



# **Rapportage havenmeester 2021**

1 maart 2022

**Gemeenschappelijke Regeling  
Havenschap  
Groningen Seaports**

## Inhoud

Overzicht van figuren, tabellen en foto's .....	4
1. Voorwoord.....	6
2. Personele bezetting Nautisch Service Centrum.....	7
2.1 Bezetting van het NSC.....	7
2.2 Opbouw van het Nautisch Service Centrum.....	8
2.3 Personele ontwikkelingen binnen het NSC .....	8
2.4 Gremia waarin het Nautisch Service Centrum vertegenwoordigd is .....	9
3. Havens.....	11
3.1 Holland Norway Lines .....	11
3.2 Permanent militair object in de Eemshaven .....	12
3.3 135 m Binnenvaart in de Oosterhornhaven.....	13
3.4 J. Wildeman Storage & Logistics .....	14
3.5 Windmolens havenmonding Eemshaven .....	15
4. Veiligheid .....	16
4.1 Algemeen .....	16
PTG Eemshaven beëindigt werkzaamheden.....	16
Oefening Groenling .....	16
Oefening Sandy Coast .....	17
Corona algemeen .....	18
Coronamaatregelen NSC .....	18
4.2 VTM en Protide.....	19
4.3 Apparatuur.....	20
4.3.1 Inleiding .....	20
4.3.3 Noordelijk Haven Informatiesysteem (NHIS).....	20
4.3.4 Camerasystemen.....	20
4.4 Vergunningen/ontheffingen .....	21
5. Incidenten of calamiteiten.....	22
5.1 Inleiding .....	22
5.2 Milieu incidenten .....	23
5.3 Calamiteiten.....	24
6 Milieu algemeen .....	25
6.1 Havenontvangstvoorzieningen.....	25
6.2 Fishing For Litter .....	25
6.3 Milieu overig .....	25
6.3 “Schone Scheepvaart” .....	26
7 Bijlagen .....	27
7.1 Bijlage: Lijst van afkortingen .....	27

7.2	Bijlage: Informatie m.b.t de afgegeven tijpoorten in 2018-2021 .....	29
7.3	Bijlage: Rapportage havenontvangstvoorzieningen .....	30
7.4	Bijlage: Rapportage S-formulieren 2021 .....	32
7.5	Bijlage: Rapportage incidentmeldingen 2020/2021 (concept).....	33

## Overzicht van figuren, tabellen en foto's

Figuur 1: Tabel documentbeheer .....	5
Figuur 2: Organogram NSC (2021) .....	7
Figuur 3: Organogram "Operations" .....	8
Figuur 4: Veiligheidsregio, één van onze belangrijke partners.....	10
Figuur 5: Locatie HNL .....	11
Figuur 6: Beeldsimulatie (Beatrixhaven HNL-fase 1+2), zoals uitgevoerd in 2021 (bron: Marin) .	11
Figuur 7: Permanent militair gebied in aanbouw .....	12
Figuur 8: Detailonderzoek 135 m. schepen Oosterhornhaven (bron: Nautitec) .....	13
Figuur 9: Nieuwe ligplaats J. Wildeman aan het Eemskanaal te Delfzijl .....	14
Figuur 10: Locaties windmolens in aanbouw.....	15
Figuur 11: Sfeeropname van een gesimuleerde brand op het Chemiepark te Delfzijl.....	16
Figuur 12: Deel van de vloot van deelnemende schepen Sandy Coast.....	17
Figuur 13: Overzicht verstrekte vergunningen 2020/2021 .....	21
Figuur 14: Douane inspecteert de opgeviste containers van de Baltic Tern .....	22
Figuur 15: Verscheping van afvalplastics waarbij forse morsingen plaatsvonden.....	23
Figuur 16: Eén van de UCO-containers (in lekbak) op de kade Eemshaven (beeld camera HCC) .....	25
Figuur 17: Binnenlopende viskotter, met een suboptimale verbranding (foto genomen met videocamerasysteem HCC, waardoor er rode en groene lijnen opstaan) .....	26
Figuur 18: Overzicht Protide 2018/2021 .....	29
Figuur 19: Rapportage HOV 2021.....	30
Figuur 20: Rapportage HOV 2020.....	31
Figuur 21: Totalen incidentmeldingen 2021.....	33
Figuur 22: Totalen incidentmeldingen 2020.....	33
Figuur 23: Incidenten 2021 .....	34
Figuur 24: Incidenten per haven.....	34
Figuur 25: Incidenten Delfzijl/Eemshaven 2020 .....	35
Figuur 26: Incidenten per haven 2020.....	35

## Documentbeheer

Datum	Versie	Commentaar gevraagd	Commentaar door	Verwerker	Redactie
04-02-2022	0.1	PvdW		GJR	
17-02-2022	0.2	LvH/PvdW		GJR	LvH
01-03-2022	1.0	Vastgesteld		PvdW	LvH

Figuur 1: Tabel documentbeheer

## 1. Voorwoord

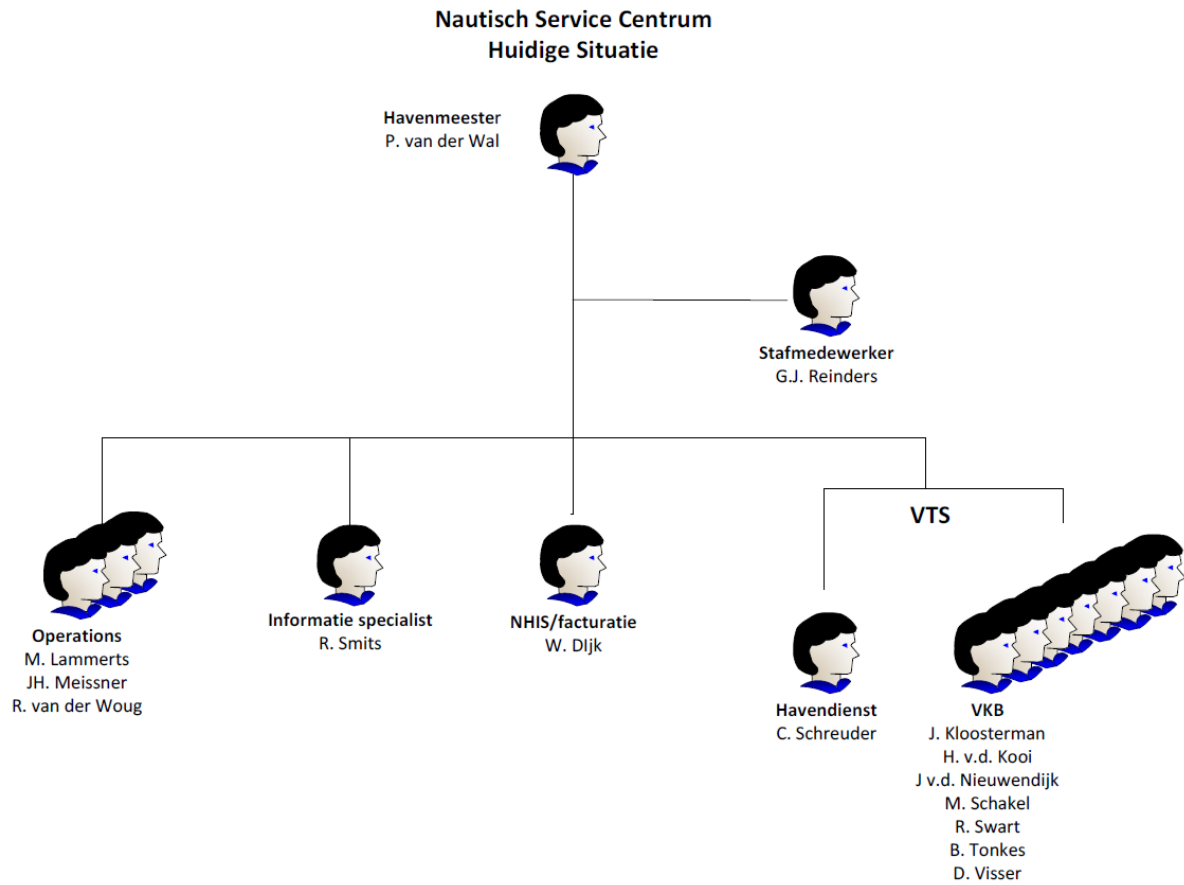
Hierbij bied ik u mijn rapportage aan het bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports aan. Zoals gebruikelijk heb ik ervoor gekozen om mijn rapportage in verhalende stijl te doen. Dit is vooral om u op deze manier een ander beeld te geven van het reilen en zeilen van het Nautisch Service Centrum dan ik dat met cijfers en statistieken kan doen.

Ook 2021 heeft de coronapandemie sterk ingegrepen op onze manier van werken. Ik ben er trots op u nu al te melden dat door onze flexibele manier van werken en de grote inzet van ons team ook in dit jaar de veiligheid van het scheepvaartverkeer maximaal is gefaciliteerd. Er zijn verschillende uitdagingen geweest die onze aandacht vroegen, maar ook nu konden deze op een goede en professionele wijze het hoofd geboden worden.

Pieter van der Wal  
Havenmeester Groningen Seaports

## 2. Personele bezetting Nautisch Service Centrum

### 2.1 Bezetting van het NSC



Figuur 2: Organogram NSC (2021)

## 2.2 Opbouw van het Nautisch Service Centrum

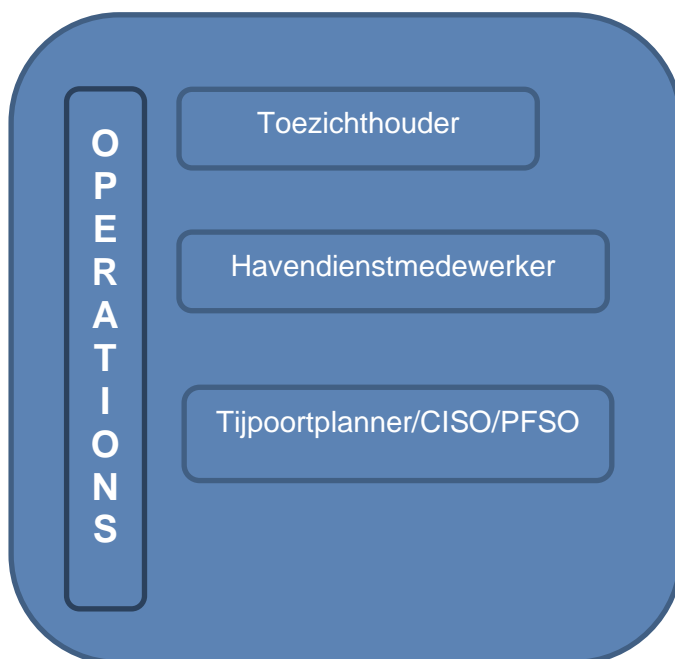
Binnen het Nautisch Service Centrum (NSC) is het zgn. Haven Coördinatie Centrum (HCC) ingebed. Het Haven Coördinatie Centrum houdt 24/7 toezicht op de havens, middels een modern verkeersbegeleidend systeem (in vakjargon VTS = Vessel Traffic System). Daarnaast zijn de unitonderdelen Operations, Havendienst,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

## 2.3 Personele ontwikkelingen binnen het NSC

Net als in 2020 is ook in 2021 door de overheid aangegeven om zoveel als mogelijk thuis te werken i.v.m. de Covid-19 pandemie. Dit is binnen het NSC zo goed mogelijk ingevuld. Dit betekent dat de vier personen van Operations overwegend vanuit huis zijn gaan werken. De havendienstmedewerker (onderdeel van Operations) is, in tegenstelling tot 2020 in de loop van het jaar weer vanaf haar werkplek in het HCC gaan werken. Dit betekent dat de verkeersbegeleider, vanaf dat moment, tijdens kantooruren, meestal fysieke ondersteuning van de havendienstcollega kon verwachten. Daarnaast kon natuurlijk altijd via telefoon- of beeldverbindingen ondersteuning van Operations of de (plv.) havenmeester gekregen worden.

Door wijzigingen in de CAO voor het personeel van Groningen Seaports, die op detailniveau negatief uitpakken voor de verkeersbegeleiders is, onder leiding van de havenmeester, een start gemaakt voor het opstellen van een nieuw rooster. Dit rooster lijkt uitbreiding van de groep van verkeersbegeleiders noodzakelijk te maken. Dit zal in 2022 verder uitgewerkt worden, in het kader van "Gezond naar de Eindstreep". Daarnaast zullen de PFSO-taken (uitvoering operationele taken op het gebied van beveiliging van de openbare terminals) gefaseerd overgedragen worden aan de afdeling Technology. De overdracht van deze taken (feitelijk een scheiding van taken) is noodzakelijk, om beter invulling te kunnen geven aan de toezichthoudende taken van het NSC.

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
- 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.

---

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

Er is door ons met name geïnvesteerd in de relatie met:

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

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



Figuur 4: Veiligheidsregio, één van onze belangrijke partners.

### 3. Havens

#### 3.1 Holland Norway Lines

In 2021 heeft Holland Norway Lines (HNL) officieel bekend gemaakt dat zij een lijndienst voor (in beginsel) 3 afvaarten vanuit de Eemshaven op zal starten. Het NSC is intensief bij dit project betrokken. Hierbij kijken wij vooral naar de nautische veiligheid en -haalbaarheid. Er is een initieel nautisch onderzoek uitgevoerd waarbij het NSC betrokken was. Doordat de HNL in tweede instantie heeft besloten om een ander schip te charteren dan waarmee het onderzoek is uitgevoerd, zal er (op aanzegging van de havenmeester) een aanvullend onderzoek gedaan moeten worden in 2022 met een modelering van het nieuwe (grotere) schip.



Figuur 5: Locatie HNL



Figuur 6: Beeldsimulatie (Beatrixhaven HNL-fase 1+2), zoals uitgevoerd in 2021 (bron: Marin)

### 3.2 Permanent militair object in de Eemshaven

Van defensiewege is er in de Eemshaven een permanent militair object gerealiseerd grenzend aan het terrein van Buss Terminal Eemshaven (BTE), waar defensie inmiddels een jarenlange samenwerking mee heeft. Dit terrein herbergt een onderkomen met kantoren, verblijfsruimten en opstelruimte voor voertuigen. De verscheping en aanlanding van voertuigen vindt plaats via de ro-ro van GSP, waarbij stuwadoorswerkzaamheden uitgevoerd worden door BTE.



Figuur 7: Permanent militair gebied in aanbouw

### 3.3 135 m Binnenvaart in de Oosterhornhaven

Door toenemende vragen uit de markt naar de bevaarbaarheid van de Oosterhornhaven door binnenvaartschepen met een lengte van 135 meter is, op last van de havenmeester, in 2021 een onderzoek naar de nautische haalbaarheid en - veiligheid hiervan uitgevoerd. Deze studie leerde dat de gehele Oosterhornhaven, - soms onder voorwaarden - goed en veilig bereikbaar is voor dit type schip. In het afgelopen jaar zijn sindsdien verschillende van deze schepen in dit havenbassin ontvangen.



Figuur 8: Detailonderzoek 135 m. schepen Oosterhornhaven (bron: Nautitec)



### 3.4 J. Wildeman Storage & Logistics

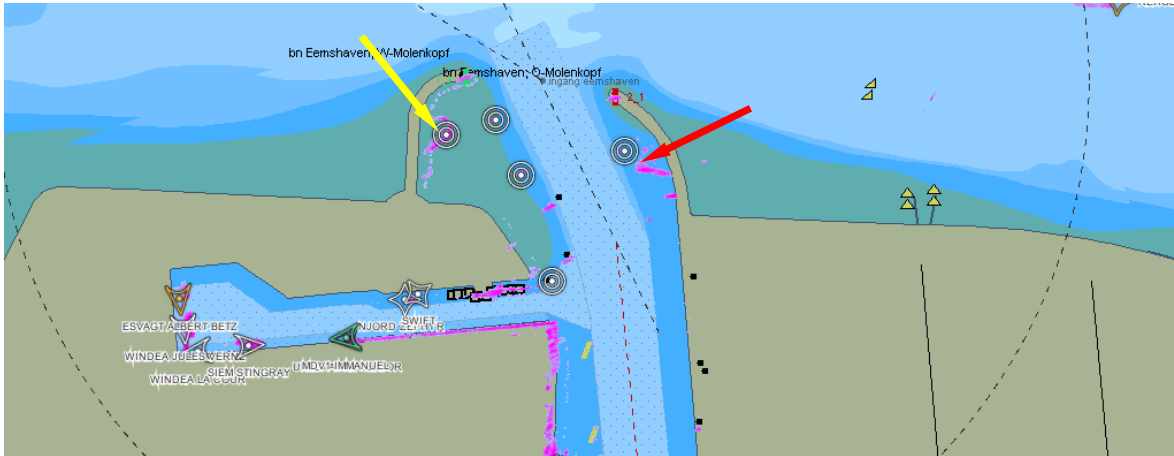
Door de firma Jos Wildeman is de voormalige NKF Kabelfabriek gekocht met de bedoeling deze locatie in te richten voor op- en overslag en voor “warehousing”. Er is door de nieuwe eigenaar een laad-/losplaats ingericht aan het Eemskanaal, naar de nieuwste richtlijnen van de vaarweg-beheerder (Rijkswaterstaat). Deze ligplaats dient (in de eerste plaats) voor overslag in/uit binnenvaartschepen. Direct na opening van de terminal is er een binnenvaartcontainerlijndienst van start gegaan, van en naar Rotterdam. Er worden in toenemende mate ook andere ladingstromen dan containers behandeld.



Figuur 9: Nieuwe ligplaats J. Wildeman aan het Eemskanaal te Delfzijl

### 3.5 Windmolens havenmonding Eemshaven

In 2021 is een begin gemaakt met de bouw van windmolens aan de weerszijden van de havenmonding van de Eemshaven. In overleg met het NSC zijn deze windmolens zodanig geplaatst dat ze scheepvaart niet kunnen hinderen. Tijdens de bouw wordt goed overleg gevoerd met het NSC, om de veiligheid van het scheepvaartverkeer niet in gevaar te brengen. Met name de windmolen in aanbouw aan de oostelijke pier vraagt aandacht in termen van veiligheid (rode pijl).



Figuur 10: Locaties windmolens in aanbouw

## 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 (b.v. demonstraties en/of bezettingen) kunnen een rol spelen.

#### **PTG Eemshaven beëindigt werkzaamheden**

Sleepbootmaatschappij PTG (voornamelijk actief in de Eemshaven) besluit i.v.m. teruglopende activiteiten haar sleepboten niet langer te stationeren in de Eemshaven. Deze (specialistische en geavanceerde) boten hebben jarenlang een positieve bijdrage geleverd m.b.t. de veiligheid in de havens.

#### **Oefening Groenling**

Er is door het NSC actief deelgenomen in het opzetten en uitvoeren van “Oefening Groenling” op het Chemiepark van Delfzijl. Deze oefening, voornamelijk gehouden om de veiligheidsdiensten te trainen om voorbereid te zijn op grote incidenten, is een groot succes geweest. Ook het NSC heeft hierin haar leerdoelen gehaald.



Figuur 11: Sfeeropname van een gesimuleerde brand op het Chemiepark te Delfzijl



## Oefening Sandy Coast

In de periode augustus/september 2021 is er op verzoek van de Koninklijke Marine een grote multilaterale oefening gehouden vanuit en in de Eemshaven. Aan deze oefening deden marine eenheden mee van:

- Nederland
- België
- Frankrijk
- Duitsland
- Verenigde Staten

Het accent van het eerste deel van de oefening lag vooral op het ruimen van mijnen op open water. Er is veel gezocht in het gebied waar eerder de MSC Zoë haar containers is verloren. Op deze manier kon als “bijvangst” informatie over nog steeds vermiste containers gedeeld worden met kustwacht en andere partijen die deze kunnen gebruiken voor het bergen hiervan. Ook zijn er counterterrorisme-oefeningen gedaan in de Eemshaven door een aantal aanwezige duikploegen. Helaas moesten door corona een aantal belangrijke en spectaculaire oefen-elementen komen te vervallen. Het NSC/HCC heeft binnen de scenario's van deze oefening ook een rol gespeeld.



Figuur 12: Deel van de vloot van deelnemende schepen Sandy Coast

## Corona algemeen

Zoals in het voorwoord ook reeds benoemd, heeft Covid-19 een (behoorlijke) impact op de havens en Groningen Seaports gehad (voor deze rapportage beperk ik mij voor de uitwerking hiervan tot het Nautisch Service Centrum).

Net als in 2020 is er in 2021 een nauwe samenwerking geweest met zowel de geneeskundige diensten, alsook de lokale-, regionale- en de nationale overheden. De expertise van het NSC op het gebied van de scheepvaart, zoals de coronaregels voor de scheepvaart, bleken van belang voor de havens. Daarnaast is door de uiterst goede samenwerking op dit dossier met de GGD een sterke vertrouwensband ontstaan. Het NSC is vertegenwoordigd in het nationale overleg van de zeehavens met de landelijke GGD's en het RIVM.

Ook in 2021 heeft de afdeling een "corona-tijdlijn" bijgehouden. Net als in 2020 is dit een lijvig document geworden, dat een goed beeld geeft van de rol van het Nautisch Service Centrum en de activiteiten die vanuit onze unit zijn genomen.

## Coronamaatregelen NSC

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. Dit heeft, mede door ervaring vanuit het verleden en het vorige jaar, goed gewerkt.
- Verkeersbegeleiding:  
Door het voor handen hebben van een back-up Havencoördinatie Centrum was het mogelijk om de individuele verkeersbegeleiders vanuit twee locaties te laten werken. Op deze manier blijkt het mogelijk deze cruciale groep werknemers, in het vitale proces scheepvaartverkeersbegeleiding, veilig en geïsoleerd van elkaar en de rest van de organisatie te laten werken. Later in het jaar bleek dit niet langer noodzakelijk, door het versoepelen van de coronamaatregelen door de rijksoverheid. Hierdoor konden alle werkzaamheden weer worden gecentreerd in het HCC van Delfzijl.

## 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 net als voorgaande jaren niet te worden gehonoreerd. Wel moet daarbij worden opgemerkt dat er operationele VTM-afstemming<sup>2</sup> 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<sup>3</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>4</sup>

In 2021 is er 35 maal een tijpoort uitgegeven door het Nautisch Service Centrum. In 2021 was dit 54 maal. Deze daling is verklaarbaar door het feit dat er steeds minder kolenschepen voor de RWE de haven hebben aandoen. De reden hiervoor zijn de lage gasprijzen, die het gebruik van een kolencentrale onrendabel maken. De grotere aanvoer van biomassa zal hierbij (in mindere mate) ook invloed zijn. Daarnaast zijn er in 2021 geen tankers voor de VOPAK-terminal van of naar de Eemshaven gekomen (zie voor een meer gedetailleerd beeld en meerjarenoverzicht bijlage 8.2).

---

<sup>2</sup> De gebruikelijke vergaderfrequentie is door corona in 2021 niet gehaald

<sup>3</sup> Naast RWS-NN treedt ook de Duitse WSD op als autoriteit op de Eems

<sup>4</sup> Er is maar een beperkt aantal ligplaatsen waar deze schepen kunnen meren.

## **4.3 Apparatuur**

### **4.3.1 Inleiding**

De vernieuwing en uitbreiding van de systemen van Groningen Seaports blijken 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. Helaas is het door prioritering in de vernieuwingen/aanpassingen binnen het Noordelijk Haven Informatiesysteem en door een tekort aan capabele programmeurs bij de bouwer van het systeem het "in productie nemen" van het systeem, voortdurend uitgesteld. Inmiddels lijkt het mogelijk om het systeem Q1, uiterlijk Q2 in gebruik te gaan nemen.

### **4.3.3 Noordelijk Haven Informatiesysteem (NHIS)**

Dit systeem wordt, tegenwoordig vooral op detailniveau, voortdurend verbeterd.

### **4.3.4 Camerasystemen**

In 2021 is het bestaande camerasysteem met 3 camera's uitgebreid. Deze camera's zijn op strategische locaties in de Eemshaven geplaatst om de kades aldaar beter te kunnen bewaken.

## 4.4 Vergunningen/ontheffingen

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

Nummers	Vergunningsoort	2020 Aantal	2021 Aantal
01	Permit for Repair	273	289
02	Bijzonder Transport	53	62
03	Hefeilanden	7	7
04	22 meter (Nobian)	9	5
05	26 meter (Buss)	21	7
06	Trekproef	0	0
07	Deskundige aan boord	9	5
08	135 m. Ohh	Nvt	0
09	Havenbrug	0	0
10	Drone	1	0
11	Duiken	61	56
<b>Totaal</b>		<b>434</b>	<b>431</b>

Figuur 13: Overzicht verstrekte vergunningen 2020/2021

Op grond van veranderde loodsenwetgeving zijn, in 2021, door het NSC, in samenwerking met Rijkswaterstaat (als bevoegde autoriteit op de Eems) de volgende PEC's, ontheffingen of vrijstellingen gegeven:

- 7 PEC's kleine zeeschepen
- 140 PEC's A
- 42 ontheffingen loodsplicht werkschepen
- 2527 categorale vrijstellingen loodsplicht
- 79 ontheffingen loodsplicht voor verhaalreizen

## 5. Incidenten of calamiteiten

### 5.1 Inleiding

Zie voor een totaaloverzicht van de incidentmeldingen van 2021 en (ter vergelijking) 2020 bijlage 8.4. Bij het beoordelen van de cijfers dient de lezer zich te realiseren, dat het aantal incidenten per jaar relatief laag is. ***Er kunnen/zullen zich daardoor in positieve of negatieve zin jaarlijks aanzienlijke verschillen voordoen.***

Er hebben zich in 2021 een aantal “calamiteiten/incidenten” voorgedaan waarvan er enkele specifiek benoemd zullen worden<sup>5</sup>. Het aantal geregistreerde incidenten ten opzichte van het vorige jaar is gestegen 23 naar 34.



Figuur 14: Douane inspecteert de opgeviste containers van de Baltic Tern

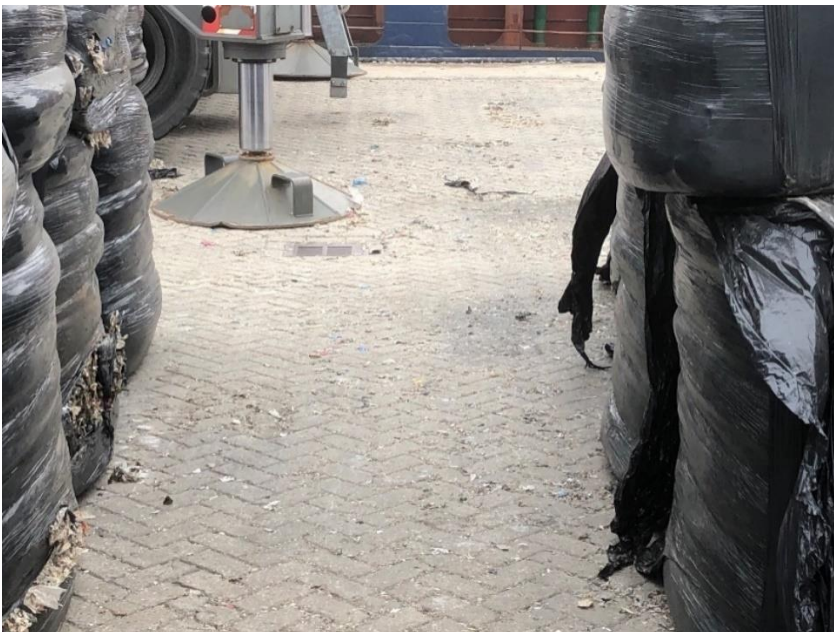
---

<sup>5</sup> Deze opsomming is alleen bedoeld om de lezer een indruk te geven van de incidenten die plaatsvinden in het havengebied.



## 5.2 Milieu incidenten

In 2021 hebben zich een aantal, kleine(re), oliemorsingen voorgedaan. In een aantal gevallen was dit terug te herleiden naar het bunkeren of morsingen van schepen. Ook is er een kleine hoeveelheid eetbare olie 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. In dit geval betrof het een notoire vervuiler. Er is, na enkele waarschuwingen, aangifte gedaan bij de politie. Er is proces-verbaal opgemaakt tegen de veroorzaker.



Figuur 15: Verscheping van afvalplastics waarbij forse morsingen plaatsvonden

### 5.3 Calamiteiten

Er heeft zich een enkele scheepsbrand voorgedaan in het havengebied. Hierbij bleek, dat er brand was uitgebroken in het vooronder van een binnenvaartschip. Gelukkig was, waarschijnlijk door het sluiten van deuren en ventilatie, de brand gedoofd bij het arriveren van de brandweer.

Er is een persoon onwel geworden tijdens het reinigen van vervuilde tanks. Men heeft de persoon snel naar een veilige omgeving kunnen brengen.

In Delfzijl is een ponton gezonken bij de Dokken. Door de zelfredzaamheid van het personeel is dit incident, dat in eerste instantie niet was gemeld aan het HCC, geborgen. Het bleek - bij evaluatie - zelfs niet bekend bij de bedrijfsleiding.

Er is in 2021 een near misser geregistreerd. Dit (bijna) ongeval bleek een typisch voorbeeld van miscommunicatie. In dit geval veranderde een verkeersdeelnemer tot twee keer een eerder gemaakte passeerafspraak met een ander schip. De dienstdoende verkeersbegeleider heeft het incident goed gemonitord, maar door het bijzondere - bijna wispelturig te noemen - gedrag van de veroorzaker van dit incident was ingrijpen niet mogelijk. Dit is een typisch voorbeeld dat meegenomen zal gaan worden in de jaarlijkse incidenttraining die onze mensen volgen.



## 6 Milieu algemeen

### 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 weergegeven rapportage is door omstandigheden - zoals bijna jaarlijks - onvolledig. In de loop van het komende kwartaal zullen wij de cijfers bekend kunnen maken, na controle. De (concept) rapportage is te vinden in bijlage 8.3.

### 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.

### 6.3 Milieu overig

Af en toe weet men onze havens te vinden om bijzonderheden aan te landen. Zo zijn er twee beschadigde containers aangevoerd, die geborgen zijn nadat ze in een storm van een (container?)schip zijn gevallen. De een nog gedeeltelijk vol, de ander leeg - maar niet schoon van “used cooking oil” een product dat tegenwoordig veel per schip in container- of bulkvorm vervoerd word.



Figuur 16: Eén van de UCO-containers (in lekbak) op de kade Eemshaven (beeld camera HCC)

### 6.3 “Schone Scheepvaart”

De inspanningen van het NSC voor het bevorderen van “schone scheepvaart” blijven onverminderd groot. We werken op tal van dossiers mee om het verblijf van “schone” schepen te faciliteren. Dit kan in letterlijke zin zijn, door bijvoorbeeld mee te werken aan de ontwikkeling van LNG aangedreven generatoren (deze zijn inmiddels mede met medewerking van GSP gerealiseerd), of - zoals momenteel gebeurt - door actief mee te werken aan de ontwikkeling van een waterstof aangedreven generator die, tot middelgrote, schepen van stroom kan voorzien.

Al eerder is vastgesteld dat het LNG-bunkeren zo populair is in onze havens, dat we, veel sneller dan verwacht, tegen het plafond van het op de milieuvergunningen toelaatbare zijn aangelopen. Om het mogelijk te maken meer schone schepen te accommoderen, is in 2020 het proces gestart om meer ruimte in onze vergunning te krijgen. Dit proces is op enig moment gekoppeld aan het hiervoor genoemde waterstof(pilot)project, maar dat heeft vertragend gewerkt op beide onderwerpen. Er is besloten beide grootheden te ontkoppelen, om in 2022 beide activiteiten verruimd, dan wel vergund te krijgen.



Figuur 17: Binnenlopende viskotter, met een suboptimale verbranding  
(foto genomen met videocamerasysteem HCC, waardoor er rode en groene lijnen opstaan)

Er zijn enkele noemenswaardige initiatieven opgestart in onze havens. Zo is door de firma AG-Ems een tweede schip van haar vloot voor een verlenging en retro fit<sup>6</sup> van een LNG-installatie bij Koninklijke Niestern Sander aangeboden. Daarnaast wordt, mede met inbreng van Groningen Seaports (ook van het NSC) gekeken naar de mogelijkheden voor een binnenvaart schip (loa 135 m.), aangedreven door waterstof, voor het vervoeren van zout naar Rotterdam. De schaalvergroting en de schonere brandstof zullen een grote milieuwinst met zich meebrengen.

---

<sup>6</sup> Ombouw van diesel gestookt naar LNG aangedreven schip

## 7 Bijlagen

### 7.1 Bijlage: Lijst van afkortingen

AIS	Automatic Identification System
BWB	Ballastwater barge
BOA	Breedte over alles
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

## 7.2 Bijlage: Informatie m.b.t de afgegeven tijpoorten in 2018-2021

Totalen Protide		2018		2019		2020		2021	
Aantal berekende tijpoorten voor de Eemshaven		236		133		54		107	
Kolenschepen		102	IN 92	68	IN 61	18	IN 17	35	IN 33
			UIT 10		UIT 7		UIT 1		UIT 2
Containerschepen		74	IN 31	61	IN 27	34	IN 12	69	IN 25
			UIT 43		UIT 34		UIT 22		UIT 44
Tankers		32	IN 15	0	IN 0	0	IN 0	0	IN 0
			UIT 17		UIT 0		UIT 0		UIT 0
Overige		28	IN 0	4	IN 3	2	IN 0	3	IN 2
			UIT 28		UIT 1		UIT 2		UIT 1
		Inkomend	138	Inkomend	91	Inkomend	29	Inkomend	60
		Uitgaand	98	Uitgaand	42	Uitgaand	25	Uitgaand	47
Aantal schepen t/m 11 meter:			133		72		39		76
Aantal schepen dieper dan 11 meter:			103		61		15		31
Aantal schepen vanaf 13,70 meter:			52		49		15		11
Indicative			43		23		11		8
Definitive			174		100		43		99
Foutief			19		10		0		0

Figuur 18: Overzicht Protide 2018/2021

## 7.3 Bijlage: Rapportage havenontvangstvoorzieningen

omschrijving		hoeveelheid	eenheid
aantal ealls zeeschepen	totaal	4.310	stuk
afgevers scheepsafval	totaal (dus zowel HOV-bijdrage betalende als vrijgestelde schepen)	2.088	
	totaal zonder vrijgestelde schepen (alleen invullen indien vorige regel niet)		
	Annex I		stuk
	Annex II		stuk
	Annex V		stuk
geïnde heffingen	totaal		
indirecte kosten	totaal		
	Annex I		
	Annex II		
	Annex V		
	afgevoerd door havenbeheerder	26.200	
directe kosten scheepsafval	totaal		
	Annex I		
	Annex II		
	Annex V		
kosten van vrijgestelde	totaal		
	Annex I		
	Annex II		
	Annex V		
hoeveelheid ingezamelde scheepsafval [1]	totaal		m3
	Annex I	4.079	m3
	Annex II		m3
	Annex V		m3
	Annex I + II + V		m3
	Annex I + II + V + andere		m3
	Annex I + II + V + andere + andere		m3
	Annex I + II + V + andere + andere + andere		m3
hoeveelheid ingezamelde, overige schadelijke stoffen	totaal		m3
restanten van schadelijke	Annex I		m3
	Annex II		m3
	Annex V		m3
kostensoort	[aantal]	eenheid	
percentage indirecte financiering volgens			
X (geïnde heffingen)	413.808	€	
Y (indirecte kosten)	319.371	€	
Z (directe kosten)	-	€	
ZZ (kosten van vrijgestelde)		€	
XX(Y+Z+ZZ)	1	€	
percentage indirect gefinancierde kosten			
Y (totaal indirecte kosten)	319.371	€	
Z (directe kosten)		€	
YY(Y+Z)	1	€	
overschot of tekort X-Y	84.236	€	
cumulatieve overschot of tekort (sinds invoering indirect financieringssysteem)	163.812	€	

indien u niet over u dit dat

Pagina 1

Figuur 19: Rapportage HOV 2021

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

omschrijving		hoeveelheid	eenheid
aantal calls zeeschepen	totaal	4.433	stuks
afgevers 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	289.663	€
indirecte kosten scheepsafval	totaal	412.240	€
	Annex I		€
	Annex V		€
	systeembkosten havenbeheerder	99.500	€
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 II	2.098	m3
	Annex V		m3

kostensoort	(2020)	eenheid
percentage indirecte financiering volgens regelgeving		
X (geïnde heffingen)	289.663	€
Y (indirecte kosten)	412.240	€
Z (directe kosten)	347.240	€
ZZ (kosten van vrijgestelde schepen)		€
X/(Y+Z+ZZ)	38	%

Indien u niet over dit dan l

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		

Figuur 20: Rapportage HOV 2020



## 7.4 Bijlage: Rapportage S-formulieren 2021



### Totaalrapportage Sformulieren

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

Rapportage			
01 - Afgewerkte olie	1182,563 M³	19 - accu's	1849 Stuk(s)
02 - Bilgewater	2096,2 M³	20 - batterijen	1084,2 Kg
03 - Ladingrestant / olie	47,2 M³	21 - tl-buizen	2196 Stuk(s)
04 - Ballastwater / olie	0 M³	22 - brandblussers	241 Stuk(s)
05 - Brandstofresten / olie	10,5 M³	23 - verfresten	11966 Liter
06 - Brandstofresten / sludge	1008,448 M³	24 - oplosmiddelen	132 Liter
07 - ladingresten chem. (vloeibaar)	0 M³	25 - overig KgA/KCA	103062 Kg
08 - ballastwater / chemicaliën	0,15 M³	26 - huishoudelijk	1408025,04 Kg
09 - waswater / chemicaliën	0 M³	27 - voedselrestanten	981268 Kg
10 - Sanitair afval	231590 Kg	28 - glas	970551,80 Kg
11 - restanten in drogelading	29805 Kg	29 - papier	116396,1 Kg
12 - Koelvloeistof	375,14 Kg	30 - plastic	79621,4 Kg
13 - schroefasvet	3066 Kg	31 - autobanden	0 Stuk(s)
14 - poetsdoeken	22771 Kg	32 - koelkasten	0 Stuk(s)
15 - oliefilters	5684 Kg	33 - wit en bruingoed	1216 Stuk(s)
16 - fipozakken	0 Kg	34 - electronica schroot	6705 Kg
17 - oliehoudende emballage staal	16788 Kg	35 - grof vuil en stuwmatariaal	355873,8 Kg
18 - oliehoudende emballage kunststof	15882 Kg	98 - overige afvalstoffen	0 M³

Totaal ANNEX I	4344,911 M³
Totaal ANNEX II	0,15 M³
Totaal ANNEX IV	231590 M³
Totaal ANNEX V LB	29805 Kg
Totaal ANNEX V KGA	185096,34 Kg
Totaal ANNEX V Huishoud	2389293,04 Kg
Totaal ANNEX V LB	1174490,3 Kg
Totaal ANNEX V LB	355873,8 Kg
Totaal ANNEX	0 M³

LB = ladinggebonden

Totaal bedrag facturen € 1.146.315,04

Opsteldatum 31-3-2022



## 7.5 Bijlage: Rapportage incidentmeldingen 2020/2021 (concept)

2021

	Alle incidenten				
	Calamiteiten	Milieu	Near Miss	Overige	Totaal
<b>Delfzijl</b>	1	3		7	<b>11</b>
<b>Eemshaven</b>	2	10	2	4	<b>18</b>
<b>Farmsum</b>	3	1		1	<b>5</b>
<b>Appingedam</b>					<b>0</b>
<b>Totaal</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>34</b>

Figuur 21: Totalen incidentmeldingen 2021

2020

	Alle incidenten <sup>7</sup>				
	Calamiteiten	Milieu	Near Miss	Overige	Totaal
<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>

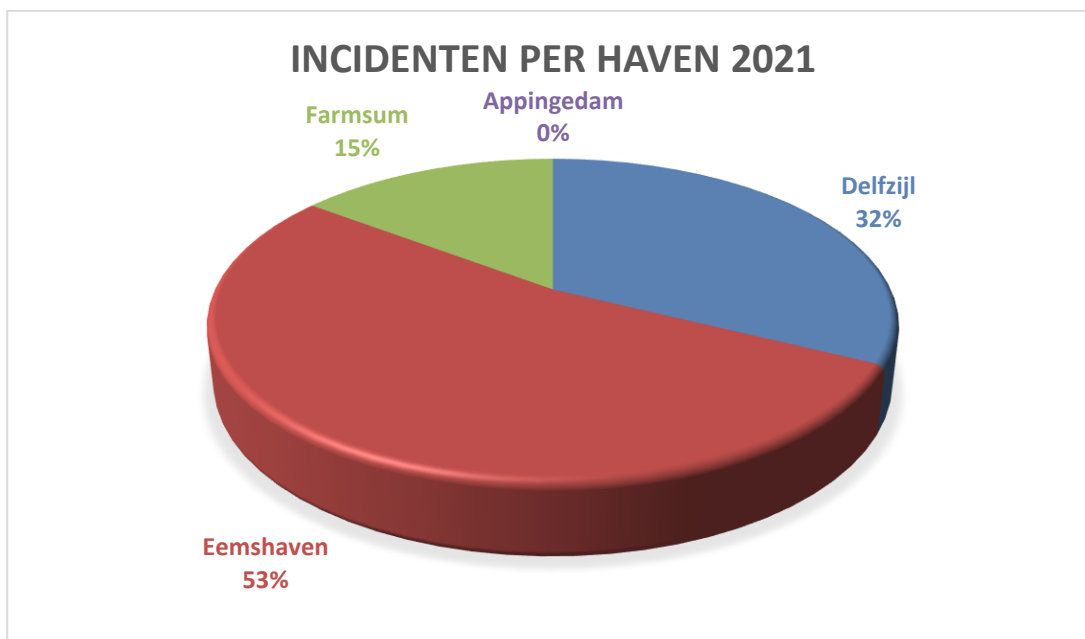
Figuur 22: Totalen incidentmeldingen 2020

---

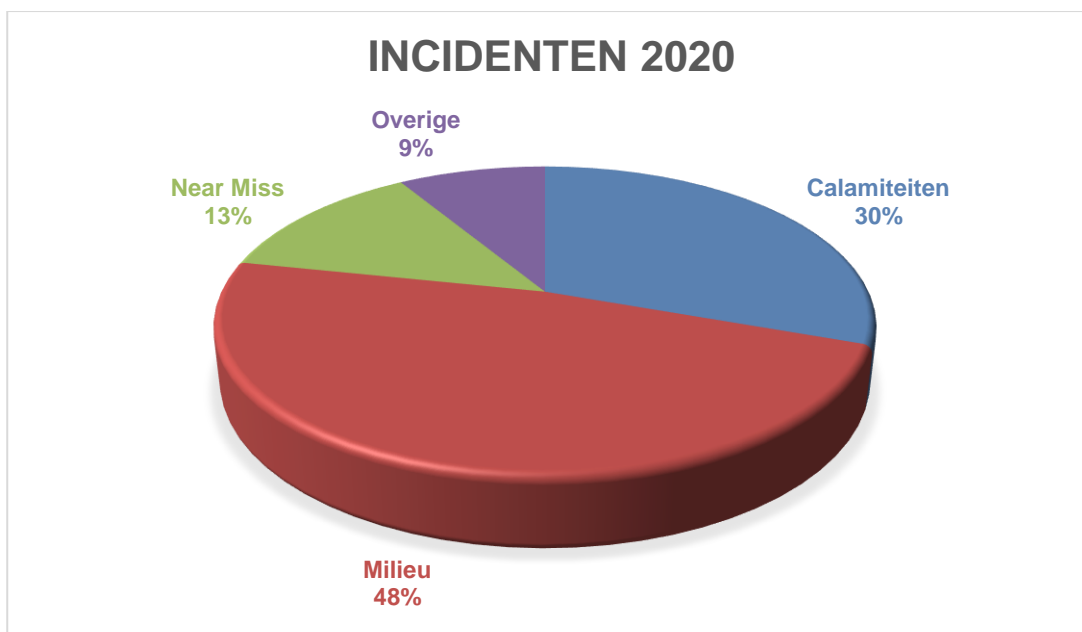
<sup>7</sup> Alle meldingen worden in onze systemen weggeschreven als incident. Binnen deze groep worden nog calamiteiten onderscheiden. Binnen deze subgroep vallen: Aanvaringen, grondingen/strandings, brand, schades en ongevallen.



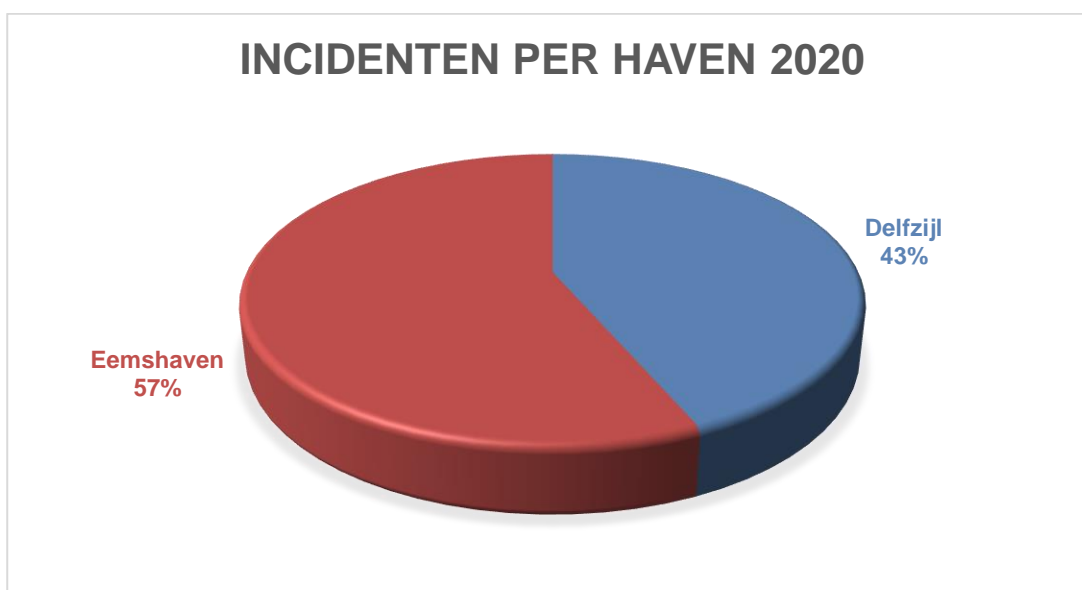
Figuur 23: Incidenten 2021



Figuur 24: Incidenten per haven



Figuur 25: Incidenten Delfzijl/Eemshaven 2020



Figuur 26: Incidenten per haven 2020