zonder gevaarlijke lading kunnen afmeren. Met de proef wilde het Havenbedrijf ervaring opdoen. Het is nu in afwachting van de nieuwe landelijke beleidsregel over gemengd afmeren van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de toekomstige aanpassing van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Voorlopig blijft het huidige verkeersbesluit van kracht en is gemengd afmeren toegestaan op de daarvoor aangewezen pilotlocaties.

Het Havenbedrijf werkt aan het optimaliseren van de planning en aan een beter afroepsysteem zodat niet per se dicht bij de haven gewacht hoeft te worden.

Bunkervergunning

In 2021 is per 1 februari de bunkervergunning voor transporteurs ingevoerd. Deze vergunning ziet toe op de fysieke aflevering van (conventionele) brandstoffen door bunkerschepen aan zeeschepen. Op dit moment is er aan 30 bedrijven een bunkervergunning transporteur verleend. Onder alle bunkervergunningen tezamen varen 172 vergunde bunkerlichters in de Rotterdamse haven.

Met de introductie van de bunkervergunning is ook een klachtenmeldpunt ingericht, waar klachten rondom het leveren van bunkers kunnen worden gemeld. Er is vooralsnog een beperkt aantal klachten geregistreerd bij het meldpunt.

Havenbedrijf Rotterdam N.V.
18 januari 2022

In 2022 gaat het Havenbedrijf meer bekendheid geven aan het klachtenmeldpunt. In 2022 zal een eerste evaluatie van de bunkervergunning plaatsvinden, waarbij tevens – zoals ook bij de introductie van de bunkervergunning was aangegeven – zal worden gekeken in hoeverre een verplichting van een Mass Flow Meter (geautomatiseerd meetsysteem voor hoeveelheden bunkers die worden geleverd) als verplichting in de bunkervergunning kan worden opgenomen.

Drones

Het gebruik van drones voor inspecties in en om de haven begint gemeengoed te worden mede dankzij de Veiligheidsregio Rotterdam en Port State Control. In oktober 2021 werd de eerste demoweek met een lange afstandsdrone in de Rotterdamse haven gehouden. Divisie Havenmeester is betrokken bij alle vraagstukken die hierbij komen kijken, zoals de indeling van het lage luchtruim.

2022

Met de opkomst van nieuwe coronavarianten blijft nog steeds het belangrijkste voor dit jaar dat de continuïteit van de dienstverlening in de haven gewaarborgd blijft met hetzelfde veiligheidsniveau dat men van het Havenbedrijf gewend is.

Voor meer informatie: Schellekens, Tie, j.schellekens@portofrotterdam.com, +31 6 5332 5334

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Doel van het Havenbedrijf Rotterdam is de versterking van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt én industriecomplex van wereldniveau. Niet alleen in omvang, maar ook in kwaliteit. Het Havenbedrijf kan en wil impact maken en richt zich daarom op de versnelling van de verduurzaming in de haven en zij is partner in de digitalisering van de haven en logistieke ketens. De kerntaken van het Havenbedrijf zijn de duurzame ontwikkeling, beheer en exploitatie van de haven, het handhaven van de vloot en veilige afhandeling van de scheepvaart en het ondersteunen van de toekomstbestendigheid van de Rotterdamse haven.

Feiten en cijfers van het Havenbedrijf Rotterdam en de Rotterdamse haven:

Havenbedrijf Rotterdam: ca. 1.270 werknemers, omzet ca. € 750 miljoen. www.portofrotterdam.com

Havengebied: 12.500 ha havengebied (land & water, waarvan ca. 6.000 ha bedrijfsterreinen). Lengte havengebied is ruim 40 km.

Werkgelegenheid: (direct en indirect) 385.000 arbeidsplaatsen in Nederland.

Goederenoverslag: ca. 440 miljoen ton goederen per jaar.

Scheepvaart: ca. 30.000 zeeschepen en ca 100.000 binnenvaartschepen per jaar.

Toegevoegde waarde: (direct en indirect) € 45,6 miljard, 6,2% van het BBP.