



VERTROUWELIJK

Groningen Seaports
Pieter van der Wal

Inhoud

Inhoud	2
Overzicht van figuren, tabellen en foto's	4
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.....	8
d. Functiebenamingen	8
e. Gremia waarin het NSC vertegenwoordigd is	9
2. Havens	10
a. Holland Norway Lines	10
b. Bow	10
c. Buss	10
3. Veiligheid	11
a. Algemeen	11
b. Sanctiebeleid Rusland	11
c. VTM-Protide	11
VTM	11
Protide	11
d. Smart Mooring.....	11
e. Oodit	12
f. Apparatuur	12
g. Vergunningen/ontheffingen	12
h. Ontheffingen/vrijstellingen loodsplicht/PEC's.....	13

i.	Incidenten	14
4.	Milieu.....	17
a.	Havenontvangstvoorzieningen.....	17
b.	Havenontvangstvoorzieningen, nieuw systeem	17
c.	Fishing For Litter	17
d.	Schone scheepvaart	17
5.	Bijlagen	18
a.	Bijlage: Lijst van afkortingen	18
b.	Bijlage: informatie m.b.t. afgegeven tijpoorten	20
c.	Bijlage: Rapportage havenontvangstvoorzieningen	21
d.	Bijlage: Incidentmeldingen.....	23
e.	Bijlage: Rapportage port security	25
f.	Bijlage: ISPS-terminals	26
g.	Bijlage: ISPS-inspecties.....	27
	2023	27
	2022	28

Overzicht van figuren, tabellen en foto's

Figuur 1: Bemanning NSC.....	7
Figuur 2: M/s Rotra Vente wordt met speciale voertuigen gelost van windmolen onderdelen.	10
Figuur 3: overzicht vergunningen/onthefingen 2022	12
Figuur 4: Loodsen zijn een onmisbare schakel in de veiligheidsketen van de havens (bron: B. Deen RLC-N).	13
Figuur 5: M/s Romantika, met een binnenvaarttanker langsij, in aanvaring met gemeerd liggende schepen.	14
Figuur 6: Brandende binnenvaarttanker wordt versleept van JPB-steiger naar Aldel, om verdere schade aan JPB-steiger te voorkomen.....	15
Figuur 7: Freemantle Highway veilig gemeerd in de Eemshaven.	16
Figuur 9: Overzicht totalen Protide	20
Figuur 10: rapportage HOV 2023.....	21
Figuur 11: rapportage HOV 2022.....	22
Figuur 12: Incidenten 2023	23
Figuur 13: Incidenten 2022	24
Figuur 14:Rapportage Port Security 2022 en 2023.....	25
Figuur 15:Overzicht ISPS-terminals Dz/Eh 31-12-2023.....	26
Figuur 16: Inspecties ISPS Delfzijl 2023.....	27
Figuur 17:Inspecties ISPS Eemshaven 2023	27
Figuur 18:Inspecties ISPS Delfzijl 2022	28
Figuur 19:Inspecties ISPS Eemshaven 2022	28

Documentbeheer

Datum	Versie	Commentaar gevraagd	Commentaar door	Verwerker	Redactie
24-01-2024	0.1			GJR/JHM	
28-02-2024	0.2	JHM		GJR/JHM	
05-02-2024	0.3	JHM/PvdW	JHM	GJR	
06-03-2024	1.0	Vastgesteld		PvdW	

Verantwoording

Tekst	JHM/GJR
Redactie	
Foto's	Tenzij anders vermeld, GSP

Voorwoord

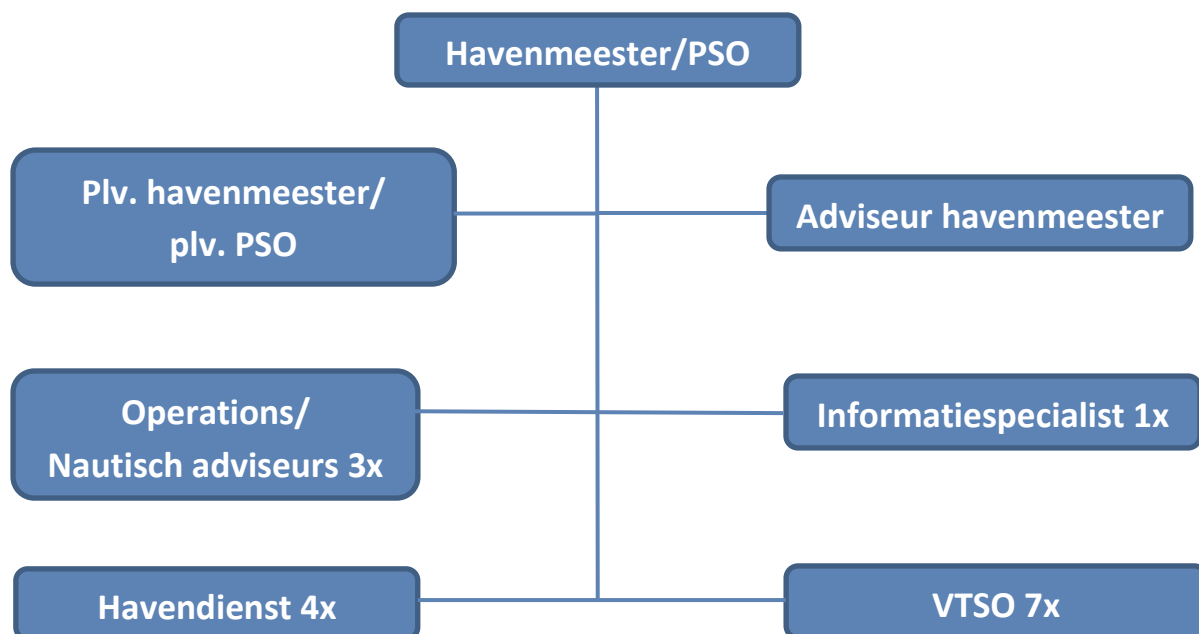
Hierbij bied ik u mijn rapportage over het jaar 2023 aan. U zult in het stuk een aantal hoogtepunten of bijzonderheden aantreffen die ik uit onze verslagen of rapportages heb gehaald. Ik doe dit om te duiden waar mijn team en ik ons, namens u, mee bezig houden. Daar, waar ik dat kan, heb ik trends aangegeven.

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, en NSC staf te onderkennen. Door een uitbreiding van het personeelsbestand in 2022 was een herinrichting van de unit mogelijk. Hierdoor is de “Havendienst Administratie” komen te vervallen. Bijna alle taken die hierbij hoorden zijn “verhuisd” naar de Havendienst. De overgebleven taken zijn ondergebracht bij Operations

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. Door enkele ander verschuivingen en aanpassingen, waaronder het opleiden van nog een 3^e VTS-operator, werd het mogelijk om in totaal 4 medewerkers met een leeftijd van 55 + door te laten “schuiven” naar havendienstpositie. Deze mensen hoeven geen nachtdiensten meer te lopen. Effectief gaat dit betekenen dat het HCC daardoor -in principe- 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 steeds toenemende werkdruk bij havenmeester en plv. havenmeester te verminderen, is een “adviseur havenmeester” aangesteld. Hiervoor is intern- en extern geworven. Een interne kandidaat, komend uit “Operations” bleek het meest geschikt. Om deze reden is er een vacature geopend om de, hierdoor ontstane, vacante positie binnen operations op te vullen.

d. Functiebenamingen

De functiebenamingen van de medewerkers van “Operations” zijn veranderd naar: Nautisch Adviseur. Dit sluit aan bij de benaming van vergelijkbare functies van collega overheden. De functie adviseur havenmeester is nieuw, ook bij deze titel is gekeken naar een benaming die overeenkomt met andere havens.

e. 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)
- 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

Helaas is dit bedrijf, dat een lijndienst onderhield naar Noorwegen vanuit de Beatrixhaven, vertrokken naar de haven van Emden. Deze verhuizing had primair te maken met het feit dat locatie, die (tijdelijk) beschikbaar was gesteld, in gebruik werd genomen door havengebruikers die contractueel rechten hadden op deze ligplaats(delen)². De rederij is enige tijd na de verhuizing naar Emden failliet gegaan. Vanuit het NSC zijn grote inspanningen verricht om het schip, ook in de periode waar dit nauwelijks nog mogelijk was, een ligplaats te bieden. Echter door genoemde contractuele verplichtingen van Groningen Seaports en de daarmee samenhangende toename in verkeersintensiteit in de Beatrixhaven (en de rest van de Eemshaven), was er geen geschikte ligplaats meer voor handen.

b. Bow

Het bedrijf Bow, dat aanvankelijk gevestigd was in de Wilhelminahaven, is verhuisd naar de Beatrixhaven, waar het inmiddels volop werkzaam is in de “wind offshore”. Met pontons worden onderdelen voor windmolens op zee aangevoerd, die op later moment weer verscheept zullen worden.

c. Buss

Buss, dat gevestigd is in de Julianahaven, heeft een plot aangekocht achter de “Zware ladingkade” in de Beatrixhaven. Hier ontvangt het bedrijf, ook onderdelen voor de “wind offshore”.



Figuur 2: M/s Rotra Vente wordt met speciale voertuigen gelost van windmolen onderdelen.

² HNL heeft ervoor gekozen om een tijdelijk afmeerlocatie te gebruiken, met het voornemen om een eigen afmeerlocatie te bouwen. Hiervoor was -en dit is contractueel afgesproken- beperkt ruimte.

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 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.

b. 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. De verschillende sanctiepakketten waren in 2023 onverkort van kracht en zijn door aanvullende sancties hier en daar nog wat aangescherpt. Het NSC heeft zitting in het nationale overleg voor dit onderwerp en voert de maatregelen conform de geldende regels uit.

c. 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 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 van de Eems en met het Loodswezen als adviserende partner. In principe kunnen schepen met een diepgang tot 14 meter de Eemshaven aandoen.

In 2023 is er 202 maal een tijpoort uitgegeven door het Nautisch Service Centrum. In 2022 was dit 137 maal. Zie voor een meer gedetailleerd beeld en meerjarenoverzicht bijlage 6.b.

d. Smart Mooring

Smart Mooring is een systeem waar het NSC nog steeds aan werkt, samen met de ontwikkelaar van het systeem. Groningen Seaports is een van de eerste havens in de wereld die met dit product werkt. Het systeem is in staat om -op grond van meteodata, getijdegegevens en scheepkarakteristieken-

een prognose te maken of een schip op een bepaalde locatie al dan niet veilig gemeerd ligt. Het is in 2023 in gebruik genomen. De ervaring leert dat verdere doorontwikkeling noodzakelijk is.

e. Oodit

Dit programma voor het maken van risicoanalyses is in het afgelopen jaar, net als in 2022, door een grote werkdruk, nauwelijks gebruikt voor het maken van extra analyses/scenario's. Het zal in 2024, in conjunctie met Smart Mooring zeker ingezet gaan worden³ en 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 incidenten⁴.

f. 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.

Wel zijn er, 2 projectgroepen werkzaam voor de vervanging van het radarsysteem en voor de vervanging van onze verkeersdienstsimulator. Naar verwachting zal in 2024 voor beide projecten een aanbesteding plaats kunnen vinden.

g. Vergunningen/ontheffingen

Jaar totalen ontheffingen en vergunningen					
Type	Soort	2020	2021	2022	2023
ontheffing	01 - Permit voor repair (werkzaamheden)	273	289	250	85
BPR vergunning	02 - bijzonder transport	53	62	86	38
ontheffing	03 - hefeiland	7	7	13	11
ontheffing	04 - Nobian 22 meter	9	5	4	2
ontheffing	05 - Buss 26 meter	21	7	9	6
ontheffing	06 - Beatrixhaven 28 meter	nvt	0	0	3
ontheffing	07 - deskundige aan boord	9	5	6	0
ontheffing	08 - 135 Meter Oosterhornhaven	nvt	0	4	4
ontheffing	09 - Trekproef	0	0	0	0
ontheffing	10 - Duiken	61	56	49	57
ontheffing	11 - Havenbrug	0	0	0	0
Totaal		433	431	421	206

Figuur 3: overzicht vergunningen/ontheffingen 2022

³ Dit zal mogelijk zijn door een uitbreiding in personele capaciteit

⁴ Dienstinstructies

Opmerkingen:

- In 2023 zijn nieuwe ontheffingen uitgegeven volgens de havenverordening Groningen Seaports 2022. Bepaalde ontheffingen kunnen voor langere tijd (tot vijf jaar) worden uitgegeven.
- Ontheffingen voor werkzaamheden worden in bepaalde gevallen uitgegeven. In de meeste gevallen volstaat alleen een melding van werkzaamheden.

h. Ontheffingen/vrijstellingen loodsplicht/PEC's

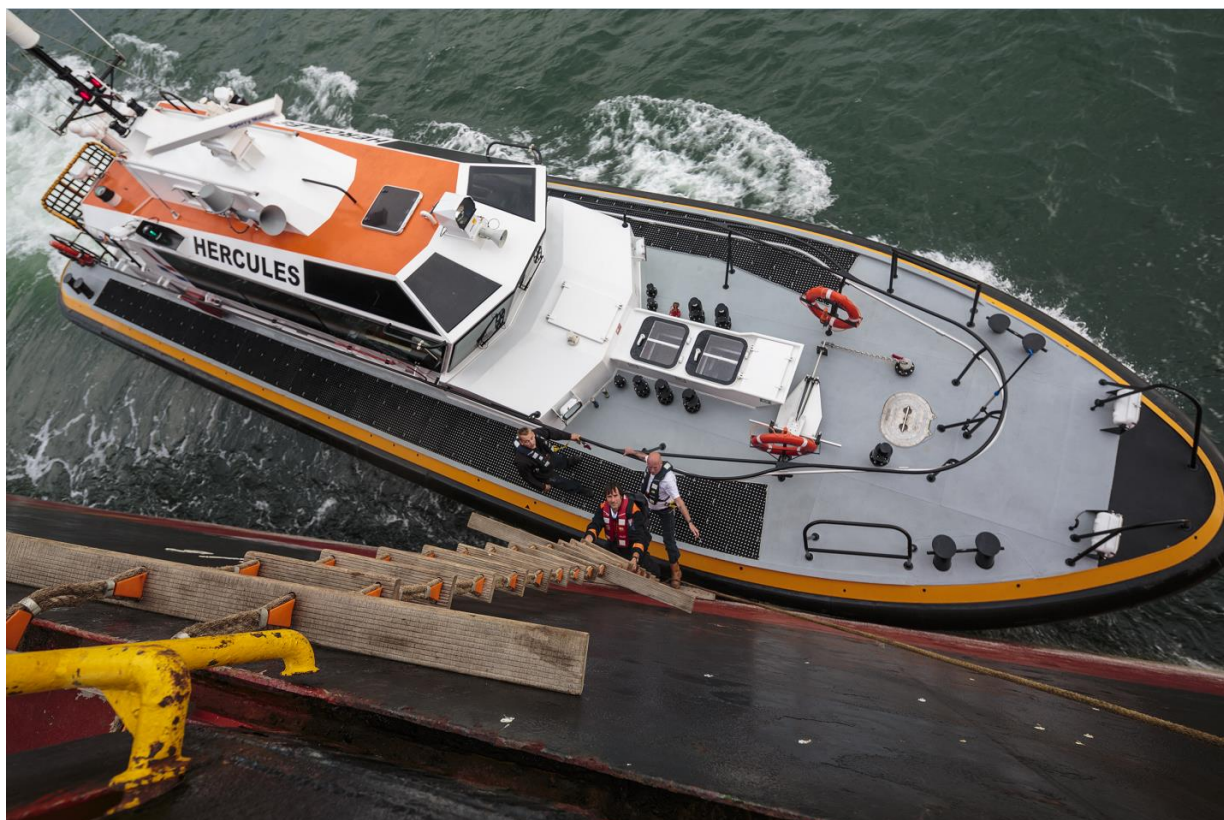
Op grond van veranderde loodsenwetgeving zijn, in 2023 door het NSC in samenwerking met Rijkswaterstaat (als bevoegde autoriteit op de Eems), de volgende PEC's, ontheffingen of vrijstellingen gegeven:

In 2023

- 253 tijdelijke ontheffingen kleine zeeschepen.
- 43 ontheffing op basis van art. 13
- 36 pec A
- 2 pec C

In 2022

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



Figuur 4: Loodsen zijn een onmisbare schakel in de veiligheidsketen van de havens (bron: B. Deen RLC-N).

i. Incidenten

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

In 2023 hebben zich geen incidenten voorgedaan die voorkomen hadden kunnen worden, door ingrijpen van het HCC. In een enkel geval is een (soms bijna) aanvaring, mede door inmenging van de VTS-Operator, verhinderd. Toch heeft zich, ondanks de waakzaamheid van onze operators, nog een aanvaring voorgedaan. Ook door harde wind is schade ontstaan door het breken van scheepstrossen. Oliemorsingen lijken bijna onvermijdbaar. We zien door de jaren heen dat het aantal morsingen tegenwoordig laag is.

Hieronder een opsomming van een aantal in het oog springende (nautische) incidenten”:

- Begin januari vond een aanvaring in de monding van de haven van Delfzijl plaats, door een communicatiestoring. Bij deze aanvaring waren een baggerschip en een binnenvaarttanker betrokken. De schade bleef beperkt tot een deuk in een van beide schepen.
- Op 1 februari is de *Romantika*, die aan haar tijdelijke ligplaats lag gemeerd, in de Beatrixhaven losgeslagen. Door de havendienst is terstond een sleepboot besteld om het schip onder controle te krijgen. Het schip had op het moment van het incident een bunkerboot langs zij. Door dit incident zijn de kade en enkele ander schepen geraakt, waardoor substantiële materiele schade aan kade en betrokken schepen is ontstaan.



Figuur 5: M/s Romantika, met een binnenvaarttanker langs zij, in aanvaring met gemeerd liggende schepen.

- In mei verliest een binnenvaarttanker, bij het lossen aan de JPB-steiger een flinke hoeveelheid bitumen. Door een vervelende samenloop van omstandigheden vatte hydraulische olie vlam, die op haar beurt de bitumen ontstak. Door een uitstekende samenwerking tussen de nautische dienst en ondermeer de brandweer, kon voorkomen worden dat schip en steiger in vlammen zijn opgegaan.



Figuur 6: Brandende binnenvaarttanker wordt versleept van JPB-steiger naar Aldel, om verdere schade aan JPB-steiger te voorkomen.

- Op dinsdag 25 juli 2023 is 35 kilometer ten noorden van Ameland aan boord van de “car carrier” Fremantle Highway geladen met 3784 auto's waarvan 498 elektrisch, brand ontstaan. Deze brand is naar alle waarschijnlijkheid ontstaan in één van de elektrische auto's. Eén van de bemanningsleden is tijdens het incident om het leven gekomen, zestien raakten gewond. In de dagen die hierop volgden is door overheid en bergingsbedrijven onderzoek gedaan of en hoe het schip zo veilig mogelijk versleept en geborgen kon worden. Het doel hiervan was, dat schade voor mens en omgeving zoveel mogelijk beperkt moesten blijven. In verband met de verslechterende weersomstandigheden en de gevaren die hierdoor kunnen ontstaan te mitigeren, is besloten om het schip te verplaatsten naar een veilige haven. Door de ligging van de Eemshaven is besloten het schip naar de Eemshaven te slepen. De minister van I & W heeft hiervoor een aanwijzing gegeven. Het schip, voorzien van sleepboten, is -onder voorwaarden- op 3 augustus met een slagzij van 5 graden de Eemshaven binnengesleept. Het is afgemeerd in de Julianahaven. Het schip kon, in verband met contractuele verplichtingen van de terminaleigenaar, niet langer dan 14 oktober in de haven blijven. Het is, na onderzoek, vrijgegeven door de autoriteiten en op 21 september versleept naar Rotterdam.



Figuur 7: Fremantle Highway veilig gemeerd in de Eemshaven.

- Bij aankomst van een zeeschip in de Eemshaven is een bemanningslid (mogelijk) onwel aangetroffen in zijn hut⁵. Medische hulp heeft niet mogen baten. De opvarende bleek bij aankomst van de hulpdiensten te zijn overleden.

⁵ Slaapverblijf aan boord van een schip

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. In 2023 hebben we ervaring met het nieuwe systeem opgedaan en werken we aan een verdere doorontwikkeling van onze ICT-systemen om meldingen en controle van afgifte te nog verder te verbeteren en laagdrempeliger te maken.

c. Fishing For Litter

Het Fishing For Litter-project wordt door Groningen Seaports gesponsord⁶. 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 Een (inmiddels wettelijk verplichte) financiële bijdrage, levert Groningen Seaports ook mankracht (NSC) om één en ander te coördineren in onze havens.

d. Schone scheepvaart

In het kader van schone scheepvaart werkt het NSC voortdurend aan het mogelijk maken van het faciliteren van bunkeringen voor schepen die varen op “schone” of alternatieve brandstoffen. Dit laatste doen we ondermeer door het vergunning technisch mogelijk te maken op meer locaties te bunkeren. In 2023 is, projectmatig, een aanvang gemaakt met dit proces. Het netwerk van aansluitpunten van walstroom heeft onverminderd aandacht. Waar mogelijk zullen wij uitbreiding hiervan stimuleren. Daar waar een fysieke uitbreiding van het walstroomnetwerk niet mogelijk blijkt of niet rendabel is, zullen we proberen via “schone” generatoren stroom aan te bieden aan schepen. Hierbij kan gedacht worden aan LNG- of waterstof aangedreven generatoren.

⁶ In-kind sponsoring

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
HVP	Havenveiligheidsplan
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			2023		
Aantal berekende tijpoorten voor de Eemshaven	236			133			54			107			137			202		
Kolenschepen	102	IN 92 UIT 10		68	IN 61 UIT 7		18	IN 17 UIT 1		35	IN 33 UIT 2		41	IN 38 UIT 3		21	IN 20 UIT 1	
Containerschepen	74	IN 31 UIT 43		61	IN 27 UIT 34		34	IN 12 UIT 22		69	IN 25 UIT 44		47	IN 13 UIT 34		15	IN 2 UIT 13	
LNG Tanker													30	IN 17 UIT 13		160	IN 80 UIT 80	
Tankers	32	IN 15 UIT 17		0	IN 0 UIT 0		0	IN 0 UIT 0		0	IN 0 UIT 0		0	IN 0 UIT 0		3	IN 2 UIT 1	
Overige	28	IN 0 UIT 28		4	IN 3 UIT 1		2	IN 0 UIT 2		3	IN 2 UIT 1		18	IN 9 UIT 9		3	IN 3 UIT 0	
Inkomend	138			91			29			60			77			107		
Uitgaand	98			42			25			47			60			95		
Aantal schepen t/m 11 meter:	133			72			39			76			87			116		
Aantal schepen dieper dan 11 meter:	103			61			15			31			50			86		
Aantal schepen vanaf 13,70 meter:	52			49			15			11			6			12		
Indicative	43			23			11			8			13			13		
Definitive	174			100			43			99			124			180		

Figuur 8: Overzicht totalen Protide

c. Bijlage: Rapportage havenontvangstvoorzieningen

Bijlage bij Handleiding HOV
HOV rapportage 2023 HAVEN: Groningen Seaports

omschrijving		hoeveelheid	eenheid	opmerkingen
aantal calls zeeschepen	totaal	3.041	stuks	
afgevers scheepsafval	totaal (dus zowel HOV-bijdrage betalende als vrijgestelde schepen)	1.027		totaal kan meer zijn dan de som van de afgiftes 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	79	stuks	
	Annex IV	8	stuks	
	Annex V	453	stuks	
gelnde heffingen	totaal	458.669	€	
indirecte kosten scheepsafval	totaal		€	
	Annex I		€	
	Annex V	91.671	€	
	systeemkosten havenbeheerder	92.000	€	
directe kosten scheepsafval	totaal	961.467	€	
	Annex I	200.603	€	
	Annex IV	291.367	€	
	Annex V	379.496	€	
kosten van vrijgestelde schepen	totaal	-	€	
	Annex I		€	
	Annex IV		€	
	Annex V		€	
hoeveelheid ingezamelde scheepsafval [1]	totaal	7.545	m3	
	Annex I	2.194	m3	
	Annex IV	776	m3	
	Annex V	4.575	m3	
	waarvan Annex V KGA		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		m3	
	Annex I		m3	
	Annex II		m3	
	Annex V		m3	

kostensoort	2023	eenheid
percentage indirecte financiering volgens regelgeving		
X (gelnde heffingen)	458.669	€
Y (indirecte kosten)	432.813	€
Z (directe kosten)	586.200	€
ZZ (kosten van vrijgestelde schepen)	387.069	€
X/(Y+Z+ZZ)	33	%
percentage indirect gefinancierde kosten		
Y (totaal indirecte kosten)	432.813	€
Z (directe kosten)	586.200	€
Y/(Y+Z)	42	%
overschot of tekort X-Y	25.856	€
cumulatieve overschot/tekort (sinds inwerkingtreding Indirect financieringssysteem)	167.838	€

Figuur 9: rapportage HOV 2023⁷

⁷ Door o.a. aanpassingen in de wetgeving en aanpassingen van wettelijke definities, kunnen aangegeven cijfers afwijken t.o.v. het verleden.

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
geïnde heffingen	totaal	390.313	€	
indirecte kosten scheepsafval	totaal	420.902	€	informatie niet in database
	Annex I		€	informatie niet in database
	Annex V		€	informatie niet in database
	systemkosten 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	330	m3	
	Annex I		m3	
	Annex II		m3	
	Annex V		m3	

kostensoort	(jaartal)	eenheid
percentage indirecte financiering volgens regelgeving		
X (geïnde heffingen)	390.313	€
Y (indirecte kosten)	99.885	€
Z (directe kosten)	1.447.286	€
ZZ (kosten van vrijgestelde schepen)	-	€
X/(Y+Z+ZZ)	26	%
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	€

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

[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: rapportage HOV 2022

d. Bijlage: Incidentmeldingen

Periode van 1-1-23 t/m 31-12-23

Rapportage			
Calamiteiten	7	Aanvaring	2
		Brand	2
		Schade	0
		Ongeval	1
		Overtreding	0
		Storing	0
		Schadevaring	0
		Stranding/Gronding	1
Havenbeveiliging/ ISPS	2	Inbraak	0
		Toegangscontrole	0
		Ongeoorloofd toegang	0
		Diefstal	0
		Diestal/Inbraak	0
		Vernieling/Schade	0
		ISPS	2
		Verdachte Scheepvaartbeweging	0
Milieu	14	Licht	1
		Morsing	11
		Geur/Stank/Gas/Emissie	2
		Stof	0
		Verkeersoverlast	0
Overige	14		
Near Miss	2		
Totaal meldingen per locatie		Delfzijl	17
		Eemshaven	20
		Appingedam	0
		Farmsum	2

Totaal aantal incidenten:

39

Figuur 11: Incidenten 2023



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 12: Incidenten 2022

e. Bijlage: Rapportage port security

			2022	2023
1				
2	Gemeente meegedaan in oefeningen		1	1
3	Toeziethouders	voltijd	0	0
4		deeltijd (in fte)	2,2	2,6
5		functie verlaten (in fte)	0	0
6		nieuw in functie (in fte)	0	0
7	Port Facilities (PF's)	Gecertificeerde PF's begin jaar	37	39
8		Gecertificeerde PF's einde jaar	39	37
9		Nieuwe PF's	2	0
10		Aantal PFSP's die meerdere PF's beslaan	6	0
11		Vervallen PF's		
12		Op verzoek bedrijf	1	2
13		Certificaat ingetrokken n.a.l. toezicht	0	0
14		Opnieuw Gecertificeerde PF's		
15		Verlopen PFSP	17	12
16		Overname bedrijf	0	0
17		Her certificering na intrekking	0	0
18		Oefeningen		
19		PF's dat oefeningen binnen termijn heeft gehouden	23	18
20		PF's dat oefeningen niet binnen termijn heeft gehouden	13	20
21		Soort oefeningen		
22		Table top	40	31
23		Full Scale	121	23
24		Indringer		
25		Bom		
26		verandering sec. level		
27		Test procedures		
28		Anders:(Combinatie)		34
29		Maatregelen bij onvoldoende gehouden oefeningen		
30		Corrigerende brief	nee	nee
31		Boete	nee	nee
32		Informatie voorziening	ja	ja
33		Waarschuwing	ja	ja
34		Resultaat uitkomst oefeningen		
35		Evaluatie	ja	ja
36		Geschreven instructies	ja	ja
37		Verbeteren procedures	ja	ja
38		Aanpassing comm.lijst	ja	ja
39		Pers/media protocollen	nee	nee
40		Aanpassen PFSP's	ja	ja
41		Anders:	nee	nee
42	Toezicht	Aantal uitgevoerde inspecties	37	37
43		Deficiencies (relatief)		
44		Toegangscontrole	L	=Low
45		Administratief		
46		Training Certificaat PFSO	M	=Medium
47		Surveillance		
48		Afbakening	H	=High
49		Communicatie PFSO-PSO		
50		Maatregelen n.a.v. inspecties		
51		Corrigerende brief	nee	ja
		Boete	nee	nee
		Informatie voorziening	ja	ja
		Waarschuwing	nee	ja
		Her-inspectie	ja	ja
		Advies	nee	nee
		Certificaat geschorst	nee	nee
		Certificaat ingetrokken	nee	nee
		Anders:	nee	nee

Figuur 13: Rapportage Port Security 2022 en 2023

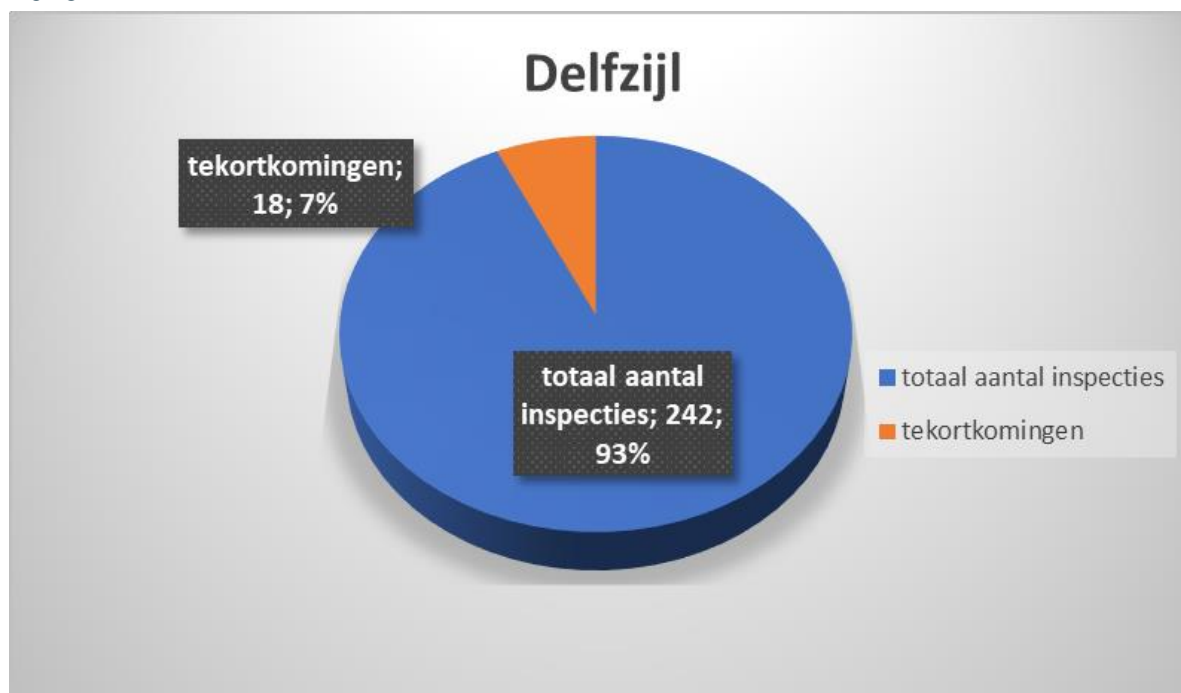
f. Bijlage: ISPS-terminals

1	BOW
2	Eems Energy Terminal
3	Groningen Seaports Zuidkade Wilhelminahaven
4	Groningen Seaports Noord-Oostkade Wilhelminahaven
5	Groningen Seaports kade Beatrixhaven fase 2
6	Sealane Coldstorage Emmahaven
7	Eco-Fuels
8	RWE
9	Buss Terminals Eemshaven
10	AG Ems Nederland b.v.
11	Cimsa Cement Sales GmbH
12	Holland Malt
13	Groningen Seaports Dr. st. Emmahaven
14	Groningen Seaports Conro Terminal
15	Groningen Seaports Loswal Wilhelminahaven
16	Groningen Seaports kade Beatrixhaven W en B
17	Wijnne Barends Beatrixhaven
18	Vopak
19	Theo Pouw Secundaire Bouwstoffen bv
20	Groningen Seaports Bulkkade
21	Wagenborg Stevedoring (locatie1 + 2)
22	Sealane Coldstorage Julianahaven
23	NAM
24	Continental Tank Storage
25	JPB
26	Groningen Seaports Farmsumerhaven
27	Groningen Seaports Drijvende Steiger
28	Groningen Seaports palen Handelskade Oost
29	Groningen Seaports handelskade D-E
30	Groningen Seaports handelskade A-B
31	Heuvelman GSO
32	Wijnne Barends Handelskade D-E
33	Wijnne Barends Logistics bv - Loodweg
34	Wagenborg Stevedoring HKO
35	Koninklijke Niestern Sander - Werf
36	Koninklijke Niestern Sander - Dokken
37	Nobian

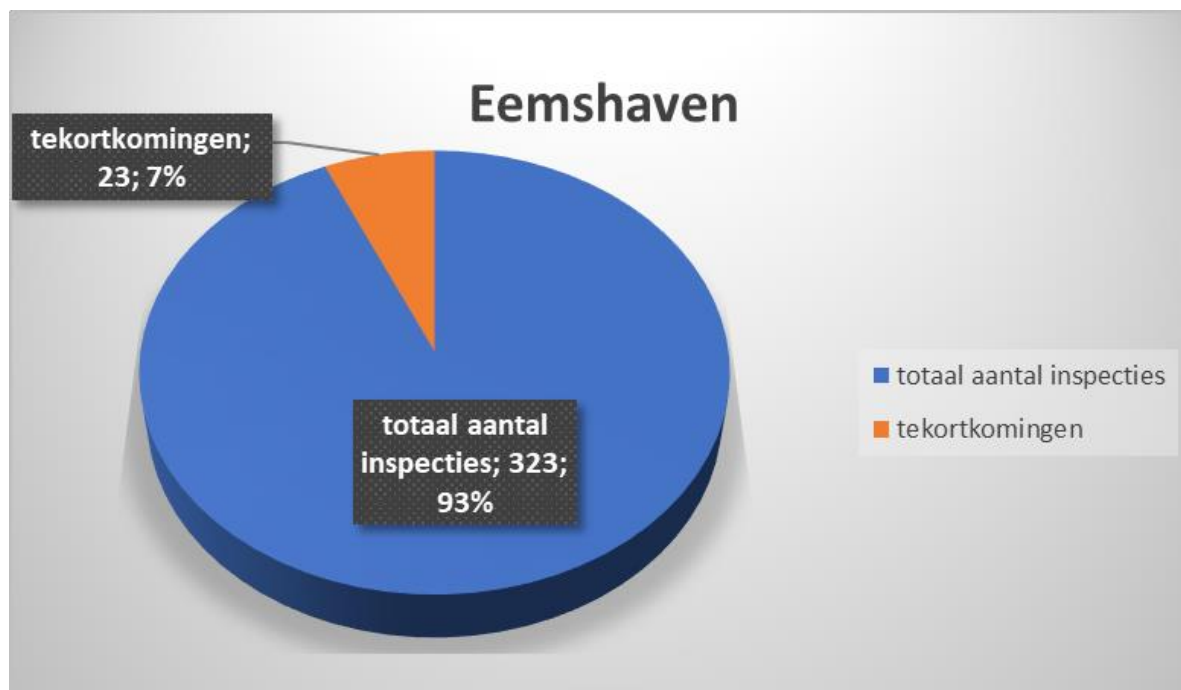
Figuur 14:Overzicht ISPS-terminals Dz/Eh 31-12-2023

g. Bijlage: ISPS-inspecties

2023

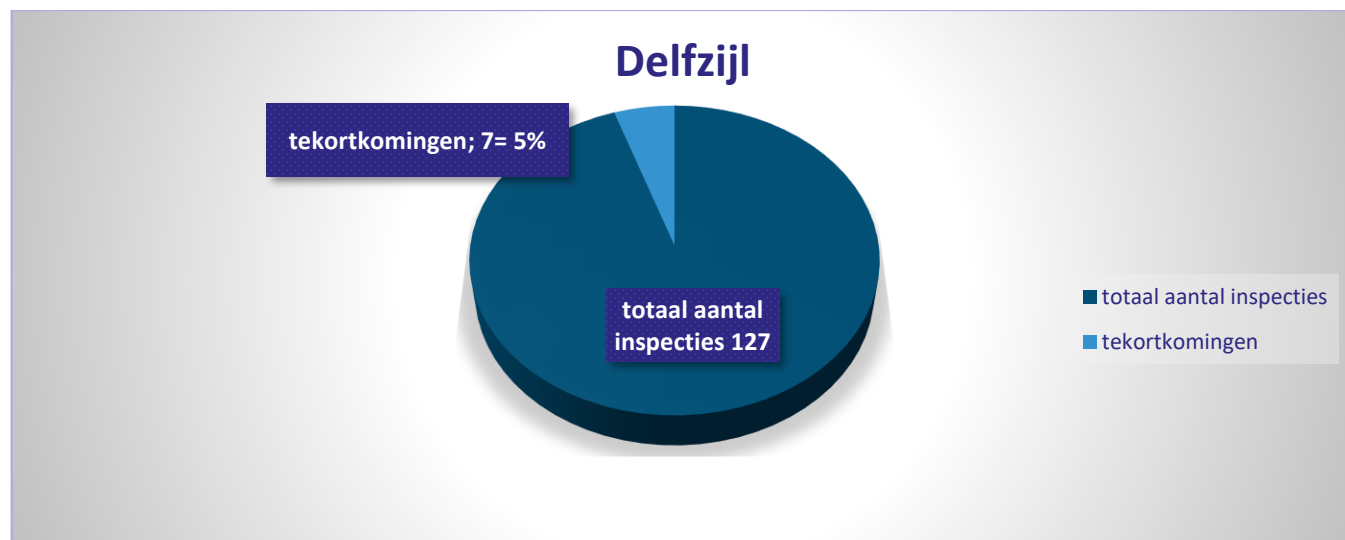


Figuur 15: Inspecties ISPS Delfzijl 2023

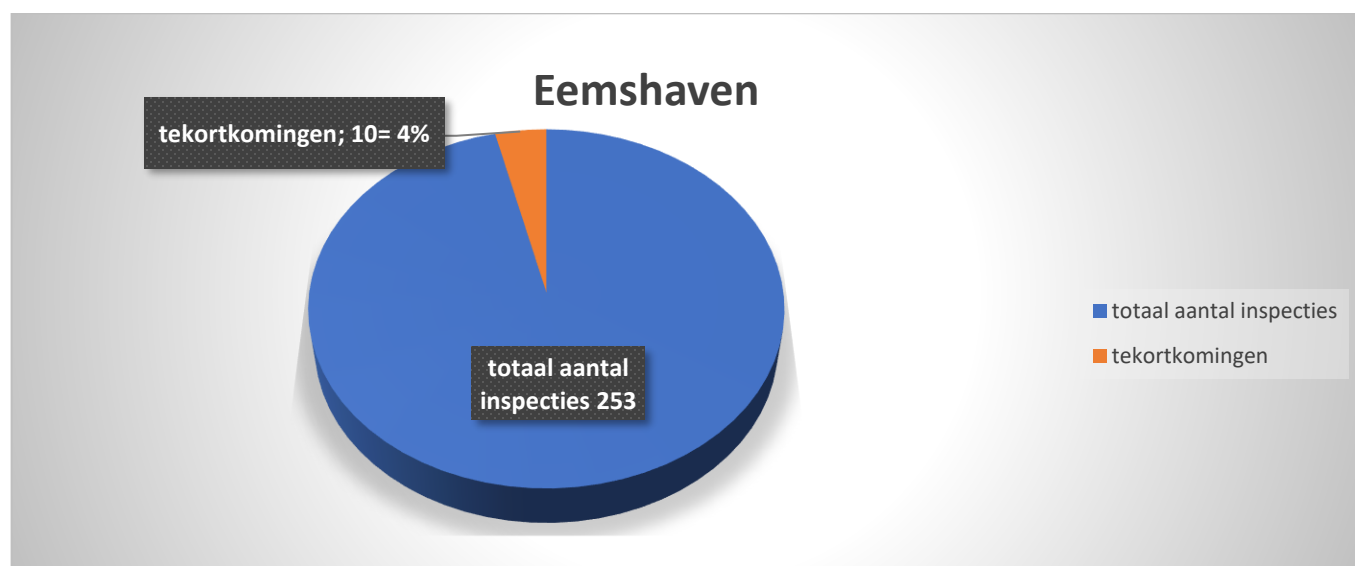


Figuur 16 Inspecties ISPS Eemshaven 2023

2022



Figuur 17:Inspecties ISPS Delfzijl 2022



Figuur 18:Inspecties ISPS Eemshaven 2022

