



# **Rapportage havenmeester 2020**

Maart 2021

**Gemeenschappelijke Regeling  
Havenschap  
Groningen Seaports**

## Inhoud

Overzicht van figuren, tabellen en foto's .....	3
1. Voorwoord.....	5
2. Personele bezetting Nautisch Service Centrum.....	6
2.1 Bezetting van het NSC.....	6
2.2 Opbouw van het Nautisch Service Centrum.....	7
2.3 Personele ontwikkelingen binnen het NSC .....	7
2.4 Gremia waarin het Nautisch Service Centrum vertegenwoordigd is .....	8
3. Havens.....	10
3.1 Contitank .....	10
3.2 Noordkade Wilhelminahaven (BOW Terminal).....	10
4. Veiligheid .....	12
4.1 Algemeen.....	12
4.2 VTM en Protide.....	14
4.3 Apparatuur.....	16
4.3.1 Inleiding .....	16
4.3.3 Noordelijk Haven Informatiesysteem (NHIS).....	16
4.3.4 Camerasystemen.....	17
5. Incidenten of calamiteiten.....	19
5.1 Inleiding .....	19
5.2 Milieu incidenten .....	19
5.3 Calamiteiten.....	20
6 Milieu algemeen .....	21
6.1 Havenontvangstvoorzieningen.....	21
6.2 Fishing For Litter .....	22
6.3 “Schone Scheepvaart” .....	23
8 Bijlagen .....	24
8.1 Bijlage: Lijst van afkortingen .....	24
8.2 Bijlage: informatie m.b.t de afgegeven tijpoorten in 2018 .....	26
8.3 Bijlage: (concept) Rapportage havenontvangstvoorzieningen.....	27
8.4 Bijlage: Rapportage Incidentmeldingen 2019/2020** .....	29

## Overzicht van figuren, tabellen en foto's

Figuur 1: Tabel documentbeheer .....	4
Figuur 2: Organogram NSC .....	6
Figuur 3: Organogram "Operations" .....	7
Figuur 4: Detail Contitank-steiger .....	10
Figuur 5: De inrichting van de BOW terminal gereed .....	11
Figuur 6: Saipem 7000 in de Eemshaven ten tijde van haar quarantaine periode .....	13
Figuur 7: Kantoor Delfzijl, aan de Eems .....	15
Figuur 8: Communicatiemast kantoor Delfzijl .....	17
Figuur 9: Overzicht verstrekte vergunningen 2020 .....	18
Figuur 10: Machinekamerbrand aan boord van de P44 .....	20
Figuur 11: Er worden regelmatig substantiële hoeveelheden scheepsafval aangeboden, die niet meer - zoals vroeger - in zee verdwijnen .....	21
Figuur 12: Een van de nieuwe containers in de Eemshaven .....	22
Figuur 13: Een van de verschijningsvormen van een "secure vessel" .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
Figuur 14: Toezicht wordt voornamelijk vanaf landzijde gedaan .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
Figuur 15: Overzicht van terminals die actief oefenen .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
Figuur 16: Overzicht Protide 2018/2019 .....	26
Figuur 17: Rapportage HOV 2020 (concept) .....	27
Figuur 18: Rapportage HOV 2019 .....	28
Figuur 19: Totalen incidentmeldingen 2020 .....	29
Figuur 20: Onderverdeling van de calamiteiten 2020 .....	29
Figuur 21: Incidenten Delfzijl/Eemshaven 2020 .....	30
Figuur 22: incidenten op havenniveau 2020 .....	30
Figuur 23: Totalen incidentmeldingen 2019 .....	31
Figuur 24: Onderverdeling van de calamiteiten 2019 .....	31
Figuur 25: Incidenten Delfzijl/Eemshaven 2019 .....	32
Figuur 26: Incidenten op havenniveau .....	32

## Documentbeheer

Datum	Versie	Commentaar gevraagd	Commentaar door	Verwerker	Redactie
08-03-2021	0.1	nvt		GJR	
15-03-2021	0.2				LvH
16-03-2021	1.0	Vastgesteld		PvdW	LvH

Figuur 1: Tabel documentbeheer

## 1. Voorwoord

Voor u ligt de jaarlijkse rapportage van de havenmeester aan het bestuur van de “Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports”. Hierbij is het soms onvermijdelijk dat ook zaken die Groningen Seaports N.V. betreffen worden genoemd. Immers, de verantwoordelijkheden van de havenmeester grijpen in op de havens die door Groningen Seaports worden geëxploiteerd.

Dit document is bedoeld om u mee te nemen in de gebeurtenissen die het afgelopen jaar hebben plaatsgevonden. Het jaar 2020 is voor heel Nederland, heel de wereld zelfs, anders verlopen dan iemand voor mogelijk heeft kunnen houden.

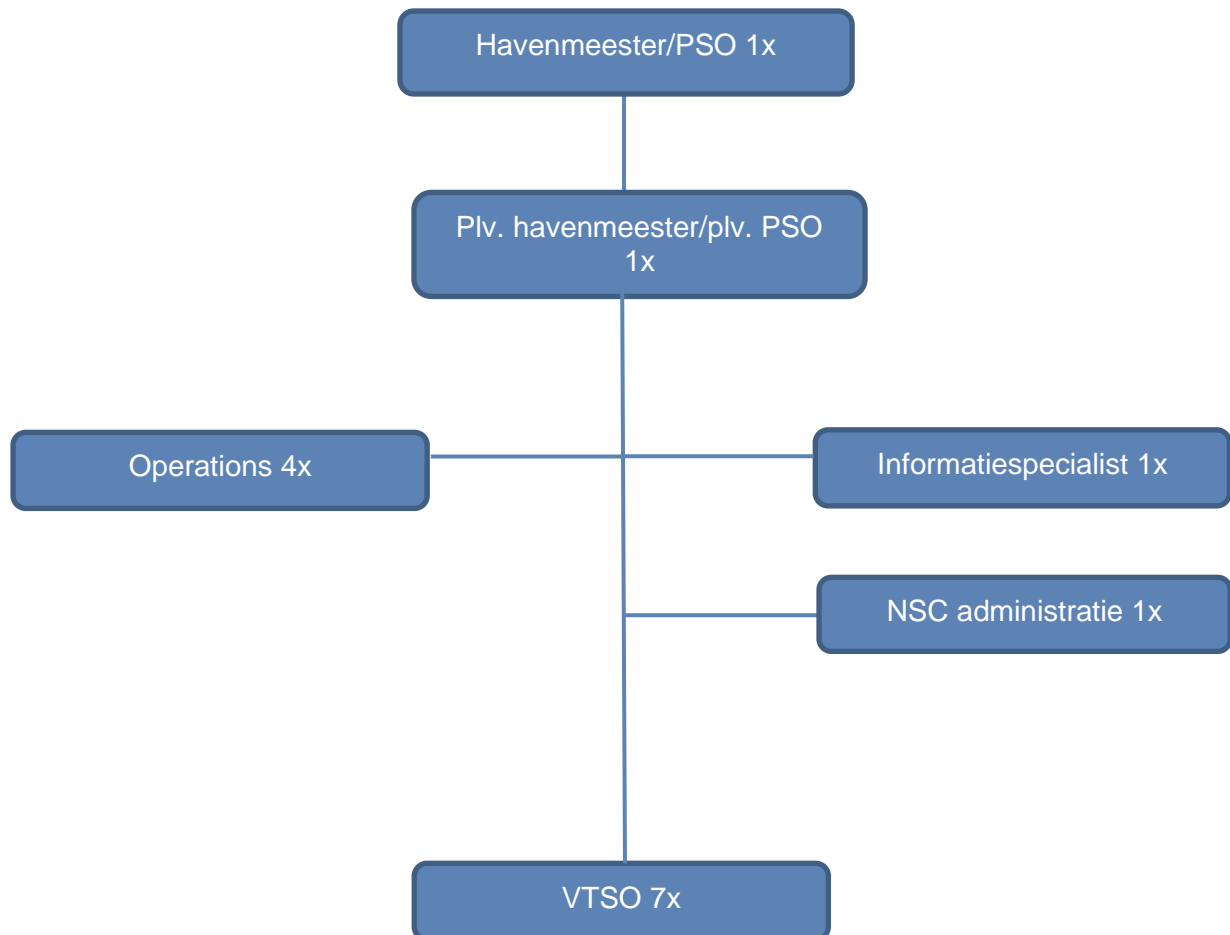
Corona heeft ook veel impact gehad op de havens van Groningen Seaports. Niet alleen in de teruggang van overslag, wat niet allemaal te wijten valt aan corona - neem als voorbeeld de teruggang van kolenoverslag die markt gedreven is. De impact was ook merkbaar op de schepen in de haven, de mensen daarop, en de werkzaamheden op de kades en natuurlijk ook binnen Groningen Seaports als organisatie. Het Nautisch Service Centrum is namelijk onderdeel van de vitale infrastructuur die een haven voorhanden heeft voor de op- en overslag van goederen.

Inhoudelijk zal ik in deze rapportage aangeven op welke wijze het Nautisch Service Centrum haar taken in deze bijzondere tijden - al dan niet aangepast - heeft uitgevoerd.

Pieter van der Wal  
Havenmeester Groningen Seaports

## 2. Personele bezetting Nautisch Service Centrum

### 2.1 Bezetting van het NSC



Figuur 2: Organogram NSC

## 2.2 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, NSC administratie en NSC staf te onderkennen.

## 2.3 Personele ontwikkelingen binnen het NSC

De overheid heeft in 2020 aangegeven om zoveel als mogelijk thuis te werken. Dit is binnen onze afdeling ook zo goed mogelijk ingevuld. Dit betekent dat de vier personen van Operations ook vanuit huis zijn gaan werken. De havendienstmedewerker (onderdeel van Operations) die, in het pre-coronatijdperk, naast de verkeersbegeleiding in het Haven Coördinatie Centrum werkte, is ook vanuit huis gaan werken. Deze maatregel houdt in, dat de verkeersbegeleiding temporair door 1 persoon wordt uitgevoerd. Dit betekent dat de werkdruk voor de verkeersbegeleiders is toegenomen. Echter, door het maken van goede afspraken en het gebruik van moderne communicatiemiddelen blijkt het gemis van de “extra handen en ogen” in het Haven Coördinatie Centrum werkbaar, zonder in te boeten op de veiligheid voor het scheepvaartverkeer.

Het proces om verschillende taken te beleggen bij meerdere personen blijft aandacht houden binnen het Nautisch Service Centrum. Dit om mogelijke kwetsbaarheden die de continuïteit van onze processen kunnen bedreigen te kunnen pareren.



Figuur 3: Organogram "Operations"

## 2.4 Gremia waarin het Nautisch Service Centrum vertegenwoordigd is

Het Nautisch Service Centrum is in veel overlegstructuren vertegenwoordigd<sup>1</sup>. 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
- Operationeel overleg NNVO
- Vereniging van Havenmeesters Nederland
- International Harbour Masters Association
- Tactisch Handhavingsoverleg
- Veiligheidsoverleg Oosterhorn
- Vereniging van Binnenhavens
- Safe Sea Net
- River Guide
- Blauwe Golf Verbindend
- Ecoports
- ESPO
- Bilateraal HOV overleg (Vlaamse en Nederlandse zeehavens)
- LOBA
- LOPS
- MOBI overleg
- PFSO-overleg
- ISPS-toezichthouders overleg
- Protide gebruikers overleg
- KNMI Verkeerspostenoverleg

Het proces van het zoeken/uitdiepen van verbinding met andere in de haven werkzame diensten is in 2020 verder uitgediept.

---

<sup>1</sup> Deze lijst is niet uitputtend!



Er is door ons met name geïnvesteerd in relatie met:

- Brandweer
- Politie
- Ambulance
- Veiligheidsregio
- GGD
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Omgevingsdienst Groningen
- Defensie

Door actief in te zetten op deze vorm van relatiebeheer is de havenmeester als entiteit uitgenodigd voor verschillende, voor de haven relevante, overleggen. Hiermee is tevens de zichtbaarheid van het publiekrechtelijk gezicht van Groningen Seaports vergroot.

### 3. Havens

#### 3.1 Contitank

In 2020 zijn de afmeervoorzieningen van Contitank in Delfzijl aangepast, waardoor grotere tankers ontvangen kunnen worden<sup>2</sup>.



Figuur 4: Detail Contitank-steiger

#### 3.2 Noordkade Wilhelminahaven (BOW Terminal)

In 2019 heeft Groningen Seaports ten behoeve van BOW de kade verzwaaard om de werkzaamheden van dit bedrijf te faciliteren. In 2020 is het achterliggende gebied ingericht, waarmee de terminal gereed is om schepen af te handelen.

---

<sup>2</sup> <https://www.groningen-seaports.com/nieuws/contitank-investeert-in-nieuwe-veilige-steiger/>



Figuur 5: De inrichting van de BOW terminal gereed

## 4. Veiligheid

### 4.1 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 er 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 (demonstraties) kunnen een rol spelen.

#### Delfsail 2021

In voorbereiding op Delfsail 2021 zijn flinke inspanningen door het Nautisch Service Centrum geleverd, met name op het gebied van veiligheid. Helaas moest worden besloten dit feest af te gelasten in verband met Corona.

#### Corona

Zoals al in de inleiding genoemd, heeft Covid-19 een (behoorlijke) impact op de havens en Groningen Seaports (voor deze rapportage beperk ik mij tot het Nautisch Service Centrum).

Corona begon in de eerste week van februari een ongemakkelijke werkelijkheid voor de havens en de scheepvaart te worden. Dit maakte dat wij onze interne "Procedure afhandeling infectieziekten" hebben geüpdatet naar de laatste stand van zaken van dat moment. Dit is uiteraard in afstemming met de artsen van de GGD gedaan.

Deze update is het startpunt geweest van veel contact met diverse overheidspartijen; naast de GGD is afstemming gezocht met o.a.: Ministerie VWS, Veiligheidsregio, gemeente Delfzijl en gemeente Het Hogeland. Daarnaast was er ook overleg/afstemming met de stakeholders in de haven, zoals agentschappen, rederijen, bedrijven, Loodswezen, PFSO's en andere havens.

Er is voor gekozen om proactief met de omgeving te communiceren<sup>3</sup>. Daarnaast is overleg opgestart met het Loodswezen, om met hen procedures te bespreken waarop de individuele loodsen hun werkzaamheden kunnen uitvoeren, zonder dat hun persoonlijke veiligheid in gevaar zou worden gebracht. Dit is mede gedaan om de veiligheid en de continuïteit van scheepvaart en de havens te borgen. De, op grond van mondiale wetgeving, verplicht gestelde "Melding Infectieziekten", die de schepen verplicht zijn te geven, heeft inzicht gegeven m.b.t. de situatie aan boord (wel/geen Covid-19 patiënten). Aan de hand van deze informatie konden dienstverleners als Loodswezen, Bootlieden, maar ook de Koninklijke Marechaussee en Douane voorafgaand aan de binnenkomst van een schip, passende maatregelen nemen ter beveiliging van eigen personeel.

Het Nautisch Service Centrum heeft een tijdlijn bijgehouden waarop de verschillende maatregelen/acties die zijn genomen, zijn weergegeven. Zo is terug te lezen dat op de Saipem 7000, het op twee na grootste kraanschip ter wereld, welke een regelmatige bezoeker in de haven is, een ernstig geval van Corona is gesignaleerd op 23 maart. Deze persoon is besmet en had dermate ernstige klachten dat hij opgenomen moest worden in het ziekenhuis. Het schip is in "lockdown" gegaan.

---

<sup>3</sup> <https://www.groningen-seaports.com/scheepvaart/regelgeving-en-formulieren/corona-documenten/>



Figuur 6: Saipem 7000 in de Eemshaven ten tijde van haar quarantaine periode

De “Corona-tijdlijn” van 2020 is een lijvig document en geeft een goed beeld van de rol van het Nautisch Service Centrum en de activiteiten die vanuit onze unit zijn genomen.

#### Coronamaatregelen Nautisch Service Centrum

Vanuit het Rijk is de scheepvaartverkeersbegeleiding aangewezen als een van de vitale processen.

Voor het Nautisch Service Centrum zijn de volgende maatregelen genomen:

- Alle dagdienstmedewerkers zijn vanuit huis gaan werken.  
Het “teamwerken” is een fenomeen dat binnen onze afdeling al was ingevoerd. Met wat kleinere aanpassingen waren we in staat om heel snel te schakelen en ons aan te passen aan de nieuwe situatie.
- Verkeersbegeleiding:  
Door het voorhanden hebben van een back-up Havencoördinatie Centrum was het mogelijk om de individuele verkeersbegeleiders vanuit twee locaties laten werken. Op deze manier blijkt het mogelijk deze cruciale groep werknemers, in het vitale proces scheepvaart-verkeersbegeleiding, veilig en geïsoleerd van elkaar en de rest van de organisatie te laten werken.



## 4.2 VTM en 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 nog steeds niet te worden gehonoreerd. Wel moet daarbij worden opgemerkt dat er operationele VTM-afstemming plaats vindt, 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<sup>4</sup> van de Eems en met het Loodswezen als adviserende partner. In principe kunnen schepen met een diepgang tot 14 meter de Eemshaven aandoen.<sup>5</sup>

In 2020 is er 54 maal een tijpoort uitgegeven door het Nautisch Service Centrum. In 2019 was dit 133 maal. Deze daling is verklaarbaar door het feit dat er nauwelijks kolenschepen voor de RWE de haven hebben aangedaan. De reden hiervoor waren de lage gasprijzen, die het gebruik van een kolencentrale onrendabel maakten. Ook de grotere aanvoer van biomassa zal hierbij (in mindere mate) van invloed zijn geweest. Daarnaast zijn er in 2020 geen tankers voor de VOPAK-terminal van of naar de Eemshaven gekomen (zie voor een meer gedetailleerd beeld en meerjarenoverzicht bijlage 8.2).

---

<sup>4</sup> Naast RWS-NN treedt ook de Duitse WSD op als autoriteit op de Eems

<sup>5</sup> Er is maar een beperkt aantal ligplaatsen waar deze schepen kunnen meren.



Figuur 7: Kantoor Delfzijl, aan de Eems

## 4.3 Apparatuur

### 4.3.1 Inleiding

De gefaseerde vernieuwing en uitbreiding van de systemen van Groningen Seaports blijkt een doorlopend proces te zijn. Het Haven Coördinatie Centrum heeft voortdurend behoefte aan vernieuwing en uitbreiding van haar systemen.

### 4.3.2 Automatisering scheepsafvalstoffen

Het verzamelen en verwerken van de (bij wet verplichte) gegevens op het gebied van de inzameling van scheepsafvalstoffen in de havens trekt een zware wissel op het NSC en enkele collega's van de afdeling "Financial Control" (FC). Om de (grote) werkdruk door de repeterende werkzaamheden op dit dossier bij de collega's weg te nemen en kans op fouten door handmatige invoer in systemen te verkleinen, is in 2018 begonnen met het automatiseren van het proces van doorgeven van het z.g. S-formulier. Dit systeem had in 2019 operationeel moeten zijn. Echter, in verband met de bouw van een nieuw havenmanagementsysteem is de strategische keuze gemaakt om de bouwer van beide systemen de afvalstoffenapplicatie te incorporeren in het nieuwe havenmanagementsysteem. Door de ontwikkelingen binnen het Noordelijk Haven Informatiesysteem loopt dit proces nog steeds.

### 4.3.3 Noordelijk Haven Informatiesysteem (NHIS)

Op 25 mei 2020 is een nieuw havenmanagementsysteem (NHIS) in gebruik genomen. Het systeem is ontwikkeld in nauw overleg met verschillende groepen gebruikers en geoptimaliseerd voor efficiënte afhandeling van administratieve taken, zodat de aandacht van verkeersbegeleiders zo veel mogelijk kan worden gericht op het faciliteren van vlot en veilig scheepvaartverkeer.

Ten opzichte van de vorige versie zijn er drie belangrijke verbeteringen gerealiseerd.

- We maken gebruik van de nieuwste standaards voor communicatie tussen de betrokken systemen in de keten, waarmee agenten hun verplichte meldingen aan de havenautoriteit en nationale autoriteiten indienen. Daarmee zijn we beter voorbereid op nieuwe wettelijke ontwikkelingen rond de meldplicht voor zeeschepen.
- We ontvangen en verwerken nu ook meldingen over handelingen met gevaarlijke stoffen in de havens. Dat is belangrijk voor de lokale veiligheid. Voorheen kregen we alleen de meldingen op grond van Europese richtlijnen voor bescherming van het zeemilieu, met daarin slechts gegevens over gevaarlijke stoffen aan boord bij aankomst van zee en vertrek naar zee.
- Alleen de meldingen die aandacht behoeven volgens door onze verkeersbegeleiders en planners geformuleerde regels, worden nog voorgelegd voor een menselijk oordeel. Routinemeldingen over scheepsbewegingen met weinig risico (ca. 40% van de elektronische meldingen) worden automatisch verwerkt.



#### 4.3.4 Camerasystemen

In 2020 zijn er geen aanpassingen geweest in het bestaande camerasysteem, de geplande aanpassingen konden vanwege corona geen doorgang vinden.

#### Marifoon/VHF

Medio 2020 is een nieuw, uiterst modern, communicatiesysteem geïnstalleerd. Dit systeem maakt dat de verkeersbegeleiders op een nog efficiëntere en effectievere manier kunnen communiceren met scheepvaart en omgeving. Met dit volledig gedigitaliseerde systeem is het mogelijk om de analoge storingen die in het verleden de communicatie met de scheepvaart bemoeilijkte, te onderdrukken.



Figuur 8: Communicatiemast kantoor Delfzijl

## Vergunningen

In 2019 is door het Nautisch Service Centrum, in eigen beheer, een applicatie gebouwd waarmee vergunningen kunnen worden gegenereerd en geregistreerd.

01	Permit for Repair	273
02	Bijzonder Transport	53
03	Hefeilanden	7
04	22 meter	9
05	26 meter	21
06	Trekproef	0
07	Deskundige aan boord	9
08	Havenbrug	0
09	Drone	1
10	Duiken	61
<b>Totaal</b>		<b>434</b>

Figuur 9: Overzicht verstrekte vergunningen 2020

## 5. Incidenten of calamiteiten

### 5.1 Inleiding

Zie voor een totaaloverzicht van de incidentmeldingen van 2020 en (ter vergelijking) 2019 bijlage 8.4. Bij het beoordelen van de cijfers dient de lezer zich te realiseren, dat het aantal incidenten per jaar laag is. ***Er kunnen/zullen zich daardoor in positieve of negatieve zin jaarlijks aanzienlijke verschillen voordoen.***

Er hebben zich in 2020 een aantal “calamiteiten/incidenten” voorgedaan waarvan er enkele specifiek benoemd zullen worden<sup>6</sup>. Het aantal geregistreerde incidenten ten opzichte van het vorige jaar is gestegen.

### 5.2 Milieu incidenten

In 2020 hebben zich een aantal, meest kleine(re), oliemorsingen voorgedaan. In een aantal gevallen was dit terug te herleiden naar het bunkeren van schepen. Ook is er een kleine hoeveelheid bitumen te water geraakt. Dit is door de veroorzaker gemeld en opgeruimd. Aan landzijde is enkele malen vastgesteld dat een kade of terminal dermate was vervuild dat hierop is geacteerd.

---

<sup>6</sup> Deze opsomming is alleen bedoeld om de lezer een indruk te geven van de incidenten die plaatsvinden in het havengebied.

### 5.3 Calamiteiten

Er hebben zich enkele branden voorgedaan in het havengebied. Hierbij ging het om 2 scheepsbranden. Eén aan boord van een schip dat wilde vertrekken na een lange werfperiode. Deze machinekamerbrand was snel onder controle. Meer ernstig was de brand aan boord van de P44, het lokale politievaartuig. Ook hier ging het om een machinekamerbrand. Dit schip bevond zich bij het uitbreken van de brand in de monding van Delfzijl. De brand kon met eigen middelen geblust worden. Het schip is vervolgens naar haar ligplaats gesleept. Tot slot was er nog een biomassabrand bij RWE in de Eemshaven.



Figuur 10: Machinekamerbrand aan boord van de P44

Door technische problemen hebben twee schepen “geboeid gezeten”<sup>7</sup>. Opvallend is het aantal “near misses” in 2020. In enkele gevallen kon door het geven van “aanwijzingen” door de verkeersbegeleider voorkomen worden dat een situatie uit zou monden in een calamiteit. Zie voor een numeriek overzicht bijlage 8.4

---

<sup>7</sup> Aan de grond gevaren en vast gezeten

## 6 Milieu algemeen

### Ecoports

Groningen Seaports is een Ecoports-gecertificeerde haven. Dit betekent dat zij, vanuit de hierbij horende systematiek, zichzelf tweejaarlijks (steeds hogere) doelen oplegt op het gebied van het duurzaam opereren van de havens en het milieu. Het Nautisch Service Centrum is er trots op ook in 2020 een positieve bijdrage te hebben geleverd bij het verkrijgen van het nieuwe certificaat.



### 6.1 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 (concept)rapportage is te vinden in bijlage 8.3.



Figuur 11: Er worden regelmatig substantiële hoeveelheden scheepsafval aangeboden, die niet meer - zoals vroeger - in zee verdwijnen.



## 6.2 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 opgevist 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.

In 2020 heeft het Nautisch Service Centrum, samen met een lokale inzamelaar, het systeem voor het inzamelen van afval van kotters en opgevist afval verder verbeterd en laagdrempeliger gemaakt.



Figuur 12: Een van de nieuwe containers in de Eemshaven

### 6.3 “Schone Scheepvaart”

Het NSC werkt actief en intensief mee op het gebied van schone scheepvaart. Zo zijn uitbreiding van het walstroomnetwerk en het faciliteren van LNG-bunkeringen<sup>8</sup> zaken waar veel energie en tijd in wordt gestoken. Gesteld kan worden dat door deze inspanningen onze havens - niet alleen nationaal - in de voorhoede “meedraaien”.

In 2019 is vastgesteld dat onze inspanningen om LNG-bunkeringen zo succesvol zijn, dat we, veel sneller dan verwacht, tegen het plafond van het op de milieuvergunningen toelaatbare aanlopen. Om het mogelijk te maken meer schone schepen te accommoderen, is in 2020 het proces gestart om meer ruimte in onze vergunning te krijgen.

Naast de hiervoor genoemde zaken werkt het NSC ook actief mee aan het ontwikkelen van door waterstof aangedreven generatoren om (wal)stroom voor schepen op te wekken. Daarnaast onderzoeken we of waterstof als brandstof ook gebunkerd kan worden in onze zeehavens.

---

<sup>8</sup> Bunkeren is het tanken/laden van brandstof voor eigen voortstuwing

## 8 Bijlagen

### 8.1 Bijlage: Lijst van afkortingen

AIS	Automatic Identification System
BWB	Ballastwater barge
BOA	Breath over All
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	Length over all
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
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

## 8.2 Bijlage: informatie m.b.t de afgegeven tijpoorten in 2018

Totalen Protide		2018		2019		2020	
Aantal berekende tijpoorten voor de Eemshaven		236		133		54	
	Kolenschepen	102	IN 92 UIT 10	68	IN 61 UIT 7	18	IN 17 UIT 1
	Containersche	74	IN 31 UIT 43	61	IN 27 UIT 34	61	IN 12 UIT 22
	Tankers	32	IN 15 UIT 17	0	IN 0 UIT 0	0	IN 0 UIT 0
	Overige	28	IN 0 UIT 28	4	IN 3 UIT 1	2	IN 0 UIT 2
			Inkomend 138 Uitgaand 98		Inkomend 91 Uitgaand 42		Inkomend 29 Uitgaand 25
	Aantal schepen t/m 11 meter:		133		72		39
	Aantal schepen dieper dan 11 meter:		103		61		15
	Aantal schepen vanaf 13,70 meter:		52		49		15
	Indicative		43		23		11
	Definitive		174		100		43
	Foutief		19		10		0

Figuur 13: Overzicht Protide 2018/2019

## 8.3 Bijlage: (concept) Rapportage havenontvangstvoorzieningen

Bijlage bij Handleiding HOV  
HOV rapportage 2020 HAVEN: Groningen-Seaports

omschrijving		hoeveelheid	eenheid
aantal calls zeeschepen	totaal	4.433	stuks
afgevera scheepsafval	totaal (dus zowel HOV-bijdrage betalende als vrijgestelde schepen)	2.133	
	totaal zonder vrijgestelde schepen (alleen invullen indien vorige regel niet ingevuld kan worden)		
	Annex I		stuks
	Annex IV		stuks
	Annex V		stuks
geïnde heffingen	totaal	209.663	€
indirecte kosten scheepsafval	totaal	412.240	€
	Annex I		€
	Annex V		€
	systeemkosten havenbeheerder	00.500	€
directe kosten scheepsafval	totaal	347.240	€
	Annex I		€
	Annex IV		€
	Annex V		€
kosten van vrijgestelde schepen	totaal		€
	Annex I		€
	Annex IV		€
	Annex V		€
hoeveelheid Ingezamelde scheepsafval [1]	totaal		m3
	Annex I	4.625	m3
	Annex IV	2.098	m3
	Annex V	5.537	m3
	waarvan Annex V KGA	88	m3
	waarvan Annex V plastic	78	m3
	waarvan Annex V schoon plastic		m3
hoeveelheid Ingezamelde, overige schadelijke stoffen en restanten van schadelijke stoffen[2]	totaal		m3
	Annex I	4.625	m3
	Annex III	2.098	m3
	Annex V		m3

kostensoort	(2020)	eenheid
percentage indirecte financiering volgens regelgeving		
X (geïnde heffingen)	209.663	€
Y (indirecte kosten)	412.240	€
Z (directe kosten)	347.240	€
ZZ (kosten van vrijgestelde schepen)		€
X/(Y+Z+ZZ)	38	%
percentage indirect gefinancierde kosten		
Y (totaal indirecte kosten)	412.240	€
Z (directe kosten)	347.240	€
Y/(Y+Z)	54	%
overschot of tekort X-Y	-57.577	€
cumulatieve overschot/tekort (sinds inwerkingtreding indirect financieringssysteem)	69.276	€

Indien u niet ovt dit dan

Figuur 14: Rapportage HOV 2020 (concept)

HOV rapportage 2019 - Groningen Seaports			
omschrijving			eenheid
aantal calls zeeschepen		5.337	stuks
aantal melders		4.495	stuks
aantal betalende schepen		5.337	stuks
aantal afgevend schepen	totaal	910	stuks
	annex I	6.624	stuks
	annex IV	63	stuks
	annex V	3.483	stuks
geïnde heffingen	totaal	435.815	€
indirecte kosten	totaal	524.202	€
	annex I		€
	annex V		€
	systeemkosten en havenbeheer	129.315	€
directe kosten	totaal	555.057	€
	annex I		€
	annex IV		€
	annex V		€
totale hoeveelheid ingezameld, opgeslagen en verwerkt scheepsafval	totaal	21.588	m3
	annex I	4.076	m3
	annex IV	2.776	m3
	annex V	14.736	m3
	annex V kga		m3
de totale hoeveelheid ingezamelde, opgeslagen en verwerkte overige schadelijke stoffen en restanten van	totaal		
	annex I		m3
	annex II	2.401	m3
	annex V		m3

kostensoort		eenheid
X (geïnde heffingen)	435.815	€
Y (indirecte kosten)	524.202	€
Z (directe kosten)	555.057	€
X/(Y+Z)	40	%

overschot of tekort X-Y	-13.387	€
cumulatieve overschot/tekort (sinds inwerkingtreding indirect financieringssysteem)	126.853	€ overschot dit jaar + cumulatieve overschot

Figuur 15: Rapportage HOV 2019

## 8.4 Bijlage: Rapportage Incidentmeldingen 2019/2020\*\*

2020

	Calamiteiten	Alle incidenten <sup>9</sup>			Totaal
		Milieu	Near Miss	Overige	
<b>Delfzijl</b>	2	5	1	2	<b>10</b>
<b>Eemshaven</b>	5	6	2	0	<b>13</b>
<b>Totaal</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>23</b>

Figuur 16: Totalen incidentmeldingen 2020

	Calamiteiten		
	Delfzijl	Eemshaven	Totaal
<b>Aanvaring</b>	0	0	0
<b>Brand</b>	2	1	3
<b>Schade</b>	2	0	2
<b>Ongeval</b>	0	0	0
<b>Gronding</b>	0	2	2

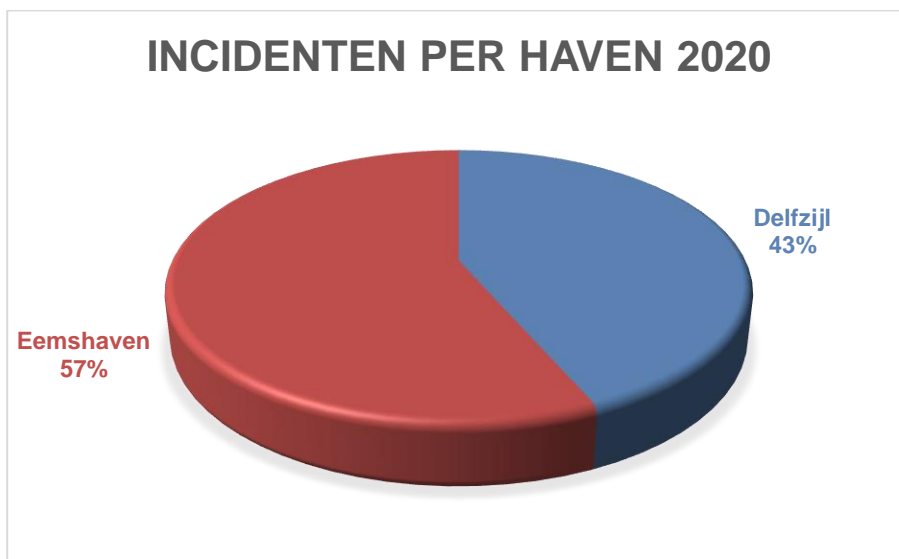
Figuur 17: Onderverdeling van de calamiteiten 2020

---

<sup>9</sup> Alle meldingen worden in onze systemen weggeschreven als incident. Binnen deze groep worden nog calamiteiten onderscheiden. Binnen deze subgroep vallen: Aanvaringen, grondingen/strandingen, brand, schades en ongevallen.



Figuur 18: Incidenten Delfzijl/Eemshaven 2020



Figuur 19: incidenten op havenniveau 2020

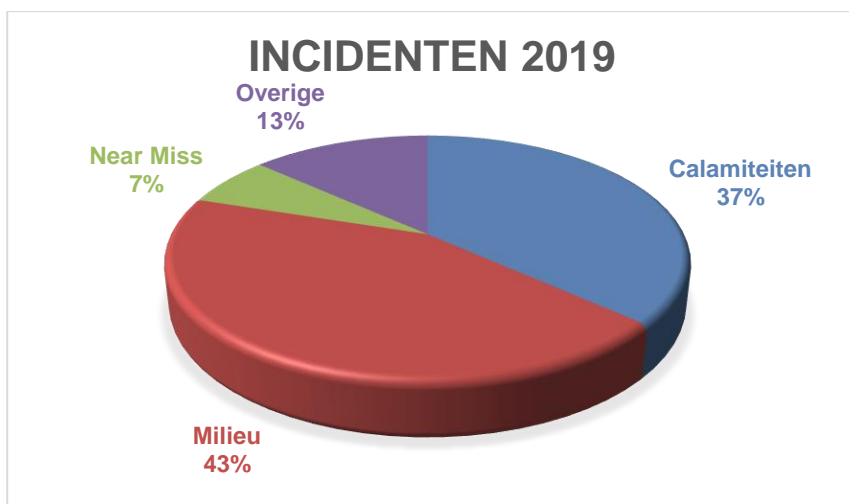
2019

	Alle incidenten				
	Calamiteiten	Milieu	Near Miss	Overige	Totaal
Delfzijl	3	6	1	2	12
Eemshaven	8	7	1	2	18
Totaal	11	13	2	4	30

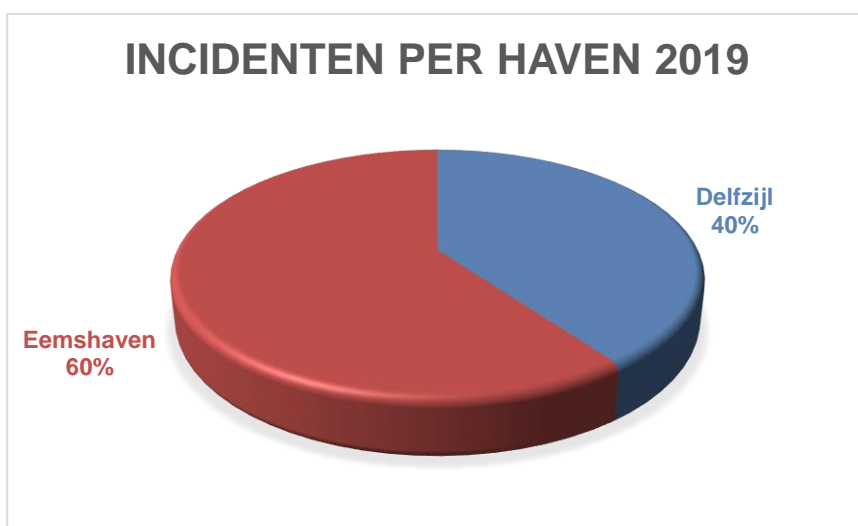
Figuur 20: Totalen incidentmeldingen 2019

	Calamiteiten		
	Delfzijl	Eemshaven	Totaal
Aanvaring	0	0	0
Brand	2	2	4
Schade	0	1	1
Ongeval	1	5	6
Gronding	0	0	0

Figuur 21: Onderverdeling van de calamiteiten 2019



Figuur 22: Incidenten Delfzijl/Eemshaven 2019



Figuur 23: Incidenten op havenniveau



