



Rapportage Havenmeester 2022

Groningen Seaports
Pieter van der Wal

Inhoud

Inhoud	2
Documentbeheer	5
Voorwoord	6
1. Personeel	7
a. Bezetting Nautisch Service Centrum	7
b. Opbouw van het Nautisch Service Centrum	7
c. Personele ontwikkeling binnen het NSC	7
d. Gremia waarin het NSC vertegenwoordigd is	8
2. Havens	9
a. Holland Norway Lines	9
b. Eemshaven Energy Terminal	10
c. Zware lading kade Beatrixhaven	10
3. Veiligheid	11
a. Algemeen	11
b. Holland Norway Lines	11
c. Sanctiebeleid Rusland	12
d. Eemshaven Energie Terminal	12
e. VTM-Protide	12
f. Smart Mooring	13
g. Oudit	13
h. Apparatuur	13
i. Vergunningen/ontheffingen	14
j. Ontheffingen/vrijstellingen loodsplicht/PEC's	14
k. Incidenten	15
4. Milieu	16
a. Havenontvangstvoorzieningen	16

b. Havenontvangstvoorzieningen, nieuw systeem	16
c. Fishing For Litter.....	16
d. Schone scheepvaart	17
6. Bijlagen	18
a. Bijlage: Lijst van afkortingen	18
b. Bijlage: informatie m.b.t. afgegeven tijpoorten.....	200
c. Bijlage: Rapportage havenontvangstvoorzieningen	21
d. Bijlage: Incidentmeldingen.....	22

Overzicht van figuren, tabellen en foto's

Figuur 1: Bemanning NSC	7
Figuur 2: De Romantika met geopende boegdeuren aan de kade	9
Figuur 3: De LNG-terminal	10
Figuur 4: Uitsnede simulatierapport Romantika (bron Marin 2021)	11
Figuur 5: Sleepboot een onmisbare schakel in de veiligheidsketen van een haven	13
Figuur 6: overzicht vergunningen/ontheffingen 2022	14
Figuur 7: Panorama Eems.....	15
Figuur 8: LNG bunkeren in de Eemshaven	17
Figuur 9: Overzicht totalen Protide	200
Figuur 10: (concept) rapportage HOV	21
Figuur 11: Incidenten 2022.....	22
Figuur 12: Incidenten 2021.....	23

Documentbeheer

Datum	Versie	Commentaar gevraagd	Commentaar door	Verwerker	Redactie
03-02-2023	0.1			GJR	
16-02-2023	0.2	PvdW/Ops	RvdW/GJR	GJR	
23-02-2023	0.3		GJR	GJR	LvH
28-02-2023	0.4		GJR	GJR	LvH
28-02-2022	1.0	Vastgesteld		PvdW	

Verantwoording

Tekst	GJR		
Redactie	LvH		
Foto's	RvdW	JHM	GJR

Voorwoord

Met genoegen presenteer ik u hierbij mijn rapportage over het jaar 2022. Zoals altijd een enerverend jaar vol dynamiek. Niet alleen zijn er weer aanpassingen gedaan aan de havens, ook hebben zich onvoorziene zaken voorgedaan en zijn er een aantal incidenten geweest.

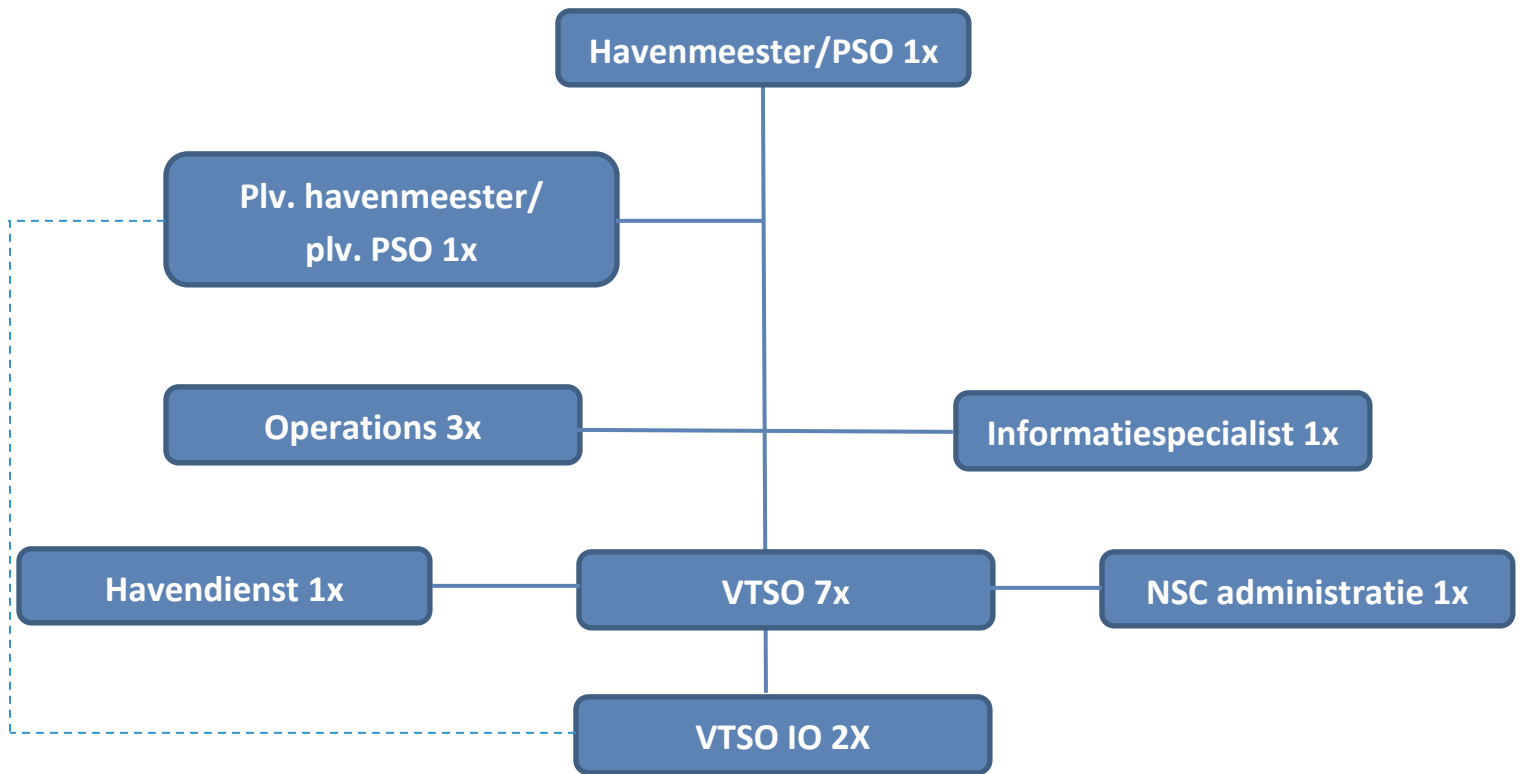
Samen met mijn staf werk ik voortdurend aan het verbeteren en opwaarderen van onze systemen en procedures om veiligheid, beveiliging en de zorg om het milieu nog beter te dienen. Door deze manier van werken zijn we telkens gesteld om snel op onvoorziene zaken te anticiperen, waardoor we in staat zijn en blijven deze het hoofd te bieden.

Pieter van der Wal
Havenmeester



1. Personeel

a. Bezetting Nautisch Service Centrum



Figuur 1: Bemanning NSC

b. Opbouw van het Nautisch Service Centrum

Binnen het Nautisch Service Centrum (NSC) is het zgn. Haven Coördinatie Centrum (HCC) ingebed. Het Haven Coördinatie Centrum houdt 24/7 toezicht op de havens, middels een modern verkeersbegeleidend systeem (in vakjargon VTS = Vessel Traffic System). Daarnaast zijn de unitonderdelen Operations, Havendienst, NSC administratie en NSC staf te onderkennen.

c. Personele ontwikkeling binnen het NSC

In het kader van “gezond naar de eindstreep”, zijn er in 2022 twee aspirant collega’s geworven. Ze zullen 2 van de oudere collega’s “aflossen” in het dienstrooster. Samen met de havendienst-medewerker en de NSC administratie zullen de laatst genoemden, de “havendienstpositie” gaan bezetten in 2023. Effectief gaat dit betekenen dat het HCC daardoor op werkdagen van 07.00 uur tot 23.00 uur en in het weekend van 10.00 uur tot 18.00 uur, een dubbele bezetting zal hebben.

Om de toenemende werkdruk bij havenmeester en plv. havenmeester te ondervangen, is een vacature geopend om een “adviseur havenmeester” aan te trekken. Daarnaast is er een VTSO geworven ter vervanging van één van de senior medewerkers, die medio 2023 met pensioen zal gaan. Zij zal in 2023 haar opleiding beginnen.

d. Gremia waarin het NSC vertegenwoordigd is

Het Nautisch Service Centrum is in veel overlegstructuren vertegenwoordigd¹. Door zowel interne als externe samenwerking te zoeken is het mogelijk om met een klein team op veel fronten te acteren.

- Rijkshavenmeesteroverleg
- Operationeel overleg Eemsdelta (RWS NN, RWS Zee en Delta, RLC-N)
- IMO-MEPC voorbereidingsoverleg
- Havenoverleg DZ/EH
- Havenbreed veiligheidsoverleg
- Bestuur NNVO
- CVD NNVO
- NNVO kwaliteitscontrole
- Operationeel overleg NNVO
- Vereniging van Havenmeesters Nederland (bestuur)
- International Harbour Masters Association (lid)
- Tactisch Handhavingsoverleg
- Veiligheidsoverleg Oosterhorn
- Vereniging van Binnenhavens
- Nationaal haven/corona overleg
- Safe Sea Net
- River Guide
- Blauwe Golf Verbindend
- Ecoports
- ESPO
- Bilateraal HOV overleg (Vlaamse en Nederlandse zeehavens)
- LOBA
- LOPS
- Overleg beveiliging zeehavens
- MOBI overleg
- PFSO-overleg
- ISPS-toezichthouders overleg
- ISPS-toetsers overleg
- Protide gebruikers overleg
- KNMI Verkeerspostenoverleg

Het proces van het zoeken/uitdiepen van verbinding met andere in de haven werkzame diensten is een doorlopend proces.

¹ Deze lijst is niet uitputtend.

2. Havens

a. Holland Norway Lines

In april 2022 is de Holland Norway Lines (HNL) gestart vanuit de Eemshaven. Deze lijndienst lijkt commercieel gezien een schot in de roos. Doordat de eigen ligplaats niet tijdig gerealiseerd kon worden, is er een tijdelijke voorziening vanaf de zware ladingkade in de Eemshaven gemaakt. In de loop van 2022 wordt duidelijk dat er nog uitdagingen liggen voor HNL om te komen tot een eigen ligplaats. Door telkens proactief en flexibel acteren van het NSC konden vooralsnog alle afvaarten van het ingehuurdde schip doorgang vinden.



Figuur 2: De Romantika met geopende boegdeuren aan de kade

b. Eemshaven Energy Terminal

Door de oorlog tussen Rusland en Oekraïne, werd Groningen Seaports geconfronteerd met de komst van een LNG-terminal in de Eemshaven. Deze terminal, waarvan de realisatie maximale inspanningen van velen binnen de organisatie heeft gevraagd, is in recordtijd gebouwd. De korte doorlooptijd is mede mogelijk geweest door het gehele proces via semi permanent gemeerde schepen plaats te laten vinden. Het gas wordt in principe direct, via deze schepen, aan het openbare leidingennetwerk toegevoegd.



Figuur 3: De LNG-terminal

c. Zware lading kade Beatrixhaven

De zware lading kade in de Beatrixhaven blijkt in toenemende mate belangrijk te zijn voor verschillende gebruikers. Waar in eerste instantie HNL tijdelijk gebruik kon maken van deze kade, zijn met ingang van medio 2022 diverse contractpartners van Groningen Seaports N.V. meer en meer gebruik gaan maken van deze afmeergefaciliteit. Dit zal alleen maar toenemen. Het intensieve gebruik van deze kade trekt een zware wissel op de inventiviteit van de “crew” van het HCC. Naar verwachting zal de intensivering van het gebruik van deze kade in de toekomst maken dat er nauwelijks of geen ruimte is voor andere gebruikers.

3. Veiligheid

a. Algemeen

Het veilige en vlotte gebruik van de havens is één van de belangrijkste speerpunten van het Nautisch Service Centrum. De havenmeester heeft op grond van internationale, nationale en lokale wet- en regelgeving verregaande bevoegdheden, om de veiligheid en orde te borgen. Deze bevoegdheden zijn in de eerste plaats scheepvaart gerelateerd, maar kunnen ook andere zaken binnen het beheersgebied betreffen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de overslag van gevaarlijke stoffen, maar ook zaken als recreatie en ordeverstoringen (b.v. demonstraties en/of bezettingen) kunnen een rol spelen.

b. Holland Norway Lines

Omdat gaande het traject van realisatie van een (in eerste instantie tijdelijke) terminal voor HNL, door het bedrijf werd besloten een groter schip met andere karakteristieken in te huren voor haar lijndienst op Noorwegen, is besloten om de simulaties die in 2021 waren gedaan nogmaals uit te (laten) voeren.



Figuur 4: Uitsnede simulatierapport Romantika (bron Marin 2021)

c. Sanctiebeleid Rusland

Door de inval van Rusland in de Oekraïne is er binnen Europa een sanctiebeleid gedefinieerd tegen dit land. Als haven zijn we hiermee geconfronteerd, omdat veel van de sancties direct impact hebben op de scheepvaart. Met name in het begin was het zoeken welke maatregelen wel of niet genomen moesten of konden worden. Samen met de juridische afdeling van Groningen Seaports en regelmatig en veelvuldig overleg met collega havenmeesters en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, was het NSC in staat om op een adequate wijze invulling te geven aan het sanctiebeleid.

d. Eemshaven Energie Terminal

Ten behoeve van de EET zijn nautische onderzoeken uitgevoerd. Hoewel er in het verleden meerdere onderzoeken zijn gedaan voor de aanlanding van LNG in de Eemshaven, was het noodzakelijk om voor dit project specifiek een tweetal simulaties te laten uitvoeren. Deze onderzoeken bevestigden dat het beoogde type LNG-tanker op veilige manier de Eemshaven kon bereiken en bevaren.

e. VTM-Protide

VTM

Zoals in eerdere rapportages gemeld, vordert het overleg met Rijkswaterstaat (NN) en het Duitse Wasser- und Schifffahrtsamt (de verschillende overheden voor de rivier de Eems en de aanliggende havens) met betrekking tot het inrichten en afstemmen van een gemeenschappelijk VTM uiterst moeizaam. De wens van Groningen Seaports om zowel bestuurlijk, beleidsmatig en operationeel afstemming te verkrijgen blijkt net als voorgaande jaren niet te worden gehonoreerd. Wel moet daarbij worden opgemerkt dat er operationele VTM-afstemming plaatsvindt, deze is echter niet geformaliseerd. De havenmeester blijft zich inspannen om op de respectievelijke niveaus formeel overlegstructuren ingericht te krijgen.

Protide

Het afhandelen van tijgebonden of bijzondere schepen, bestemd voor de Eemshaven, wordt door het Nautisch Service Centrum gedaan in afstemming met Rijkswaterstaat Noord-Nederland als (mede)beheerder van de Eems en met het Loodswezen als adviserende partner. In principe kunnen schepen met een diepgang tot 14 meter de Eemshaven aandoen. In 2022 is er 137 maal een tijpoort uitgegeven door het Nautisch Service Centrum. In 2021 was dit 107 maal. Zie voor een meer gedetailleerd beeld en meerjarenoverzicht bijlage 6.b.

f. Smart Mooring

Smart Mooring is een systeem waar het NSC al enige tijd aan werkt, samen met de ontwikkelaar van het systeem. Groningen Seaports is een van de eerste havens in de wereld die met dit product gaat werken. Het systeem is in staat om - op grond van meteodata, getijdegegevens en scheepskarakteristieken - een prognose te maken of een schip op een bepaalde locatie al dan niet veilig gemeerd ligt. Inmiddels hebben we toegang gekregen tot een oefenomgeving, om kennis te nemen van het systeem en om gerichte feedback te geven op het product. Naar verwachting kunnen we medio 2023 prognoses maken voor bijvoorbeeld gemeerde LNG-tankers en Bulkcarriers in de Eemshaven.

g. Oodit

Dit programma voor het maken van risicoanalyses is in het afgelopen jaar niet gebruikt voor het maken van extra analyses/scenario's. Het zal in 2023, in conjunctie met Smart Mooring, in hoge mate verantwoordelijk zijn voor het inzichtelijk krijgen van de nautische risico's die in de havens voor (kunnen) komen. Ze vormen daarmee mede een basis voor verdere doorontwikkeling van de standaard orders die gebruikt worden voor het afhandelen van incidenten.

h. Apparatuur

In het afgelopen jaar zijn er geen ingrijpende aanpassingen in de apparatuur van het HCC of de afdeling geweest. Enkele items zijn in het kader van de reguliere onderhoud vervangen.



Figuur 5: Sleepboot een onmisbare schakel in de veiligheidsketen van een haven

i. Vergunningen/ontheffingen

Jaar totalen ontheffingen en vergunningen					
Type	Soort	2020	2021	2022	
ontheffing	01 - Permit voor repair (werkzaamheden)	273	289	250	
BPR vergunning	02 - bijzonder transport	53	62	86	
ontheffing	03 - hefeiland	7	7	13	
ontheffing	04 - Nobian 22 meter	9	5	4	
ontheffing	05 - Buss 26 meter	21	7	9	
ontheffing	06 - Beatrixhaven 28 meter	nvt	0	0	
ontheffing	07 - deskundige aan boord	9	5	6	
ontheffing	08 - 135 Meter Oosterhornhaven	nvt	0	4	
ontheffing	09 - Trekproef	0	0	0	
ontheffing	10 - Duiken	61	56	49	
ontheffing	11 - Havenbrug	0	0	0	
Totaal		433	431	421	

Opmerkingen:

In 2023 zullen nieuwe ontheffingen worden uitgegeven volgens de havenverordening Groningen Seaports 2022

bepaalde ontheffingen kunnen voor langere tijd (tot 5 jaar) worden afgegeven.

Ontheffingen voor werkzaamheden worden in bepaalde gevallen uitgegeven. In de meeste gevallen volstaat alleen een melding van de werkzaamheden.

Figuur 6: overzicht vergunningen/ontheffingen 2022

j. Ontheffingen/vrijstellingen loodsplicht/PEC's

Op grond van veranderde loodsenwetgeving zijn in 2022 door het NSC, in samenwerking met Rijkswaterstaat (als bevoegde autoriteit op de Eems), de volgende PEC's, ontheffingen of vrijstellingen gegeven:

- 252 tijdelijke ontheffingen kleine zeeschepen
- 27 ontheffing op basis van art. 13
- 36 PEC A

k. Incidenten

Voor een numeriek overzicht verwijs ik de lezer graag naar bijlage 6.d.

In 2022 hebben zich geen incidenten voorgedaan die voorkomen hadden kunnen worden door ingrijpen van het HCC. In een enkel geval is een bijna aanvaring, mede door inmenging van de VTS-operator, verhinderd. In andere gevallen is - op een enkele locatie - schade gevaren, door bijvoorbeeld te snel passeren. Ook door harde wind is schade ontstaan door het breken van scheepstrossen. Helaas lijkt het bijna onvermijdbaar dat er oliemorsingen plaats vinden. Wel zien we hierin een afname door de jaren heen.

Er heeft zich een tweetal incidenten voorgedaan waarbij:

- een (kennelijk) dronken persoon te water is geraakt, die naast serieuze verwondingen ook nog onderkoeld bleek.
- een bemanningslid die aan de wal moest springen om trossen vast te leggen, gewond is geraakt.

Helaas zijn er in de Damsterhaven stoffelijke resten van een persoon aangetroffen. Het lichaam is door de hulpdiensten geborgen.



Figuur 7: Panorama Eems

4. Milieu

a. Havenontvangstvoorzieningen

Op grond van (inter)nationale wet- en regelgeving, dient een haven te beschikken over systemen voor de inzameling van scheepsafvalstoffen. Groningen Seaports rapporteert jaarlijks over de ingezamelde hoeveelheden en de daaraan gelieerde geldstromen aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De weergegeven rapportage is door omstandigheden - zoals jaarlijks - onvolledig en kunnen pas later in het jaar geactualiseerd worden. De (concept)rapportage is te vinden in bijlage 6.c.

b. Havenontvangstvoorzieningen, nieuw systeem

Er is in de afgelopen jaren gewerkt aan een nieuw systeem voor het inzamelen van scheepsafvalstoffen. Enerzijds had dit te maken met wensen vanuit de scheepvaart en onze organisatie. Anderzijds zijn er wijzigingen doorgevoerd in de wetgeving, die maakten dat het ene gecombineerd kon worden met het andere. Enkele opvallende zaken die zijn gewijzigd of aangepast:

- Een nieuwe wijze van inning van gelden voor dit systeem. Het is geharmoniseerd met o.a. Amsterdam en Rotterdam.
- Het nieuwe financieringssysteem is robuuster in de zin van het voorkomen van fraude.
- Op grond van de aangepaste wetgeving, kunnen schepen nu al hun Marpol Annex V afval onder een indirecte financiering afgeven. Wat in principe betekent, dat ze zich zonder aanvullende kosten van hun huishoudelijk afval en KGA kunnen ontdoen.
- De automatisering waar jaren aan is gewerkt, is in principe gereed en operationeel. Op de achtergrond vinden er in Q1, misschien Q2 van 2023 nog enkele aanpassingen plaats, maar die zullen - zeker voor de externe gebruiker - niet merkbaar zijn.
- Naar verwachting zullen, met de voltooiing van de automatisering, rapportages sneller en tijdig gegenereerd kunnen worden. Hiermee kunnen we beter dan voorheen, problemen in het inzamelingssysteem signaleren en sturen op de oplossing hiervan.

c. Fishing For Litter

Het Fishing For Litter-project wordt door Groningen Seaports gesponsord. Het project is opgezet door KIMO, een milieuorganisatie van kustgemeenten aan de Noordzee. Binnen dit project wordt, door de deelnemende vissersschepen, uit zee opgevisst afval aan wal gebracht in de haven, waar het vervolgens "gratis" wordt verwerkt. In het verleden werd dit afval teruggestort in zee. Naast de financiële bijdrage, levert Groningen Seaports ook mankracht (NSC) om één en ander te coördineren in onze havens. Met de aanpassingen in de wet is het systeem van sponsoring van dit project beëindigd. In de toekomst zullen alle Nederlands havens een deel betalen van de kosten voor dit project. Dit is bij wet vastgelegd.

d. Schone scheepvaart

In het kader van schone scheepvaart werkt het NSC onverminderd hard aan het mogelijk maken van het faciliteren van bunkeringen voor schepen die varen op LNG. Ook zoeken we hard naar een ideale locatie voor het bunkeren van een binnenvaartschip dat aangedreven zal worden door waterstof. Het netwerk van aansluitpunten van walstroom heeft onverminderd aandacht. Waar mogelijk zullen wij uitbreiding hiervan stimuleren.



Figuur 8: LNG bunkeren in de Eemshaven

5. Bijlagen

a. Bijlage: Lijst van afkortingen

AIS	Automatic Identification System
BOA	Breedte over alles
BOZ	Branche Organisatie Zeehavens
CISO	Corporate Information Security Officer
ESPO	European Sea Ports Organisation
EU richtlijn	Europese richtlijn
FFL	Fishing For Litter
GR	Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports
HAP	Havenafvalplan
Hbw	Havenbeveiligingswet
HCC	Haven Coördinatie Centrum
HIS	Haven Informatiesysteem
HOV	Havenontvangstvoorzieningen
ICT	Informatie en communicatie technologie
ISPS-code	International ship and port facility security code
I&W	Infrastructuur en Waterstaat
KDZ	Koninklijke Dirkzwager
KIMO	Milieuorganisatie voor Noordzee kustgemeenten
LNG	Liquid Natural Gas
LOA	Lengte over alles
LOBA	Landelijk Overleg Bevoegde Autoriteiten
LOPS	Landelijk Overleg Port Security
MOBI	Methodiek voor een Objectieve Beveiligingsinventarisatie
MOU	Memorandum of understanding

MSW	Maritime Single Window
MTV	Motor tank vessel (tanker)
NHIS	Noordelijk Haveninformatie Systeem
NNVO	Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding
NSC	Nautisch Service Centrum Groningen Seaports
PEC	Pilot Exemption Certificate
PF	Port facilities
PFSO	Port facility security officer
PFSP	Port facility security plan
Plv. PSO	Plaatsvervangend Port Security Officer
PSO	Port Security Officer
RLCN	Regionale Loodsen Corporatie
RWS-NN	Rijkswaterstaat Noord-Nederland (soms ook aangehaald als RWS)
TT	Toetsingsteam Noordelijke Zeehavens
VTM	Vessel traffic management
VTs	Vessel traffic service
VTsO	Vessel traffic service operator
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion

b. Bijlage: informatie m.b.t. afgegeven tijpoorten

Totalen Protide		2018			2019			2020			2021			2022		
Aantal berekende tijpoorten voor de Eemshaven		236			133			54			107			137		
	Kolenschepen	102	IN	92	68	IN	61	18	IN	17	35	IN	33	41	IN	38
			UIT	10		UIT	7		UIT	1		UIT	2		UIT	3
	Containerschepen	74	IN	31	61	IN	27	34	IN	12	69	IN	25	47	IN	13
			UIT	43		UIT	34		UIT	22		UIT	44		UIT	34
	LNG Tanker													30	IN	17
															UIT	13
	Tankers	32	IN	15	0	IN	0	0	IN	0	0	IN	0	0	IN	0
			UIT	17		UIT	0		UIT	0		UIT	0		UIT	0
	Overige	28	IN	0	4	IN	3	2	IN	0	3	IN	2	18	IN	9
			UIT	28		UIT	1		UIT	2		UIT	1		UIT	9
	Inkomend			138	Inkomend		91	Inkomend		29	Inkomend		60	Inkomend		77
	Uitgaand			98	Uitgaand		42	Uitgaand		25	Uitgaand		47	Uitgaand		60
Aantal schepen t/m 11 meter:				133			72			39			76			87
Aantal schepen dieper dan 11 meter:				103			61			15			31			50
Aantal schepen vanaf 13,70 meter:				52			49			15			11			6
	Indicative			43			23			11			8			13
	Definitive			174			100			43			99			124

Figuur 9: Overzicht totalen Protide

c. Bijlage: Rapportage havenontvangstvoorzieningen

Bijlage bij Handleiding HOV
HOV rapportage 2022 HAVEN: Groningen Seaports

omschrijving		hoeveelheid	eenheid	opmerkingen
aantal calls zeeschepen	totaal	4.819	stuks	
afgevers scheepsafval	totaal (dus zowel HOV-bijdrage betalende als vrijgestelde schepen)	2.304		totaal kan meer zijn dan de som van de afgiften per Annex
	totaal zonder vrijgestelde schepen (alleen invullen indien vorige regel niet ingevuld kan worden)			indien het totaal afgevers scheepsafval niet bekend is omdat alleen het aantal afgevers bekend is dat HOV-bijdrage betaalt, kunt u dat aantal hier invullen
	Annex I		stuks	informatie niet in database
	Annex IV		stuks	informatie niet in database
	Annex V		stuks	informatie niet in database
geinde heffingen	totaal	399.313	€	
indirecte kosten scheepsafval	totaal	420.902	€	informatie niet in database
	Annex I		€	informatie niet in database
	Annex V		€	informatie niet in database
	systeemkosten havenbeheerder	99.885	€	
directe kosten scheepsafval	totaal	1.447.286	€	
	Annex I		€	informatie niet in database
	Annex IV		€	informatie niet in database
	Annex V		€	informatie niet in database
kosten van vrijgestelde schepen	totaal		€	informatie niet in database
	Annex I		€	informatie niet in database
	Annex IV		€	informatie niet in database
	Annex V		€	informatie niet in database
hoeveelheid ingezamelde scheepsafval [1]	totaal	4.506	m3	
	Annex I	786	m3	
	Annex IV	298	m3	
	Annex V	3.422	m3	
	waarvan Annex V KGA	31	m3	formule: 1000 kg = 1 m3
	waarvan Annex V plastic		m3	gescheiden ingezameld (schoon en niet-schoon)
	waarvan Annex V schoon plastic		m3	gescheiden ingezameld
hoeveelheid ingezamelde, overige schadelijke stoffen en restanten van schadelijke stoffen[2]	totaal	336	m3	
	Annex I		m3	
	Annex II		m3	
	Annex V		m3	

kostensoort	(jaartal)	eenheid
percentage indirecte financiering volgens regelgeving		
X (geinde heffingen)	399.313	€
Y (indirecte kosten)	99.885	€
Z (directe kosten)	1.447.286	€
ZZ (kosten van vrijgestelde schepen)	-	€
X/(Y+Z+ZZ)	26	%

Indien u bij het invullen van een bepaald onderdeel niet over de juiste/volledige informatie beschikt wilt u dit dan bij dat onderdeel aangeven?

percentage indirect gefinancierde kosten		
Y (totaal indirecte kosten)	520.787	€
Z (directe kosten)	1.447.286	€
Y/(Y+Z)	26	%

overschot of tekort X-Y	-21.589	€
cumulatieve overschot/tekort (sinds inwerkingtreding indirect financieringssysteem)	141.923	€

[1] scheepsafval: Scheepsafval, met inbegrip van residuen, niet zijnde ladingresiduen, en sanitair afval dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een schip en valt onder de reikwijdte van de Bijlagen I, IV en V van het Marpol Verdrag. Ladinggebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van lading als afval overblijft, met inbegrip van stuw materiaal, schoorpijpen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten palen, papier, karton, draad en stalen banden, is ook scheepsafval (Marpol Bijlage V).

[2] ladingresiduen: de restanten van lading in ruimen of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na lading of lossing en morsingen.

Figuur 10: (concept) rapportage HOV

d. Bijlage: Incidentmeldingen



Incidentrapportage

Periode van 1-1-2022 t/m 31-12-2022

Rapportage			
Calamiteiten	5	Aanvaring	0
		Brand	2
		Schade	0
		Ongeval	0
		Overtreding	0
		Storing	3
		Schadevaring	0
		Stranding/Gronding	0
Havenbeveiliging/ ISPS	4	Inbraak	0
		Toegangscontrole	1
		Ongeoorloofd toegang	3
		Diefstal	0
		Diefstal/Inbraak	0
		Vernieling/Schade	0
		ISPS	0
		Verdachte Scheepvaartbeweging	0
Milieu	7	Licht	0
		Morsing	6
		Geur/Stank/Gas/Emissie	1
		Stof	0
		Verkeersoverlast	0
Overige	12		
Near Miss	8		
Totaal meldingen per locatie		Delfzijl	7
		Eemshaven	25
		Appingedam	0
		Farmsum	4

Totaal aantal incidenten:

36

Opsteldatum 1-1-2023

Figuur 11: Incidenten 2022



Incidentrapportage

Periode van 1-1-2021 t/m 31-12-2021

Rapportage

Calamiteiten 7	Aanvaring	0
	Brand	2
	Schade	0
	Ongeval	1
	Overtreding	0
	Storing	1
	Schadevaring	2
	Stranding/Gronding	0

Havenbeveiliging/ ISPS 2	Inbraak	0
	Toegangscontrole	1
	Ongeoorloofd toegang	0
	Diefstal	0
	Diefstal/Inbraak	0
	Vernieling/Schade	0
	ISPS	1
	Verdachte Scheepvaartbeweging	0

Milieu 13	Licht	0
	Morsing	10
	Geur/Stank/Gas/Emissie	3
	Stof	0
	Verkeersoverlast	0

Overige **14**

Near Miss **2**

Totaal meldingen per locatie	Delfzijl	12
	Eemshaven	19
	Appingedam	1
	Farmsum	6

Totaal aantal incidenten:

38

Opsteldatum 15-2-2023

Figuur 12: Incidenten 2021