

Bestuursverslag CNB 2010

1. Inleiding

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een in 1994 gevormd samenwerkingsverband van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. Doel van het CNB is het realiseren van eenheid van beleid en uitvoering van het nautisch beheer in het Noordzeekanaalgebied, waarbij onder nautisch moet worden verstaan de veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

- *Veilig*: de omstandigheden scheppen waaronder de activiteiten plaats kunnen vinden. Het ordenen en nautisch beheren van het havengebied valt hieronder.
- *Vlot*: zo snel als redelijkerwijs en qua veiligheid mogelijk is. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de havens door het verbeteren van de zeetoegang en toegang tot havenbekkens en het veilig stellen van de internationale hoofdtransportas zijn belangrijke nevensdoelen.
- *Milieuverantwoord*: duurzaam en conform wet- en regelgeving.

Naast taken van de genoemde gemeenten voert het CNB, via een overeenkomst met het Rijk, ook rijkstaken uit. Het beheergebied van CNB loopt, inclusief de verlengde IJ-geul, vanaf 24 mijl in de Noordzee via de koppen van de pieren in IJmuiden tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam en de daarop uitkomende havenbekkens. De Nautische sector van Haven Amsterdam verzorgt de uitvoering van de taken van het CNB, waardoor de scheepvaart steeds met één loket te maken heeft.

Eind 2003 is door de vijf burgemeesters van de havengemeenten in het Noordzeekanaalgebied (Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad) besloten samen te werken bij de invoering van de toen nieuwe Europese regelgeving met betrekking tot de beveiliging van havenfaciliteiten (Havenbeveiligingswet, ISPS-code). Het monitoren van de voortgang op de activiteiten/ verplichtingen die voortkomen uit deze regelgeving is belegd bij de Task Force Havenveiligheid, die onder voorzitterschap staat van de directeur CNB. Het doel van de Task Force Havenveiligheid is door proactief monitoren van nieuwe ontwikkelingen (planvorming) en evalueren van knelpunten gezamenlijk zorg dragen voor een veilige haven. Hiermee wordt bedoeld dat binnen de havens in het Noordzeekanaalgebied zorg wordt gedragen voor de veiligheid van alle medewerkers in de havengebieden, de schepen, haar bemanningen, passagiers en lading, inclusief overslag van lading.

2. Intern CNB

2.1. Algemeen

De bestuurlijke en organisatorische vorm van het CNB is vastgelegd in een Gemeenschappelijke regeling, opgesteld op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Zoals hierboven beschreven heeft het CNB een overeenkomst met het Rijk gesloten. Op grond van deze overeenkomst draagt het CNB ook zorg voor het uitvoeren van nautische rijkstaken, zoals de bediening van het sluizencomplex in IJmuiden, nautisch beheer, etc. De Nautische sector van Haven Amsterdam voert ook deze taken uit.

Een van de activiteiten in het kader van de Havenbeveiligingswet betreft het toetsen en beoordelen van de havenbeveiligingsplannen die door de havenfaciliteiten (= havenbedrijven) moeten worden opgesteld. Dit wordt namens de gemeenten verzorgd door het CNB. Hiervoor maakt het CNB gebruik van een multidisciplinair toetsingsteam dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Regiopolitie Amsterdam-Amstelland, de Regionale brandweer Amsterdam-Amstelland, de Douane, de Koninklijke Marechaussee, het KLPD en Haven Amsterdam. Ook het toezicht op en de handhaving van de Havenbeveiligingswet is ondergebracht bij het CNB.

De Havenbeveiligingswet verplicht gemeenten een port security officer (havenveiligheidsfunctionaris) aan te wijzen. Zijn rol is het zijn van contactpunt (voor o.a. burgemeesters en bedrijven in de haven) voor kwesties die verband houden met havenveiligheid. Vanwege de samenwerking van de gemeenten langs het Noordzeekanaal op het gebied van de scheepvaartafhandeling en toezicht op

de naleving van de ISPS-code hebben de burgemeesters van de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad de directeur CNB aangewezen als havenveiligheidsfunctionaris.

2.2. Organisatie Nautische sector

De Nautische Sector van Haven Amsterdam bestaat uit de volgende afdelingen:

- *Afdeling Verkeersleiding*
Het resultaatgebied van de afdeling Verkeersleiding is het regisseren van een vlootte, veilige en milieuverantwoorde afhandeling van het scheepvaartverkeer in het CNB-gebied door middel van een kwalitatief hoogstaande afhandeling van de werkprocessen voor regie, aanvraag, verkeersbegeleiding en schutten.
- *Afdeling Toezicht, milieu en veiligheid (TMV)*
De afdeling TMV is verantwoordelijk voor het initiëren, coördineren en uitvoeren van diverse inspecties en toezichthoudende taken in de haven van Amsterdam en het beheersgebied van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.
- *Afdeling Beleid*
De afdeling Beleid heeft als kerntaken het vormgeven van beleid, het geven van adviezen en het aansturen van projecten, direct of indirect, ter voorbereiding en ondersteuning van een veilige, vlootte en milieuverantwoorde scheepvaartafhandeling in het beheersgebied van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.
- *Afdeling Vessel Traffic Management Services*
De afdeling Vessel Traffic Management Services heeft als opdracht het in stand houden, professionaliseren en innoveren van de systemen (VTS-infrastructuur) die nodig zijn voor de afhandeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied.
- *Afdeling Secretariaat*
Doel van de afdeling is het bieden van ondersteuning aan hoofd, staf en alle medewerkers van afdelingen vallend onder de Nautische Sector.

Naast de reguliere werkzaamheden en projecten (zie hoofdstuk 4 en verder) zijn in 2010 onderstaande prioriteiten leidend geweest voor de Nautische sector:

1. Onderzoek naar herpositionering Haven Amsterdam. Er is expertise ingebracht in diverse werkgroepen en studies, tevens is capaciteit voor een projectsecretaris geleverd.
2. Heroverwegingsoperatie gemeente Amsterdam. Er zijn verschillende activiteiten gestart in 2010 om de gestelde doelen te halen voor de Nautische sector:
 - a. Onderzoek centrale bediening sluisen.
 - b. Nieuw vlootplan, inclusief concept 4 vaartuigen en efficiëncyslag.
 - c. Implementatie walradar.
 - d. Overname inning binnenhavengeld.
3. Vernieuwing Toezicht: zie hoofdstuk 8.3.

Voor de bestuursperiode 2010-2014 zijn door de gemeenteraden van de gemeente Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad 13 leden van het algemeen bestuur CNB aangewezen. De leden van het algemeen bestuur hebben vervolgens de 5 leden van dagelijks bestuur benoemd.

In 2010 is Janine van Oosten Astrid Kee opgevolgd als hoofd Nautische sector en directeur CNB.

3. Overeenkomst tussen Rijksoverheid en het CNB

Om daadwerkelijk één aanspreekpunt te vormen voor het scheepvaartverkeer en ook rijkstaken uit te kunnen voeren heeft het CNB een overeenkomst met het Rijk (toenmalig ministerie van Verkeer en Waterstaat) gesloten. Op grond van deze overeenkomst draagt het CNB zorg voor het uitvoeren van nautische rijkstaken, zoals de bediening van het sluisencomplex in IJmuiden. In het kader van de overeenkomst is een aantal bevoegdheden gemandateerd aan het CNB.

3.1. *Werkafspraken CNB-RWS*

Als onderdeel van de overeenkomst Rijk-CNB zijn in 1994 werkafspraken tussen RWS en CNB opgesteld over de wijze waarop de nautische sector van Haven Amsterdam de gemandateerde

rijkstaken m.b.t. schutproces en afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied uitvoert. Deze zijn in 2010 opnieuw geactualiseerd, vaststelling van de herziene werkafspraken moet nog in 2011 plaatsvinden.

3.2. Managementinformatie CNB

In 2008 is in het directeurenoverleg CNB - Rijkswaterstaat Noord-Holland (RWS) - Haven Amsterdam (HA) afgesproken dat het CNB twee keer per jaar een managementrapportage levert aan RWS met een overzicht van de uitvoering van de gemandateerde rijkstaken door het CNB. Deze afspraak is vastgelegd in de herziene werkafspraken CNB-RWS 2008. Tevens is afgesproken dat de managementrapportage wordt vastgesteld in het directeurenoverleg CNB-RWS-HA. In 2010 is een rapportage verschenen, eind februari 2011 is de managementrapportage over heel 2010 opgeleverd. In de managementrapportage wordt onder meer gerapporteerd over verkeersafwikkeling en sluispassage, verleende ontheffingen/ vergunningen, bediening sluzencomplex en beheer/bestuur, klachten en overige ontwikkelingen.

3.3. Beleidsorgaan Scheepvaartverkeer Noordzeekanaalgebied

Het Beleidsorgaan Scheepvaartverkeer Noordzeekanaalgebied (BOS) is in 1994 opgericht om beleidsvoorstellen te doen en (wijzigingen van) relevante regelgeving, zaken over de nautische sector en eventuele knelpunten tussen Rijk en CNB te bespreken. In het BOS is eind 2007 gesproken over het wel/ niet laten voortbestaan van dit overlegorgaan. Het algemeen bestuur heeft in juni 2008 ingestemd met het behouden van het Beleidsorgaan Scheepvaartverkeer Noordzeekanaalgebied, voornamelijk als slapend orgaan.

3.4. Mandaatregeling RWS-CNB

Het herzien/ actualiseren van de mandaatregeling RWS – CNB, opstellen van duidelijke afspraken (kaderstelling) rondom de nautisch operationele verkeersregeling en strategisch tactische zaken rond verkeersmanagement, is in 2010 nog niet gerealiseerd vanwege interne aangelegenheden binnen RWS. Wanneer dit zal worden opgepakt is op dit moment onbekend.

Eind november 2010 is gestart met een aantal bijeenkomsten om helderheid te verschaffen over de rol- en taakverdeling van Haven Amsterdam, CNB en RWS en de omgangsvormen van de organisaties met elkaar. Als gezamenlijk belang hebben HA, CNB en RWS het faciliteren van de gebruiker van het netwerk. Het streven is dan ook een optimale samenwerking tussen de organisaties nu en in de toekomst. De ambitie is na afloop van de bijeenkomst, in het licht van de eerder genoemde ontwikkelingen, afspraken te maken om te komen tot een aantal scenario's met betrekking tot de toekomst.

3.5. Onderzoek herpositionering Haven Amsterdam

Mede op basis van het in september 2009 verschenen rapport "Uitkomsten denkfase Haven Amsterdam" heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 28 oktober 2009 besloten te onderzoeken of het wenselijk en haalbaar is om Haven Amsterdam te verzelfstandigen. Uitgangspunten bij een mogelijke verzelfstandiging zijn onder meer dat Haven Amsterdam zal overgaan van een gemeentelijke dienst naar een zelfstandige NV waarbij alle aandelen in handen zijn van de gemeente Amsterdam en dat alle activiteiten van Haven Amsterdam (zowel natte als droge activiteiten) overgaan naar de overheids-NV, tenzij dit voor specifieke taken niet wenselijk en noodzakelijk is. Personeel gaat over volgens het principe van "mens volgt werk". Begin maart 2011 worden de resultaten van de onderzoeksfase gepresenteerd aan het College van B&W van Amsterdam. De gemeenteraad van Amsterdam besluit naar verwachting in het voorjaar van 2011. Daarna volgt een definitief besluit van het College van B&W van Amsterdam en goedkeuring van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. De eventuele uitvoeringsfase begint nadat de gemeenteraad Amsterdam, het College van B&W Amsterdam en provincie Noord-Holland een positief besluit over de verzelfstandiging hebben genomen. De uitvoeringsfase duurt naar verwachting ongeveer driekwart jaar. Hiervoor zal te zijner tijd een aparte planning worden gemaakt.

In het onderzoeksrapport herpositionering Haven Amsterdam, dat in deze periode wordt besproken in het gemeentebestuur Amsterdam, is voorgesteld met de verantwoordelijke bestuursorganen en de overige betrokken partijen een havenmeesterconvenant overeen te komen. Een dergelijk convenant, met bindende en afdwingbare afspraken, is een beproefd en werkbaar instrument. Een dergelijk

convenant wordt ook in Rotterdam toegepast. In een dergelijk convenant kunnen onder meer afspraken worden gemaakt over:

- het opdragen van de havenmeesterbevoegdheden aan de bij de NV werkzame havenmeester op een wijze die verzekert dat deze bevoegdheden onafhankelijk van de overige (commerciële) taken van de NV worden uitgevoerd.
- het vormen van een (juridisch) kader voor sturing en toezicht op de uitvoering van de havenmeestertaken.
- het waarborgen van de continuïteit van de havenmeestertaken en de verantwoording van de daarvoor bestemde publieke middelen, alsmede boekhoudkundige transparantie met betrekking tot de publieke en private activiteiten van de NV.
- het functioneren van een overleg-, verantwoording- en informatiestructuur op beleidsmatig, operationeel en financieel gebied.
- het vastleggen van overige samenwerkingsafspraken met niet bij het convenant betrokken partijen, noodzakelijk voor een optimale uitoefening van de havenmeestertaken.

In de Noordzeekanaalregio zal, naast Haven Amsterdam, de havenmeester, de gemeente Amsterdam en het Rijk, ook het CNB als partij bij een havenmeesterconvenant betrokken zijn.

4. Zeetoeegang IJmuiden

4.1. Nieuwe zeesluis

Eind 2009 is tussen het (toenmalige) ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincie Noord-Holland en de gemeentes Amsterdam en Velsen het 'Convenant planstudie Zeetoeegang IJmond' gesloten. Hiermee is gestart met de planstudie ten behoeve van de aanleg van een nieuwe zeesluis in de gemeente Velsen. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat Advies- en ingenieursbureau DHV de opdracht gegeven drie varianten van de nieuwe zeesluis uit te werken. Daarmee is de planstudie naar een nieuwe en grotere zeesluis in IJmuiden in een volgend stadium gekomen. Uitgangspunt van het onderzoek is het verbeteren van de bereikbaarheid van de havens langs het Noordzeekanaal.

De planstudie bestaat uit twee fases. De eerste fase moet uitwijzen welke afmetingen de zeesluis moet krijgen, waar deze komt te liggen, welke bouwwijze de meest efficiënte is en of aan alle milieueisen kan worden voldaan. Deze onderzoeksvragen worden uitgewerkt in een 'proof of concept' waarin de technische haalbaarheid van de zeesluis beschreven staat, een milieutoets om te kijken of de milieuruimte in het gebied nu en in de toekomst voldoende ruimte biedt en een maatschappelijke kosten en baten analyse (MKBA). De planstudie wordt eind 2012 opgeleverd. Overeenkomstig een DBFM (Design, Build, Finance en Maintenance) - constructie zal de aanbesteding van de nieuwe zeesluis op de markt worden gezet. Analoog aan de Havenvisie van de gemeente Amsterdam is het streven om eind 2016 de nieuwe zeesluis gerealiseerd te hebben.

4.2. Planstudie Lichtenen buitenhaven IJmuiden

Met de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat Noord-Holland en Haven Amsterdam is in 2009 de planstudie Lichtenen gestart. De gemeente Velsen is hierbij betrokken als vergunningverlener. Deze planstudie gaat over de verplaatsing van de IJ-palen naar de Averijhaven in IJmuiden. De IJ-palen worden gebruikt voor de gedeeltelijke overslag van lading uit bulkcarriers in binnenvaartschepen. Door dit zogeheten lichtenen wordt de diepgang van de bulkcarriers gereduceerd, zodat deze de Noordersluis en het Noordzeekanaal kunnen passeren om in de haven van Amsterdam geheel leeg gelost te worden. Ook moet de Averijhaven als een z.g. 'Place of Refuge' worden ingericht, waarin incidentschepen op de Noordzee kunnen worden afgemeerd en het incident kan worden bestreden. De huidige IJ-palen staan ten noorden van het Forteiland in IJmuiden in de vaarweg naar de Noordersluis en Hoogovenhavens. Door de toenemende scheepvaart is gebleken dat door de passage van overige scheepvaart in het Noorderkanaal een nautisch knelpunt is ontstaan. Door de lichteractiviteiten in de daartoe geschikt gemaakte Averijhaven uit te voeren, wordt dit nautisch knelpunt opgelost en de veiligheid in het gebied gewaarborgd. Inmiddels heeft het Advies- en Ingenieursbureau DHV van RWS NH opdracht gekregen om ontwerpen te maken voor een inrichting van de Averijhaven in IJmuiden.

4.3. Redegebied IJmuiden

Door de toenemende scheepvaart op de Noordzee en met name de vaart van volle en lege tankers naar de haven van Amsterdam, is het ook op de rede van IJmuiden drukker geworden. Dit heeft drie gevolgen:

- Er is een urgente behoefte ontstaan naar uitbreiding van de ankercapaciteit ten behoeve van wachtende schepen. Gelet op de realisatie van de Averijhaven en ontwikkelingen bij Tata wordt verwacht dat er meer van de IJ-geul gebruikt gaat worden. Daarom heeft het CNB een verzoek gedaan aan RWS Noordzee om het aantal diepwater-ankerplaatsen uit te breiden en wel aan de zuidzijde van de IJ-geul.
- Door de verkeersleiding van Haven Amsterdam worden frequent zogeheten 'near-miss' situaties geconstateerd, situaties waarbij aanvaringen tussen schepen nog net kunnen worden voorkomen. Het CNB heeft daarom een voorstel ingediend bij RWS om het redegebied van IJmuiden op een veiliger en efficiëntere manier in te richten en een verkeersscheidingsstelsel in te stellen met een inkomende en uitgaande stroom voor het scheepvaartverkeer van en naar IJmuiden.
- Door de toenemende drukte is het van belang om op een veilige wijze het scheepvaartverkeer van IJmuiden v.v. samen te voegen met de grote verkeersstromen op de Noordzee. Daarom is door het CNB een verzoek ingediend voor uitbreiding van het gebied van de verkeersleiding (het VTS-gebied) en het CNB hiervoor aan te wijzen als permanent nautisch beheerder van de IJ-geul.

In 2010 is met Rijkswaterstaat Noordzee overeenstemming bereikt over de te hanteren uitgangspunten bij het uitbreiden van de ankergebieden, het aanbrengen van het verkeersscheidingsstelsel en het uitbreiden van het VTS-gebied. De aanpassing van het redegebied IJmuiden moet passen in het voornemen van de Nederlandse overheid om in 2020 ca. 6000MW aan windenergie op de Noordzee op te wekken (zie hoofdstuk 4.4.2). Met de definitieve besluitvorming wordt daarom gewacht totdat meer duidelijkheid is over de uitbreiding van de windmolenparken op de Noordzee.

Door het CNB en de commerciële scheepvaart wordt de laatste tijd frequent hinder ondervonden van kleine vissende vissersschepen voor de havenmond. Vissende vissersschepen hebben volgens de aanvaringsbepalingen op zee voorrang op commerciële vaart. Het vaargedrag van de vissende vissersschepen is echter zeer onvoorspelbaar en er wordt aan boord matig tot slecht uitgeluisterd op de VTS blokkkanalen, waardoor deze schepen niet op gevaarlijke- of aanvaringssituaties kunnen worden gewezen. In het belang van de veiligheid heeft het CNB hierover gesproken met het productschap Vis (PVis), een overkoepelende organisatie van visserijbelangenorganisaties etc. Afgesproken is dat elk gemeld incident ook wordt gemeld bij PVis zodat zij het betreffende schip of de vereniging op de (gevaarlijke) situatie kunnen wijzen. Na een jaar wordt samen met PVis geëvalueerd, deze evaluatie vindt plaats in september 2011. Afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie kunnen eventuele maatregelen worden genomen. Een mogelijkheid is het laten instellen (door RWS Noordzee) van een verboden visgebied tussen de havenmond en kilometerraai 5'.

5. Walradar

Het project walradar is opgezet aan de hand van een samenwerkingsovereenkomst tussen RWS en Haven Amsterdam. Het project heeft tot doel om het gehele verkeersleidinggebied van 12 mijl buiten de kust in de Noordzee tot en met de Oranjesluizen in Amsterdam onder radardekking te krijgen en zo alle voor de verkeersleiding noodzakelijke systemen en informatie te integreren. Gezamenlijk is er bepaald wat er gerealiseerd moet worden, zoals systemen, locaties en dekkingsgraad van het totale radarsysteem.

Medio 2009 is het project aanbesteed. Na beoordeling van de aanbieders is er eind 2009 een keus gemaakt voor de leverancier. Deze keuze heeft tot een rechtszaak geleid in 2010 waarbij de eisende partij in het ongelijk is gesteld door de rechter. Dit heeft geen gevolgen gehad voor de keuze van leverancier en heeft geen substantiële vertraging opgeleverd voor het project. De realisatie van de bouw neemt minimaal 18 maanden in beslag. Dit betekent dat op basis van de planning de verwachting is dat de walradar eind 2011 kan worden opgeleverd. De start van de fysieke bouw wordt voorzien in het eerste kwartaal 2011, in de periode hiervoor zijn met name werkzaamheden verricht voor de afronding van de benodigde vergunningen en het maken van een definitief ontwerp en het uitvoeringsplan.

6. Vlootplan

In 2010 is gestart met het opstellen van het vlootplan 2011 – 2020. Dit vlootplan is een analyse van lange termijn ontwikkelingen die van invloed zijn op de taken en doelstellingen van de afdeling Toezicht Milieu & Veiligheid (TMV) van de Nautische Sector en hoe deze ontwikkelingen zich tactisch operationeel vertalen naar de inzet van mensen en middelen om de taken en doelstellingen te verwezenlijken. Vooral verkeersbegeleiding, vernieuwd toezicht in het havengebied en verandering van inzicht in brandbestrijding maakt heroverweging van het vlootplan noodzakelijk.

Voor de vaartuigen is in 2010 voor het eerst een meerjaren onderhoudsplan opgesteld. Dit plan is gebaseerd op de standaard componenten van een vaartuig, het voorgeschreven jaarlijks en meerjaarlijks onderhoud van de onderdelen en de verwachte inzet van de vaartuigen. Het meerjaren onderhoudsplan is uitgewerkt in een jaarplanning die gedurende het jaar wordt gemonitord. Op basis van het nieuwe vlootplan zal een nieuw onderhoudsplan opgesteld, uitgangspunt hierbij is een daling van de kosten.

In 2010 is het vaartuig PA4 in de vaart gekomen. Na gebleken geschiktheid zal volgens plan, ter vervanging van de PA7 en PA8, een vervolgoopdracht voor gelijksoortige vaartuigen worden gegeven.

7. Optimalisatie scheepsbewegingen

Het doel van het project optimalisatie scheepsbewegingen is het creëren van synergie in het proces van scheepsafhandeling. De sterke groei van de havens in het Noordzeekanaalgebied en de schaalgrootte en complexiteit van zowel zee- als binnenvaart vragen om optimalisatie van het gehele scheepsafhandelingsproces. De Ondernemersvereniging Amsterdam (ORAM) heeft, in samenwerking met de nautische dienstverleners, Haven Amsterdam en enkele bedrijven, een onderzoek uitgevoerd met als doel de totale scheepsafhandeling te optimaliseren. In voorgaande jaren is er op basis van de geïnventariseerde problematiek een plan van aanpak opgesteld en heeft verdere afstemming plaatsgevonden met de commissie scheepsbewegingen. Doel hiervan is betere afstemming tussen de ketenpartners in de scheepsafhandeling om uiteindelijk te komen tot een verbetering van de benutting van de capaciteit en middelen bij de begeleiding van de scheepvaart, invulling te geven aan de regierol, regisseren van de afhandeling van de scheepvaart en het verschaffen van inzicht in de processen.

In 2010 is vooral de aandacht gevestigd op het elektronisch melden via het port community system Portbase. Haven Amsterdam heeft een belang genomen in Portbase en samen met het havenbedrijf Rotterdam is er gewerkt aan standaarden en gelijkvormigheid. Ook is de synergie gezocht met de loodsencoöperatie en de sleepdiensten voor de indeling van de verkeersleidingcentrale in het Haven operatie centrum (HOC). De loodsencoöperatie krijgt weer een desk in de nieuwe indeling en een gezamenlijke desk is aangeboden voor de sleepdienstcoördinatie; de sleepdiensten zijn nog in onderling overleg of zij een gezamenlijke coördinatiedesk willen gaan inrichten.

8. Projecten

Het CNB bestuur heeft opdracht gegeven om een aantal onderwerpen meer regionaal te organiseren. Denk dan bijvoorbeeld aan de totstandkoming van één regionale havenverordening en aan het onderbrengen van het Havenafvalstoffenplan bij het CNB.

8.1. Havenafvalstoffenplan

Het havenafvalstoffenplan beschrijft de procedures om tot een goede en vlotte afgifte van scheepsafval en ladingresiduen in het Noordzeekanaalgebied te komen met als doel het tegengaan van mariene vervuiling door afvalstoffen afkomstig van zeeschepen. Het plan is sinds 2004 van kracht in de vier CNB gemeenten. Haven Amsterdam voert de administratieve organisatie namens de vier gemeenten.

Om de financiële stromen goed in kaart te brengen is er in 2004 een Egalisatiefonds Haven Afvalstoffen Plan ingesteld. Dit fonds gaat uit van evenredige inkomsten en uitgaven. In 2005 was er een dusdanig overschot ontstaan dat er in 2006 een tariefwijziging is doorgevoerd. Met de

tariefwijziging was het de bedoeling om het overschot geleidelijk aan af te bouwen naar nul. Van 2006 – 2009 is dat ook gebeurd. In 2010 zijn de uitgaven echter zo veel gestegen dat het jaar wordt afgesloten met een tekort van een kwart miljoen euro. Vooral in de tweede helft van 2010 is het uitgavenpatroon exponentieel gestegen. De reden hiervoor ligt onder andere in het nog steeds toenemende aantal afgiftes (van 31% in 2005 naar 56% in 2010). Toch kan de stijging in afgiftes niet helemaal verklaren waarom de uitgaven in dit semester zo zijn gestegen. Een nader onderzoek moet daarover uitsluitsel geven. Dit onderzoek is in 2010 gestart en zal in 2011 worden afgerond.

8.2. Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied

Door het algemeen bestuur van het CNB is in januari 2009 aan de directeur CNB de opdracht verstrekt te komen tot één regionale havenverordening in het Noordzeekanaalgebied. Doelstelling van deze opdracht aan de directeur CNB was om ook voor de (haven)beheerkant de succesvolle één- loketfunctie in te richten en daarmee nog meer eenheid van beleid en uitvoering te realiseren in het Noordzeekanaalgebied. De ontwikkeling tot één loket vergroot nationaal en internationaal de aantrekkelijkheid van het havengebied en de concurrentiekracht en anderzijds zorgt dit voor eenduidigheid van regels op het gebied van de openbare orde, veiligheid en milieu. De opdracht wordt in twee fasen uitgevoerd.

Sinds maart 2010 is de Regionale havenverordening Noordzeekanaalgebied 2010 (Rhv) van kracht in de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad. In de zeehavens van het hele Noordzeekanaalgebied zijn nu dezelfde regels voor de zee- en beroepsvaart van toepassing. Voor het afhandelen van de vergunningaanvragen op basis van de Regionale havenverordening wordt in 2011 1 regionaal loket ingericht bij Haven Amsterdam (onder de vlag van het CNB).

In fase twee vindt een doorontwikkeling plaats naar een Regionale havenbeheersverordening. Voor fase twee gelden de volgende doelstellingen:

- Doorontwikkelen huidige Rhv tot havenbeheersverordening.
- Verlagen van administratieve lasten voor zowel de klant als de gemeenten.
- Opstellen van nadere regionale regels voor bepaalde onderwerpen uit de Rhv.
- Maken van nadere afspraken over het beleggen van de wijzigingsbevoegdheid van de Rhv.
- Maken van nadere afspraken over samenwerking in het toezicht en handhaving in de havens.
- Creëren van zoveel mogelijk landelijke eenheid in beleid.

De verwachting is dat de verordening na het zomerreces 2011 wordt aangeboden aan de gemeenteraden van de CNB-gemeenten. Voorgestelde invoeringsdatum is 1 januari 2012.

8.3. Vernieuwing toezicht

Om de toezichtlast te verminderen, werken toezichthouders sinds 2008 samen in domeinen. In een domein bundelen de betrokken diensten hun krachten. Eén van de domeinen is Vervoer over Water, opgedeeld in een Frontoffice binnenvaart en een Samenwerkingsverband zeehavens. In totaal zijn er in Vervoer over Water 21 toezichthouders actief. Samen voeren zij 72 verschillende soorten inspecties uit. Niet alle 21 toezichthouders zijn even actief. Veel van deze inspecties vinden slechts incidenteel

plaats. Elf toezichthouders voeren op structurele basis inspecties uit binnen het domein Vervoer over Water.

Binnenvaart

De verantwoordelijke toezichthouders hebben in 2008 een streefbeeld opgesteld voor de handhaving in de binnenvaart. Hieruit is een werkplan met onder meer een gezamenlijk inspectieprogramma opgesteld, dat de samenwerking verder invult. Het inspectieprogramma is gebaseerd op een gemeenschappelijke risicoanalyse. In 2010 zijn de volgende stappen gezet:

- Het optimaliseren van het toezicht door het samen en eenduidig aanpakken van de risico's.
- De digitale uitwisseling van informatie zodat meer inzicht in goed en slecht nalevende bedrijven ontstaat.
- Het opzetten van horizontaal toezicht door het afsluiten van convenanten met goed presterende bedrijven.
- Het efficiënter en effectiever maken van het toezicht en het communiceren over deze gezamenlijke aanpak.

Zeevaart

Onder leiding van de havenmeesters Rotterdam en Amsterdam is op 16 december 2009 tussen 18 partijen een samenwerkingsconvenant ondertekend, dat dient als leidraad voor de optimalisering van het toezicht: *meer effect, minder last*. In 2010 zijn de volgende stappen gezet:

- Uitwisseling van planning en bevindingen van milieu-inspecties tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat, havenmeesters, het Korps Landelijke Politiediensten en de Zeehavenpolitie.
- Eén model voor een gezamenlijke risicoanalyse.
- Verbeterd toezicht op afvalstoffen vanaf mei 2010.
- Vervolg van het project harmonisering van de Havenverordeningen (zie hoofdstuk 9).
- Inrichting van het regionale coördinatiecentrum in Rotterdam en verdere invulling in Amsterdam.

9. Havenveiligheid

9.1. Algemeen

De aandacht voor het verhogen van het veiligheidsniveau in het Noordzeekanaalgebied is de laatste jaren sterk toegenomen. De CNB-gemeenten hebben in het verleden gezamenlijk succesvol de invoering van allerlei (Europese) regelgeving zoals de ISPS-code en de Havenbrede richtlijn opgepakt. De coördinatie van dergelijke projecten vindt plaats in de Task Force Havenveiligheid. De Task Force heeft tot doel door proactief monitoren van nieuwe ontwikkelingen (planvorming) en evalueren van knelpunten, gezamenlijk zorgdragen voor een veilige haven. Hiermee wordt bedoeld dat binnen de havens in het Noordzeekanaalgebied zorg wordt gedragen voor de veiligheid van alle medewerkers in de havengebieden, de schepen, haar bemanningen, passagiers en lading, inclusief overslag van goederen.

9.2. Toetsing en toezicht

In 2004 is de ISPS code ingevoerd. De ISPS Code is een internationaal voorschrift dat verplicht tot maatregelen voor de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen. De ISPS Code regelt de beveiligingssituatie aan boord van schepen en op plaatsen waar schip en kade samenkomen. Havenfaciliteiten die internationaal varende schepen > 500 ton en/ of passagiersschepen ontvangen dienen voor hun faciliteit een risicoanalyse uit te voeren en een havenbeveiligingsplan op te stellen met daarin te nemen maatregelen. De taak port security is door de vier betrokken havengemeenten belegd bij het CNB, Haven Amsterdam geeft uitvoering aan deze taak.

Toetsing

Het toetsen van de havenbeveiligingsplannen van havenfaciliteiten vindt plaats in multidisciplinaire teams, de coördinatie hiervan is belegd bij de secretaris CNB. In onderstaande tabel is de situatie per 31 december 2010 ten aanzien van de faciliteiten in het gebied weergegeven.

Tabel 1: overzicht ISPS gecertificeerde havenfaciliteiten

| | ISPS- gecertificeerd (full time) | ESA-gecertificeerd (equivalent security arrangement) niet- openbare kades | ESA-gecertificeerd, openbare kade | Totaal faciliteiten |
|---------------|--|---|--------------------------------------|------------------------|
| Amsterdam | 48 | 8 | 7 | 63 |
| Beverwijk | 0 | 2 | 1 | 3 |
| Velsen | 11 | 2 | 5 | 18 |
| Zaanstad | 1 | 6 | 0 | 7 |
| Totaal | 60 | 18 | 13 | 91 |

In 2008 is gestart met vervroegde hertoetsing van faciliteiten aan wie in 2004 een havenbeveiligingscertificaat is verstrekt, aangezien het certificaat hiervan in 2009 afliep. Doel hiervan was het bewerkstelligen van een spreiding van de werkdruk van hertoetsing over meerdere jaren. In oktober 2008 is ter begeleiding van dit traject een externe projectleider ingezet voor een periode van twee jaar. Per 1 oktober 2010 is de overeenkomst met deze projectleider volgens afspraak beëindigd. De geplande hercertificeringen hebben in 2010 plaatsgevonden; door de nu gerealiseerde spreiding van de hertoetsingen ligt het toekomstige gemiddelde hiervan op ongeveer 20 havenfaciliteiten per jaar. Hieronder volgt een overzicht van de realisatie en planning van de toetsingen.

Tabel 2: overzicht realisatie en planning hercertificering havenfaciliteiten

| Jaar | Gerealiseerd | Lopend /gepland |
|------|--------------|-----------------|
| 2008 | 13 | -- |
| 2009 | 37 | -- |
| 2010 | 21 | -- |
| 2011 | - | 20 |
| 2012 | - | 26 |
| 2013 | - | 17 |
| 2014 | - | 6 |

Toezicht

Binnen het CNB wordt toezicht gehouden op het naleven van de havenveiligheidsplannen door twee daarvoor aangewezen toezichthouders. Dit is conform het handhavingprotocol dat is vastgesteld door de vier betrokken havengemeenten.

Tabel 3: Port Security overzicht toezicht 2010

| Werkzaamheden/ acties | Totaal |
|-----------------------------|--------|
| Inspecties | 107 |
| Surveillance inspecties | 292 |
| Constateringen | 23 |
| Aanmaningen | 6 |
| Waarschuwingen | 2 |
| Opschalingen Bestuursdienst | 1 |
| Gemelde oefeningen | 56 |

Door de toezichthouders zijn in 2010 107 primaire inspecties uitgevoerd. Naar aanleiding van deze inspecties zijn 23 constateringen verstuurd met het verzoek tot herstel van geconstateerde incorrectheden, na hercontrole zijn hierop 6 aanmaningen verstuurd. In deze periode zijn er 2 waarschuwingen verstuurd waarvan er één leidde tot bestuurlijke opschaling naar de betrokken gemeente.

In de regio hebben in 2010 bij de faciliteiten 56 oefeningen plaatsgevonden. Bij diverse faciliteiten is geconstateerd dat de verplichte oefeningen nog niet uitgevoerd zijn binnen de gestelde termijn. In het inspectierapport is hiervan melding gemaakt en een termijn aangegeven waarbinnen geoefend moet worden. In de op 1 juni 2010 gehouden bijeenkomst met de faciliteiten is dit onderwerp uitvoerig aan bod geweest. Een veel gehoorde klacht van de faciliteiten is dat grote oefeningen met overheidsinstanties niet of nauwelijks zijn te organiseren. De overheidsinstanties hebben in het kader van de crisisbeheersing reeds een vol oefenprogramma.

In 2010 zijn 24 incidenten gemeld door de bedrijven via de standaard incidentenrapportage. De incidenten waren kleinschalig, bijvoorbeeld vernielde hekwerken en gaven geen aanleiding tot drastische maatregelen.

In het algemeen kan worden gesteld dat, los van enkele verbeterpunten, door de toezichthouders een toename van veiligheidsbewustzijn wordt geconstateerd. Bij de naleving van de oefeningverplichting en het invullen van de incidentenrapportages heeft de positieve trend zich doorgezet. De samenwerking met andere instanties (politie, douane etc) via signaaltoezicht krijgt een steeds vastere vorm. Dit is mede toe te schrijven aan het structurele operationele overleg van de diensten in de haven. Echter, hier valt nog wel een verbeterlag te maken.

9.3. Havenveiligheidsplan

In 2010 is gewerkt aan de actualisering van het Havenveiligheidsplan. Dit plan is in 2007 vastgesteld en is opgesteld om invulling te geven aan de verplichtingen uit de Havenbeveiligingswet en de Europese richtlijn. Onderdelen van dit plan zijn: vaststellen verantwoordelijkheden, vaststellen grenzen havengebied, opstellen havenveiligheidsbeoordeling, opstellen havenbeveiligingsplan en het implementeren van maatregelen. De aanleiding voor actualisering van het Havenveiligheidsplan is divers: In 2007/8 is een besluit genomen omtrent de samenwerking bij alertering van de sector Zeehavens. Verder heeft de Europese toetsingscommissie aangegeven dat in het plan een relatie

moet worden gelegd tussen het Havenveiligheidsplan en de beveiligingsplannen die per ISPS-plichtige havenfaciliteit zijn opgesteld en gecertificeerd. Tevens is er aanleiding om opnieuw te kijken naar de havenveiligheidsbeoordeling omdat de risico's in het Noordzeekanaalgebied zijn gewijzigd. In de herziening wordt ook aandacht besteed aan de wijze waarop trainingen en oefeningen in het kader van het Havenveiligheidsplan gekoppeld kunnen worden aan de multidisciplinaire trainingen en oefeningen in de drie veiligheidsregio's (oefenefficiency). In de tweede helft van 2010 is door de Beheergroep Havenveiligheidsplan een geactualiseerde havenveiligheidsbeoordeling opgeleverd. Het herziene havenveiligheidsplan wordt in 2011 ter instemming voorgelegd.

In de Task Force Havenveiligheid van 11 september 2009 is aan Rijkswaterstaat verzocht om de benodigde maatregelen conform het opgestelde wettelijk verplichte veiligheidsplan voor de zeesluis op korte termijn ook uit te voeren. Hieraan is gevolg gegeven. Werkzaamheden zijn in 2010 uitgevoerd. In het zicht van SAIL 2010 zijn op het sluis- en gemaalcomplex te IJmuiden maatregelen getroffen om de veiligheid te waarborgen, mede omdat de sector Tunnels en Waterkeringen ondertussen aangesloten zijn op het Hoofdproces Alerteringsstelsel Terrorismedebestrijding (ATb).

9.4. Stand van zaken veiligheidskalender

In 2010 is verder gewerkt aan de realisatie van de verbeterpunten uit de veiligheidskalender die is opgesteld aan de hand van het opgestelde "Veiligheidsbeeld Noordzeekanaal 2008". Dit Veiligheidsbeeld heeft als doel bestuurlijke oplossingen te zoeken om de operationele samenwerking in de drie veiligheidsregio's met betrekking tot het Noordzeekanaal te optimaliseren. In 2010 zijn de volgende verbeterpunten gerealiseerd op het gebied van nautisch, fysieke veiligheid, openbare orde en strafrechtelijke handhaving en milieuveiligheid land en water:

- Er is gestart met het opstellen van een plan van aanpak, inclusief begroting, ter professionalisering van scheepsbrandbestrijding.
- Er is een eerste inventarisatie gemaakt ter verbetering van de voorzieningen brandbestrijding sluiscomplex IJmuiden. Hierin is aandacht voor de huidige voorzieningen en risico's/knelpunten. Gestart is met opstellen van plan van aanpak ter beperking van risico's en oplossen knelpunten. In overleg met RWS wordt bekeken welke gevolgen de aanleg van de nieuwe sluis heeft.
- De expertise in bestrijding van cacaobranden is in kaart gebracht en gedeeld.
- Er is gestart met de afstemming rondom de veiligheid van evenementen op het water. De activiteitenkalender is op elkaar afgestemd. Gezamenlijke planvorming zoals bij huldiging Nederlands Elftal WK en Sail vindt plaats.
- Samenwerking in informatie-uitwisseling vindt plaats op basis van eerdere convenanten. Daarnaast loopt een pilot gezamenlijke surveillance in het havengebied van Amsterdam door regiopolitie Amsterdam-Amstelland en het KLPD. Het convenant handhaving, wet- en regelgeving en crisisbeheersing Noordzeekanaalgebied is in voorbereiding. Tevens functioneert het Haven Informatie Knooppunt.
- Uitvoeren criminaliteitsbeeldanalyse. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een bedrijfsprocessensysteem tussen regionale opsporingsdiensten, waardoor criminaliteitsbeeldanalyses mogelijk worden. De planning is vertraagd. Nieuwe opdracht is verstrekt aan IPOL.AA, verwachting is dat deze opdracht medio 2011 is afgerond.

10. Overige ontwikkelingen

10.1. Windmolenparken

In 2009 is het Nationaal waterplan vastgesteld door het kabinet Balkenende 4. Als onderdeel hiervan geven de Noordzeeparagraaf en de Beleidsnota Noordzee aan dat voor de duurzame opwekking van energie via windmolens, een doelstelling van 6000 Mw is gesteld. Het CNB is als lid van de Scheepvaart Adviesgroep Nautisch (= SAN) nauw betrokken geweest bij de beleidsontwikkeling, er zijn 6 alternatieven uitgewerkt voor de opwekking van energie tot 2020. Alle alternatieven worden in 2010 doorgerekend op veiligheid en economie en aan het volgend kabinet ter goedkeuring voorgelegd. Het CNB blijft nauw betrokken bij de nadere uitwerking van genoemde beleidsnota Noordzee. De opdracht hierbij is het inrichten van zoekgebieden van totaal 3000 MW. Hierbij worden tevens de randvoorwaarden vastgesteld die gelden ten aanzien van veiligheidsmarges van windmolenparken en vaarroutes en ankergebieden. Met name in het druk bevaren gebied voor de

Hollandse Kust is dit een lastige klus in verband met de scheepvaart routes van en naar internationale wateren en de havens van Rotterdam en Vlissingen.

Op basis van de door het Rijk (Rijkswaterstaat Noordzee) in 2009 vergunde 12 locaties in de zgn. "tweede ronde" is in mei 2010 subsidie verstrekt om de resterende 700 MW te ontwikkelen. Deze subsidie is verstrekt voor drie parken, waarvan twee bekend zijn. Aan Bard offshore is voor 600 MW (2 parken) opdracht verstrekt, de resterende 100 MW zal worden toegewezen tot augustus 2010. Het CNB is voorstander van het realiseren van windenergie op de Noordzee en is ervan overtuigd dat dit goed is te combineren met de scheepvaart en de bereikbaarheid van havens, en zal kritisch volgen aan welk initiatief de laatste 100 MW wordt gegund. Dit laatste is met name van belang in verband met het ingestelde beroep tegen initiatief windmolenpark Q10. Als dit park zal worden gerealiseerd is er onvoldoende ruimte voor de noodzakelijke uitbreiding van het ankergebied in de Noordzee ten zuiden van de IJ-geul en voor het instellen van een verkeersscheidingstelsel. Hierdoor kan de groei van de overslag in de regio om veiligheidsredenen onder druk komen te staan.

Naast het beroep tegen windmolenpark Q10 is ook beroep ingesteld tegen bouw van het windmolenpark Q4. Gesprekken over ontwikkelingen voor de langere termijn, waarbij scheepvaartroutes zullen worden verlegd, hebben het CNB doen besluiten het beroep tegen Breeveertien in te trekken. De gekozen veiligheidsafstand van 500 meter tussen de windmolenparken en doorgaande vaarroute zorgt voor onveilige situaties, het CNB is van mening een afstand van 2 zeemijl te hanteren. De beroepszaken zullen dit najaar voorkomen. Op basis van de uitspraken van de rechtbank over de ingediende beroepen (verwacht medio maart 2011) en de veranderingen in het politieke klimaat waarbij de verstrekking van subsidies voor windenergie op zee aan strengere randvoorwaarden gebonden wordt, monitoort het CNB de ontwikkeling rond Q4 en Q10.

10.2. Sail en Sail In 2010

Van 19 tot 23 augustus 2010 vond het maritieme feest Sail 2010 plaats. Dit evenement ging gepaard met een intocht van schepen over het Noordzeekanaal (Sail In op 19 augustus) en een gecontroleerd vertrek van schepen vanaf 23 augustus. De organisatie van Sail 2010 bestond enerzijds uit de projectorganisatie van het evenement Sail in Amsterdam, anderzijds was er een projectgroep Sail In gevormd (in opdracht van de burgemeesters van de gemeente Velsen, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Zaanstad) om gezamenlijk te zorgen dat de Sail In verantwoord en veilig zou verlopen. Een van de producten van deze projectgroep, onder voorzitterschap van de directeur CNB, een gezamenlijk Plan van Aanpak, is op 29 maart 2010 door o.a. de vier burgemeesters van de CNB-gemeenten ondertekend. In dit Plan van Aanpak is de structuur geschetst van de voorbereiding van Sail In.

Sail en Sail In 2010 zijn geëvalueerd. Ten aanzien van het scheepvaartverkeer kan worden gesteld dat de veiligheid op het water prima is gewaarborgd. De nautische samenwerking met de Stichting Sail Amsterdam en andere dienstverleners is goed verlopen. Wel is een aantal verbeterpunten in kaart gebracht, o.a. over communicatie gebruikers, coördinatie operatie en stremminglijnen. Tevens is geconstateerd dat het uitgangspunt van de organisatie, dat er geen Sail Out maar wel een gereguleerd vertrek van de schepen zou plaatsvinden, heeft geresulteerd in verwarring over de te nemen maatregelen op de dag van vertrek. Dit kwam met name door de optredende slechte weersomstandigheden in combinatie met het ontbreken van een draaiboek Sail Out. De verschillende verbeterpunten zullen worden meegenomen bij de voorbereiding van Sail 2015.

In de evaluatie is ook aangegeven dat het wenselijk is om van Sail 2015 een meer regionaal feest te maken. Tijdens Sail 2010 opereerden de stad en regio bijna onafhankelijk van elkaar terwijl het evenement op twee van de vijf dagen zich voor een belangrijk deel in de regio afspeelt. Deze scheiding tussen regio en gemeente Amsterdam werkte in sommige gevallen belemmerend en maakte het samenwerken lastig. Het burgemeestersplatform NZK heeft ter voorbereiding op Sail 2015 opdracht verleend de consequenties van het mogelijk aanmerken van Sail In, Sail (Amsterdam) en Sail Out 2015 als één evenement, de uitbreiding van de (operationele) samenwerking tussen de betrokken gemeenten, provincie en CNB met de gemeente Amsterdam en de mogelijke financiële consequenties in kaart te brengen.

11. Kerncijfers Scheepvaart(verkeer)

11.1. Aantal zeeschepen, met lading, naar tonnageklasse in het Noordzeekanaalgebied

| Tonnageklassen in b.t. | Amsterdam | | | Beverwijk | | | IJmuiden | | | Zaanstad | | | Totaal | | | | Aantal | Aantal | % | % |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|---------------|-----------|-------------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2008 | 2009 | 2010 | 2008 | 2009 | 2010 | 2008 | 2009 | 2010 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 10-'09 | 09-'08 | 10-'09 | 09-'08 |
| 0 - 1 500 | 346 | 337 | 345 | 42 | 10 | 1 | 921 | 562 | 273 | 4 | 2 | 1 | 1.347 | 1.313 | 911 | 620 | -291 | -402 | -32% | -31% |
| 1 500 - 3 000 | 1546 | 1259 | 1494 | 136 | 85 | 17 | 823 | 497 | 963 | 47 | 31 | 23 | 2.445 | 2.552 | 1.872 | 2.497 | 625 | -680 | 33% | -27% |
| 3 000 - 6 000 | 1000 | 837 | 771 | 50 | 30 | 70 | 321 | 389 | 532 | 7 | 3 | 1 | 1.296 | 1.378 | 1.259 | 1.374 | 115 | -119 | 9% | -9% |
| 6 000 - 10 000 | 860 | 761 | 738 | 12 | 7 | 26 | 147 | 120 | 218 | 3 | 2 | 1 | 837 | 1.022 | 890 | 983 | 93 | -132 | 10% | -13% |
| 10 000 - 20 000 | 706 | 702 | 661 | 2 | | 6 | 177 | 143 | 153 | | | | 798 | 885 | 845 | 820 | -25 | -40 | -3% | -5% |
| 20 000 - 30 000 | 618 | 668 | 554 | | | | 89 | 146 | 21 | | | | 552 | 707 | 814 | 575 | -239 | 107 | -29% | 15% |
| 30 000 - 40 000 | 319 | 292 | 257 | | | | 82 | 50 | 52 | | | | 374 | 401 | 342 | 309 | -33 | -59 | -10% | -15% |
| 40 000 - 50 000 | 189 | 189 | 210 | | | | 71 | 70 | 26 | | | | 226 | 260 | 259 | 236 | -23 | -1 | -9% | 0% |
| 50 000 - 70 000 | 193 | 160 | 181 | | | | 9 | 20 | 32 | | | | 276 | 202 | 180 | 213 | 33 | -22 | 18% | -11% |
| 70 000 - 90 000 | 179 | 118 | 43 | | | | 70 | 102 | 13 | | | | 307 | 249 | 220 | 56 | -164 | -29 | -75% | -12% |
| 90 000 - 110 000 | 17 | 29 | 48 | | | | 24 | 40 | 55 | | | | 45 | 41 | 69 | 103 | 34 | 28 | 49% | 68% |
| 110 000 - 150 000 | 6 | | | | | | | | 27 | | | | 10 | 6 | | 27 | 27 | -6 | | |
| Totaal | 5979 | 5352 | 5302 | 242 | 132 | 120 | 2734 | 2139 | 2365 | 61 | 38 | 26 | 8.513 | 9.016 | 7.661 | 7.813 | 152 | -1.355 | 2% | -15% |

Bron: cijfers Haven Amsterdam, afdeling Strategie & Onderzoek, o.b.v. Zeehavengeld)

In 2010 is binnen Haven Amsterdam het datawarehouse geoptimaliseerd. Dit heeft tot gevolg dat de gehanteerde definities en indeling in klassen zijn veranderd. De cijfers van Amsterdam en daarmee het totale cijfer zijn voor alle voorgaande jaren aangepast aan deze wijziging.

In de periode januari tot en met december 2010 is voor Zeehavens Amsterdam sprake van een lichte stijging (+2%) van het aantal schepen met lading. Er hebben in totaal 7.813 zeeschepen met lading, Zeehavens Amsterdam aangedaan. Dit sluit aan bij de ontwikkeling in de goederenoverslag in het jaar 2010. In 2010 is de overslag ongeveer gestegen met 4% tot een totaal aan overslag van ongeveer 90 miljoen ton. In Amsterdam is de overslag licht gedaald met 1% (tot 72,5 miljoen ton), in IJmuiden daarentegen is de overslag gestegen met 30% tot ongeveer 17 miljoen ton). In Zaanstad is de overslag gestabiliseerd, in Beverwijk was sprake van een stijging.

11.2. *Gepasseerde schepen sluiscomplex IJmuiden en laadvermogen (oost en westgaand)*

| Gepasseerde schepen sluiscomplex | Zeevaart + assistentie sleepboot | Tonnen laadvermogen | Binnenvaart | Tonnen | Recreatievaart | Totaal |
|----------------------------------|----------------------------------|---------------------|-------------|-----------|----------------|--------|
| 2003 | 16.699 | 129,3 milj | 19.686 | 18,6 milj | 14.462 | 50.847 |
| 2004 | 17.315 | 152,8 milj | 27.557 | 26,9 milj | 12.772 | 57.644 |
| 2005 | 16.443 | 158,0 milj | 25.633 | 27,1 milj | 13.061 | 55.137 |
| 2006 | 19.113 | 193,1 milj | 19.856 | 19,7 milj | 10.445 | 49.414 |
| 2007 | 19.403 | 210,5 milj | 21.882 | 23,4 milj | 8.961 | 50.246 |
| 2008 | 13.872 | 229,9 milj | 19.036 | 19,1 milj | 8.107 | 41.015 |
| 2009 | 12.024 | 215,9 milj | 17.831 | 18,5 milj | 9.505 | 39.360 |
| 2010 | 12.329 | 198,3 milj | 15.500 | 16,6 milj | 10.461 | 38.290 |

Bron: Havenmanagementsysteem Pontis

Dit overzicht geeft aan hoeveel schepen zijn geschut, 38.290 in 2010. Dit aantal is onderverdeeld in drie categorieën, te weten zeevaart, binnenvaart en jachten. Gezien de daling van de goederenoverslag in het jaar 2010 is een lager aantal bezoekende zee- en binnenvaartschepen aan de haven van Amsterdam een logisch gevolg. Ten opzichte van 2009 is in 2010 een daling te zien in aantal geschutte binnenvaartschepen van ruim 13%. Het aantal geschutte binnenvaartschepen is onder te verdelen in categorieën, waarvan de drie grootste categorieën 95% van het totaal aantal geschutte binnenvaartschepen vormen. Dit zijn de categorieën motortankschepen, motorvrachtschepen en "duwvaart losvarend". Van deze categorieën is met name in de categorie motorvrachtschepen een grote daling te zien (16%) van het aantal geschutte schepen. De categorie motorvrachtschepen bestaat o.a. uit schepen in zandvaart en lichtervaart. Deze goederenstromen laten het afgelopen jaar een daling zien, de afname van binnenvaartschepen in deze goederenstromen sluit hierop aan. Het aantal geschutte jachten is in 2010 opnieuw gestegen, ten opzichte van 2009 met 10%.

11.3. *Aantal schuttingen per sluis voor Noordersluis, Middensluis, Zuidersluis/kleine sluis (inclusief leeg terug schutten)*

| Aantal schut-rondes (bron: Pontis) | 2008 | | 2009 | | 2010 | | Schut-rondes 2009 t.o.v. 2008 | Schut-rondes 2010 t.o.v. 2009 |
|------------------------------------|---------------------|---------------------------|---------------------|---------------------------|---------------------|---------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| | Totaal schut-rondes | Waarvan lege schut-rondes | Totaal schut-rondes | Waarvan lege schut-rondes | Totaal schut-rondes | Waarvan lege schut-rondes | | |
| Noordersluis | 8.601 | 1.979 | 7.944 | 1.980 | 7.638 | 2.040 | -7,6% | -3,9% |
| Middensluis | 10.166 | 2.756 | 8.817 | 2.460 | 9.145 | 2.656 | -13,3% | +3,7% |
| Zuidersluis | 12.799 | 3.304 | 13.436 | 3.448 | 13.593 | 3.627 | 5,0% | +1,2% |
| Kleine sluis | 8.099 | 2.304 | 8.728 | 2.376 | 7.775 | 2.060 | 7,8% | -10,9% |
| Totaal | 39.665 | 10.343 | 38.925 | 10.264 | 38.151 | 10.383 | -1,9% | -2,0% |

Deze tabel geeft aan hoeveel schut rondes hebben plaatsgevonden per sluis. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar "lege schut rondes", dat wil zeggen het aantal schut rondes zonder dat er schepen in de sluis kolk zijn afgemeerd.

Het aantal schuttingen is gekoppeld aan het aantal bezoekende schepen in de regio. In het algemeen kan worden gesteld dat de tendens van een verminderd aantal bezoekende schepen aan de haven van Amsterdam ten opzichte van eerdere jaren is terug te zien in het aantal schuttingen van de sluisen. Uit bovenstaande gegevens kan verder worden afgeleid dat er minder sprake is geweest van spitsuur/ spitsituaties, met andere woorden het aantal schepen dat per schutronde is geschut is in 2010 lager geweest dan in 2009. Het feit dat het aantal lege schut rondes is gestegen is mogelijk te verklaren door een onevenwichtig aanbod van scheepvaart. Ondanks de toename van het aantal geschutte jachten zijn er minder schut rondes geweest in de Kleine sluis. Afhankelijk van het aanbod worden jachten voornamelijk geschut in de Kleine of Zuidersluis. Door de afname van het aantal te

schutten binnenvaartschepen was het mogelijk meer jachten per schutronde te schutten. Hierdoor kon de Kleine sluis effectief worden gebruikt worden voor jachten. Daarom is ondanks de toename in jachten het aantal schuttrondes Kleine sluis gedaald.

11.4. *Aantal uren substantiële vertraging van inkomende en uitgaande schepen (Noordersluis gebonden scheepvaart)*

| Substantiële vertragingen ¹ (in uren, ca. 1 uur of langer) van inkomende en uitgaande Nsls-gebonden scheepvaart (Bron: Monitor Haven Amsterdam) | 2008 | 2009* | 2010 |
|---|-------|---------------|---------------|
| Uren vertraging door congestie ² Noordersluis | 1742 | 1144,5 | 824,1 |
| Uren vertraging door technische storing Noordersluis | 135,8 | 91,1 | 40,1 |
| Uren vertraging door afwijking proces (hydro/ meteo, oorzaak schip, loods of sleepboten niet beschikbaar, wachttijd ³) | - | 1580,8 | 1135,2 |
| Totaal | | 2816,4 | 1999,4 |

*Vanaf 2009 worden de cijfers uit de monitor Haven Amsterdam gebruikt.

Een mogelijke verklaring voor de afname van de vertraging is dat minder schepen de sluisen hebben gepasseerd. Hierdoor zijn er minder piekmomenten geweest die sneller een verstoring in het operationele proces opleveren.

Storingen sluisencomplex

In september 2009 heeft het college van B&W Amsterdam de minister van Verkeer en Waterstaat middels een brief verzocht het vervangen van het huidige bedieningssysteem voor het sluisencomplex te prioriteren en hiervoor middelen beschikbaar te stellen. Aanleiding hiervoor waren de structurele storingen op het sluisencomplex in IJmuiden door het disfunctioneren van het bedieningssysteem vanaf eind 2008. Deze storingen leidden tot problemen bij het openen en sluiten van de sluisdeuren en veroorzaakten ernstige vertragingenvoor het scheepvaart- en wegverkeer. Aanvankelijk deden de storingen zich alleen bij de Zuidersluis voor, later ook bij de Midden- en Noordersluis. De minister heeft in oktober 2009 per brief aangegeven dat de vervanging van het besturingssysteem staat gepland voor de periode 2011-2013. Daarnaast heeft hij aangegeven dat er onderzoek wordt verricht naar de oorzaken van de storingen. Op basis van de cijfers is een afname te zien in het uren vertraging door technische storing, een mogelijke reden hiervoor zijn de hernieuwde afspraken met storingsaannemer.

11.5. *Overzicht verleende ontheffingen zeevaart t.b.v. sluispassage door overschrijding vrije maten*

| Schepen waaraan ontheffing is verleend (Bron: 2008: overzicht CNB (afd. Verkeersleiding) en vanaf 2009: Pontis) | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|------------|------------|------------|
| Aantal schepen met breedte \geq 42 meter | 196 | 157 | 124 |
| Aantal schepen met diepgang > maximum diepgang (131dm oostgaand of 134dm westgaand) | 117 | 99 | 108 |
| Aantal schepen met breedte > 42 meter en diepgang > maximum diepgang | 59 | 49 | 52 |
| Totaal | 372 | 305 | 284 |

¹ Vertraging: oponthoud tijdens een reis in het CNB-gebied.

² Congestie: Door te weinig schutcapaciteit kan het schip niet op het moment haar reis in het CNB-gebied aanvangen of moet het schip tijdens de reis door een te groot scheepsaanbod bij de Noordersluis de snelheid naar beneden aanpassen.

³ Wachttijd: tijd voorafgaand aan een reis, dat wil zeggen voorafgaand aan de uitvoering van het vaarplan.

12. Kerncijfers veiligheid, toezicht en handhaving

12.1. Totaal aantal scheepsongevallen en bijna aanvaringen 2008/ 2009/ 2010

| Maand | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|---------------|------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------|----------------------|
| | Scheeps- ongevallen | Bijna aanvaringen | Scheeps- ongevallen | Bijna aanvaringen | Scheeps- ongevallen | Bijna aanvaringen |
| Januari | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| Februari | 1 | 1 | 2 | 1 | 4 | - |
| Maart | 1 | - | - | 3 | 1 | 1 |
| April | - | 1 | - | 2 | 1 | 2 |
| Mei | - | 1 | - | 2 | 2 | 2 |
| Juni | - | - | - | 1 | 4 | 2 |
| Juli | 1 | - | - | 1 | 8 | 1 |
| Augustus | 1 | - | - | 1 | 15 | - |
| September | - | 2 | 1 | - | 2 | 2 |
| Oktober | - | 1 | 1 | 4 | 8 | 1 |
| November | 1 | 1 | 2 | 6 | 7 | - |
| December | - | - | - | 2 | 7 | 1 |
| Totaal | 7 | 8 | 7 | 25 | 61 | 13 |

Sinds begin dit jaar is instructie gegeven om een veel nauwkeurigere registratie te voeren, inclusief de relatief kleine schades/ incidenten en reddingoperaties buitengaats in het CNB-gebied. Hierdoor is er een enorme toename te zien in geregistreerde scheepsongevallen. Een voorbeeld hiervan is dat voorheen een aanvaring van een schip met een boei /talud niet werd genoteerd als dit verder geen consequenties had. Een dergelijk incident is in 2010 wel geregistreerd. Daarnaast zijn de eenzijdige gevallen waarbij om assistentie (sleepboothulp) is gevraagd bij weigering van het roer of motor ook geregistreerd.

Gezien het aantal geregistreerde scheepsongevallen is ervoor gekozen in deze rapportage de wijze van afhandeling niet meer per geval toe te lichten, maar deze te categoriseren. Hierbij zijn alle geregistreerde scheepsongevallen in het hele CNB-gebied (zowel CNB- als rijkswater) opgenomen. In het kader van de MNV wordt aan RWS al informatie over de scheepsongevallen inclusief toelichting en informatie over de afhandelwijze aangeleverd. Wel is in 2.2.2 de wijze van afhandeling van tweezijdige aanvaringen nader toegelicht.

De verdeling van de scheepsongevallen over 2010 was als volgt:

| | |
|---|-----------|
| Brand aan boord (voornamelijk machinekamer) | 6 |
| Assistentie buitengaats bij zeiljachten in nood | 3 |
| Zinkende schepen (jachtjes) | 3 |
| Tweezijdige aanvaringen (twee varende schepen) | 14 |
| Eenzijdige aanvaring, vaak motorpech of roerschade (1 schip in aanvaring met boei/ stil liggend schip/ kade/ talud/ brug/ etc. | 26 |
| Overige voorvallen (voornamelijk verzoek assistentie bij uitvallen roer/ motor) | 9 |
| Totaal | 61 |

Aangezien de wijze van registreren in 2010 is gewijzigd is het niet mogelijk een vergelijking te maken met cijfers uit voorgaande jaren. Bepaalde voorvallen vonden wel plaats, maar werden niet geregistreerd in de monitor nautische veiligheid. Wel is te constateren dat het aantal tweezijdige aanvaringen gestegen is ten opzichte van 2009. Of dit toeval was of een trend valt op dit moment nog niet te concluderen.

Personenvervoer draagvleugelboten Noordzeekanaal

Op 15 december 2009 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid het rapport "De veiligheid van personenvervoer met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het IJ" gepubliceerd. In dit rapport beveelt de Onderzoeksraad het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) aan om:

- te bepalen welke manoeuvreereigenschappen vanuit een oogpunt van veiligheid voor de draagvleugelboten verantwoord zijn;
- de verleende ontheffing van de maximum snelheid indien nodig aan te passen;
- actief te toetsen op, en consequenties te verbinden aan het niet naleven van de verleende ontheffing.

Door het CNB zijn nadere voorwaarden gesteld aan de ontheffing en is tevens een actief en inzichtelijk toezichtbeleid ingesteld. Ook zijn afspraken gemaakt over het periodiek evalueren van het toezicht (1 x per kwartaal). In 2010 hebben over de eerste drie kwartalen interne toezichtevaluaties plaats gevonden. Twee van deze evaluaties gaven aanleiding tot een evaluatiegesprek met Connexion Water. Hierbij zijn met name niet functionerende apparatuur van de draagvleugelboten en de communicatie tussen de draagvleugelboot gezagvoerders en verkeersleiding besproken. Connexion heeft aangegeven deze punten te verbeteren.

Het CNB is als klankbordgroep lid betrokken bij het in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerde onderzoek naar de veiligheidsrisico's die verbonden zijn aan het varen met draagvleugelboten op de Noordzeekanaal en het IJ. In dit thans lopende onderzoek worden ook de vanuit een oogpunt van veiligheid te bepalen verantwoorde manoeuvreereigenschappen meegenomen. Det Norske Veritas (DNV) voert het onderzoek uit in opdracht van RWS en verwacht het definitieve rapport begin 2011 gereed te hebben. Conclusies en/ of aanbevelingen uit dit rapport kunnen aanleiding zijn om de voorwaarden als gesteld in de ontheffing aan te passen.

12.2. Aantal processen verbaal en parate executieve geldboetes milieu en veiligheid per jaar

| Relevante wetgeving | Binnenvaart Politie-reglement (BPR) | Wet verontreiniging oppervlaktewater (WVO) | Scheepvaart-verkeerswet | WVGS/ ADNR | Scheepvaart reglement territoriale zee (STZ)/ melding gevaarlijke stoffen | Verordening op de haven en het binnenwater (VHB) |
|---------------------|-------------------------------------|--|-------------------------|------------|---|--|
| 2005 | 53 | 18 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| 2006 | 63 | 13 | 2 | 3 | 5 | 0 |
| 2007 | 80 | 10 | 1 | 0 | 6 | 0 |
| 2008 | 44 | 5 | 0 | 2 | 6 | 5 |
| 2009 | 43 | 3 | 1 | 3 | 2 | 4 |
| 2010 | 41 | 6 | 1 | 4 | 2 | 0 |

12.3. Aantal waarschuwingen door havenbeambten en inspecteurs GS&M per jaar

| Relevante wetgeving | BPR | STZ | Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (RVGZ) | Verordening op de haven en het binnenwater (VHB)/ Sinds 1/1/2010 Regionale havenverordening NZK (Rhv) | ADNR |
|---------------------|---|-----|---|---|------|
| 2006 | 29 | 18 | 20 | 123 | 5 |
| 2007 | 81 | 29 | 16 | 190 | 2 |
| 2008 | 72 | 24 | 2 | 312 | 12 |
| 2009 | 169 | 8 | 4 | 42 | 17 |
| 2010 | Deze cijfers volgen nog in de definitieve versie inclusief toelichting. | | | | |

Opmerking: vanaf 2009 wordt deze cijfers bijgehouden door de afdeling Toezicht, milieu en veiligheid.