



11000 VAC

TRANSFORMER FEEDER

HVF

LCMU 7910311/04

Schneider Electric

- ON
- EARTH FAULT
- OVERLOAD
- SC OVERCURRENT
- UNDERVOLTAGE
- ARC PROTECTION
- INCORRECT SEQ
- CURRENT INRUSH

- CB READY
- NEGATIVE SEQ
- OVERVOLTAGE
- OVER FREQUENCY
- UNDER FREQUENCY



Green indicator light

Navigation keys: Up, Down, Left, Right, OK

F1

I O

F2

PROTECTION RELAY

CONTROL LOCAL-REMOTE

VCB OPEN

Emergency Stop

VOLTAGE INDICATOR

ABB

L1 L2 L3

CO2 Saving Diesel 30 CO2 besparende brandstof voor diesel motoren

Samenvatting Product eigenschappen

CO2 besparing t.o.v. fossiel**	NOx reductie t.o.v. fossiel**	PM reductie t.o.v. fossiel**	Aandeel hernieuwbare grondstof	ISCC gecertificeerd motor	Aanpassing
27%-30%	16-25%	3-10%	30%	Ja	Nee

**NWTW, voor meer informatie zie www.co2besparendemotoren.nl
 ***afhankelijk van motortype, zie voor meer info www.denhartog.com

Het product CO2 Saving Diesel 30

CO2 Saving Diesel 30 is een brandstof voor dieselmotoren en voldoet aan de EN590. CO2 Saving Diesel 30 wordt voor 30% geproduceerd uit hernieuwbare brandstoffen. Bij dit product is een milieuvriendelijk additief toegevoegd voor optimale motorprestaties.

Het grote voordeel van CO2 Saving Diesel 30 is dat het brandstof is met een lagere CO2 emissie. Dit stelt gebruikers in staat om hun CO2-footprint aanzienlijk te verlagen.

Technical Specification By Inspectorate Netherlands

Description	Unit	CO2 Saving Diesel 30	EN15940 Class B	EN590	Testing method
Cetane number		59,0	>70	>51	EN ISO 15195
Cetane index		59,4	n/a	>46	EN ISO 4264
Density 15°C	kg/m ³	822,1	765-800	820-845	EN ISO 12185
FAME Content	% v/v	<0,05	<0,05	<7	EN14078
Content PAKS	% m/m	<5	<1	<8	EN 12916
Sulphur content	mg/kg	<10	<5	<10	EN ISO 20846
Flash point	°C	>60,0	>61	>55	EN ISO 2719
Carbon residue	% m/m	<0,10	<0,30	<0,30	EN ISO 10370
Ash content	% m/m	<0,001	<0,01	<0,01	EN ISO 6245
Water content	mg/kg	<100	<200	<200	EN ISO 12937
Contamination	mg/kg	<10	<24	<24	EN 12662
Copper strip corrosion	Rating	1A	1	1	EN ISO 2160
Oxidation stability	g/m ³	<10	<25	<25	EN ISO 12205
Lubricity, Wear Scar	µm	370	<460	<460	EN ISO 12156-1
Viscosity 40°C	mm ² /s	2,835	2,000-4,500	2,000-4,500	EN ISO 3104
Cloud point	°C	-10	<-10	<-10	EN ISO 23015
CFPP	°C	-25	<-20	<-20	EN 116

Alle bovenstaande specificaties op basis van winterspecificaties diesel

ISCC-EU gecertificeerd

De hernieuwbare grondstoffen zijn volledig ISCC-EU gecertificeerd. Dit garandeert dat de hernieuwbare brandstof sustainable en CO2 besparend is. <https://www.iscc-system.org/>



Bij de brandstof ontvangt u een CO2 reductie certificaat, dat u kunt gebruiken voor uw CO2 footprint. Den Hartog is gecertificeerd volgens ISCC-EU eisen en wordt hierop jaarlijks geaudit. Het ISCC certificaat is gepubliceerd op onze website.



Oliehandel Anton van Megen



planning +31 (0) 5 10 990 385
 kantoor +31 (0) 75 61 42 946
 BTW nr. NL81 08 39 404 B01
 K.v.K. 34 17 69 35 te Amsterdam

Info@antonvanmegen.nl
 1506 PA Zaandam

Afleveringsbon en indien van toepassing tevens BUNKERVERKLARING. Verklaring alle is bedoeld in artikel 13c van het Besluit accijns van mineralen olie voor het met verrijking van accijns van mineralen olie bedoelde gebruik. Het is niet toegestaan het gebruik van schepen of voor gebruik als schepen bedoelde aan boord van de schepen.

Schepen: *Daam 22 2013*
 Schepennaam: *Silja Prince*
 Naam: *NS 033797*
 Straat: *Nationaliteit: Est*
 Plaats: Fiscaal
 Gemeend / Gemeend te: **AMSTERDAM / LIJNDEN**
 Looz: Fact. nr. Bonnr.

Ondergetekende (naam gezagvoerder) kiest bovengenoemd adres als postadres en verklaart als eigenaar of namens bovengenoemde eigenaar, aan boord van het hierboven omschreven schip de hieronder vermelde hoeveelheid minerale olie wel/niet met verrijking van accijns te hebben betaald en deze te gebruiken voor de voortdrijving van het schip of als scheepsbrandstoffen aan boord van het schip.

Handtekening: *Silja Prince*
 Naam in blokletters: **Silja Prince**

Num: 30/05/7184 Trans no: 573
 Urtis Galdis Trans no: 572
 Start: 0042419 Stop: 0410346
 Transportmiddel: **Ho 10**
 Kalibratie: **13**

Luchtmol of 2)	33.11.17 L
Preskel	: 99500 L
Luxe actueel	: 99589 L
actueel (015)	: 100016 L
actueel	: 3784873 L
actueel	: 3749403 L
Evolutid (015)	: 13867288 L
Basisinstand (015)	: 37672 L
bes. temperatuur	: 17.2 °C

Omschrijving van de minerale olie: **Hoeveelheid in lrs**
 Gaafile voorlezen van het kenmerkingsmiddel: **157**
 Hoeveelheid voluit in letters geschreven: **157**
 Hoeveelheid voluit in cijfers geschreven: **157**

Verrijking: **100.016**
 Euro

Ondergetekende verklaart de vermelde hoeveelheid minerale olie wel/niet met verrijking van accijns te hebben afgelieverd aan boort van het bovengenoemde schip.

Handtekening voor afgifte: *Silja Prince* Naam in blokletters: **Silja Prince**

*Omschrijven van het verrijking



UTC: 03.03.2023 - 10:38:53 AlarmLL
 Local: 03.03.2023 - 11:38:53 Alarm Lst Local AlarmEvent History Silence

PMS



PMS Thrusters	CPP Hydraulic	ME PS	ME SB	DG 1
PMS LO Gear	FO Service	ME1	ME2	DG 2
PMS Shaft Bearing	FO System	ME PS LO	ME SB LO	DG 3



SUPPLY FROM SWED/FUSE
LO 10A/0.6A/F30
E 000A/0.0/F31

POWER ON

COMMON ALARM



The main screen displays a comprehensive power management interface. At the top left, it shows the date and time: 01 May 2023, 12:24:26. The interface includes several key components:

- Navigation Menu:** Buttons for Main, Alarms: 0, Inhibits: 2, History, Status, Settings, and PMSr.
- DC Link:** A gauge showing 100% charge with a 100% bar chart. Below it, a table lists: 100% V, 65 A, 500 Hz, 1160 kW, and 57.2 kVAr.
- Generator:** A gauge showing 51% with a 51% bar chart. Below it, a table lists: 66 kV, 1000 A, R: 20 °C, S: 31 °C, and T: 48 °C.
- Energy Storage:** A gauge showing 87% with an 87% bar chart. Below it, a table lists: 0 V, 0 A, 0 Hz, 0 kW, and 0 kVAr.
- Outputs:** A gauge showing 0% with a 0% bar chart. Below it, a table lists: 001, 00PS, 00SR, and 003.
- System Diagram:** A central schematic showing the connections between the DC link, generator, energy storage, and outputs.
- Control Elements:** A large green 'ON/OFF' button at the top right, a 'MENU' button, and a 'STOP Logout' button.



Van: [redacted]

Verzonden: 07-10-2022 16:40

Aan: [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Onderwerp: FW: inspectie [redacted]

Hi allen,

Hierbij het inspectierapport van Port of Amsterdam over de aanmeerconstructie van de Silja Europa.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Beleidsadviseur
Sociaal Domein
Gemeente Velsen

[redacted]
Postbus 465, [redacted] IJmuiden

✉ [redacted]
☎ 0255 567200 / [redacted]

Van: [redacted] in [redacted]

Verzonden: donderdag 6 oktober 2022 10:41

Aan: [redacted] Tenke [redacted] N [redacted] N [redacted] bar, [redacted] (W [redacted])

[redacted]

[redacted] 'Lie [redacted] k,

[redacted] H.J. [redacted]

[redacted] ar [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Jon [redacted] eelen, [redacted] G. - [redacted] MB, [redacted] &N [redacted]
[redacted] Ma [redacted] o, [redacted]
[redacted] Gerrits, Rob [redacted]
[redacted]
[redacted]: in functie [redacted]

Beste [redacted]

Gisteren, 5/10, heb ik samen met [redacted] (hoofd operatie Loodswezen - IJmuiden) en [redacted] (CVV-Bootlieden) een inventarisatie opgemaakt van de afmeersituatie van de Silja Europa aan de VOB-kade. De schouw hebben we gezamenlijk met de kapitein en 1^e stuurman uitgevoerd.

Meersituatie;

Voorschip = 2-2-2-2 dit wil zeggen; 2 voortrossen (2 shoretensions), 2x2 dwarstrossen en 2 springtrossen (1 shoretension).

Achterschip = 3-2-2 dit wil zeggen; 3 achtertrossen (2xshoretensions), 2 dwarstrossen en 2 springtrossen (1 shoretension).

In nautische begrippen betekent dit dat het schip met een overdaad aan meerdraden is afgemeerd. Naast de voorgeschreven shoretensions heeft het schip dus 7 trossen en 2 springdraden daar bovenop uitgezet. Alles staat perfect onder spanning; de onderlinge krachten tussen draden en bolders zijn netjes verdeeld.

In het geval slecht weer wordt verwacht, is het mogelijk dat op zowel op het voor- en achterschip nog 2 extra trossen uitgebracht kunnen worden; op de winchdeken zijn vrijstaande bolderkasten beschikbaar om die daar op te beleggen. Het schip heeft die trossen beschikbaar aan boord.

Gelet op het feit dat ook de scheepstrossen een breeksterkte van 92 ton kennen, ligt het niet de verwachting dat bij een gelijke verdeling van de belasting per tros een kans bestaat dat er een trosbreuk kan optreden.

Eén springdraad van het voorschip had een gebroken tier (dat is een streng in de tros) en, het was al bekend aan boord, de gehele tros is in ons bijzijn meteen vervangen door een nieuwe.

De bevinding van de kapitein en 1^e stuurman is dat zij nog nooit zo'n secure afmeersituatie hebben meegemaakt.

De vletterlieden zijn middels een applicatie in staat om continue de belasting op de bolders met shoretensions te monitoren. Tot nu toe zijn die nog niet in de buurt geweest van de ingestelde begrenzingen van 35ton aan belasting.

Vanaf het brugdek is er goed overzicht op de omgeving en met name die van de noordoever. Direct grenzend aan de terminal ligt een park met hoge bomen die de wind uit noordelijke richting breekt.



Vanaf het voorsc
noordelijke

Daaruit blijkt dat het schip goed wordt afgeschermd tegen noordelijke winden; het ligt niet in de verwachting, ook niet bij Bf10 buitengaats, dat de maximale belasting van de bolders op de kade daardoor zal worden overschreden. Tijdens het afmeren bij aankomst op 21 sept. passeerden 2 bulkcarriers van 250x32m. en 289x45m; alhoewel het schip toen nog alleen aan eigen trossen lag, en nog niet aan de shore tensions, was van enig effect op de Silja Europa geen sprake. Passeerafstanden van grote schepen zijn ter plaatse ongeveer 105m. en daardoor worden effecten van zuiging tgv passeren geminimaliseerd.

Omdat het Noordzeekanaal geen verval kent (i.e. geen hoog en laag water; het is binnenwater) en ook geen getijdestromen kent, kan gesteld worden dat het schip zeer robuust is afgemeerd.

De bevindingen die wij gezamenlijk hebben gedaan is dan ook dat;

- Het aantal meerdraden de reguliere afmeerconfiguratie fors overstijgen, een normale afmeersituatie kan bijv. 2-1-1 zijn voor het voor- en achterschip;
- De kwaliteit van de gebruikte meerdraden zonder meer (zeer) goed is;
- Het zwakste punt in de schakel is daarom de houdkracht van de bolders aan wal;
- De vletterlieden op afroep beschikbaar zijn om assistentie te verrichten;

- Elke shoretension-tros 2 bolders belast; de ene waarop het is verankerd en een 2^e waar de tros via een loopwiel langs wordt geleid; de krachten van de tros worden dus over 2 bolders verdeeld en dit betekent dan ook dat nooit alle belasting van een tros op één bolder komt en dat daarmee een zwaardere belasting mogelijk kan zijn dan een enkele bolder aan kan;
- De inzet van bemanning om zorg te dragen voor een gelijkmatige belasting daarvan aan boord begrepen en bevestigd is;
- Er geen twijfel bestaat over de houdkracht van de trossen;

Wetende dat;

- De statische berekeningen van [REDACTED] uitgaan van een open vlakte aan de noordzijde van de afmeerlocatie en windkracht Bf 10 buitengaats op zee;
- Er in de berekeningen op de shoretensions geen onderscheid wordt gemaakt tussen de krachten die de winches/trossen uitoefenen op de bolders en de kracht die het gewicht van het schip op de bolders uitoefent t.g.v. bewegen langs de kade. M.a.w.; de gemeten krachten op de shoretensions zijn een som van die 2. Ter plaatse monitoren van alle uitgezette trossen en troskrachten en deze continue bijregelen n.a.v. de heersende en verwachte omstandigheden, verkleint het risico op incidenten meer nog dan alleen het op afstand monitoren van shoretensions;
- De belasting per shoretension over 2 bolders verdeeld wordt;
- Er daardoor een ruime marge zit tussen de berekeningen van de belasting op de bolders en de werkelijkheid die zich zal voordoen;
- Het afgemeerd ligt in een niet-tijgebonden vaarwegdeel en er tijdelijke spuistroom voorko;
- Grote en diepstekende scheepvaart op ruime afstand passeert;

Kan er geconcludeerd worden dat de Silja Europa zeer stabiel en veilig afgemeerd ligt en dat het niet waarschijnlijk is dat zich een situatie gaat voordoen dat er daadwerkelijk tot verhalen naar een alternatieve locatie overgegaan moet worden.

Mvg, [REDACTED]

Bijlage:



Overzicht trossen v
het voorschip; 8 s



De 5
trossen op
het
achterschip



De 2
achterspringen;
7 in totaal

[Redacted]
(nautisch) adviseur/consultant Divisie Havenmeester

T: [REDACTED]

M: [REDACTED]

E: [REDACTED]

[REDACTED] | [REDACTED] [REDACTED]

Postbus 19406 | [REDACTED] Amsterdam

www.portofamsterdam.com



Op berichtgeving en correspondentie van Havenbedrijf Amsterdam N.V. is een disclaimer van toepassing. Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

On notices and correspondence of Port of Amsterdam, a disclaimer applies. You can read the full e-mail disclaimer [here](#).

Van: [redacted]

Verzonden: 17-10-2022 10:15

Aan: [redacted]

Onderwerp: RE: blauwe jerrycans

Goedemorgen [redacted],

Dank je wel voor de foto. Ja dat ziet er inderdaad uit dat de sticker onleesbaar is gemaakt. Voor mij is dit voldoende.

Groet en tot donderdag,

[redacted]

Medewerker Omgevingsrecht



OMGEVINGSDIENST IJMOND

E: [redacted]

M: [redacted] 1

Aanwezig | ma, di, dd, vr

Bezoekadres: [redacted] [redacted] [redacted]

Bezoekadres: [redacted] [redacted] [redacted]

Postadres: Postbus 325, [redacted] Beverwijk

Telefoonnummer: [redacted] 3 [redacted]

Van: [redacted]

Verzonden: vrijdag 14 oktober 2022 10:20

Aan: [redacted]

Onderwerp: blauwe jerrycans

Hoi [redacted]

Zie foto. Ik meen dat de sticker onleesbaar / onklaar. Graag je advies.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Senior Bouwinspecteur
Domein Fysieke Leefomgeving

Gemeente Velsen

[redacted]
Postbus 465, [redacted] IJmuiden

[redacted]

[redacted]
Dinsdag afwezig

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of vermenigvuldigen.

-----disclaimer-----

DISCLAIMER:

Dit e-mailbericht is uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde(n). Wanneer u dit e-mailbericht ontvangt, terwijl het niet aan u geadresseerd is, neem dan contact op met de verzender. Aan dit e-mailbericht en eventueel aangehechte bijlage(s) kunnen geen rechten worden ontleend. Indien u een elektronisch afschrift van een besluit of toezegging ontvangt, wordt ook altijd per post het officiële document aan u toegezonden. Uitsluitend het officiële document heeft juridische status.

Ga voor meer informatie over Omgevingsdienst IJmond naar
<http://www.odijmond.nl>

Een gedachte voor het milieu - is printen van deze mail echt nodig?

Van: [redacted] (GPO) [redacted]

Verzonden: 14-09-2022 17:57

Aan: [redacted]

CC: [redacted] (WNN) [redacted]

[redacted] (WNN) [redacted]

Onderwerp: RE: Oplevering VOB-kade

Beste [redacted]

En het opleverdocument. E.e.a. is/wordt vandaag ook aangeboden aan het COA waarmee RWS "gereed" is met het werk op de kade. Alle verantwoordelijkheden en coördinatie verschuiven vanaf vandaag weer naar het COA. Wel zullen wij zelf onze eigen vergunningsprocedures afmaken.

Met dossier: [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectmanager realisatie V&R IJmuiden
Projectmanager Selectieve Onttrekking Zeesluis IJmuiden

.....
Rijkswaterstaat
Grote Projecten en Onderhoud

[redacted] | [redacted] [redacted]
Postbus 2232 | [redacted] Utrecht

.....
[redacted]
[redacted] [rws.nl](https://www.rws.nl)
www.rijkswaterstaat.nl

Volg ons op [Facebook](#), [Twitter](#) en [Instagram](#)

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

Van: [redacted] [redacted]

Verzonden: woensdag 14 september 2022 14:23

Aan: [redacted] (GPO) [redacted]

Onderwerp: RE: Oplevering VOB-kade

Beste [redacted]

Kan jij mij de dagrapporten en een eventueel opleverdocument toe mailen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Bouwinspecteur

Domein Fysieke Leefomgeving

Gemeente Velsen

Postbus 465, IJmuiden

> [REDACTED]
[REDACTED]

https://www.velsen.nl/sites/default/files/logo_velsen.jpg.

Van: [REDACTED] (GPO) [REDACTED]

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 14:56

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: Oplevering VOB-kade

Beste [REDACTED]

Ik heb je uitgenodigd op verzoek van de stuurgroep / de gemeente Velsen. Je aanwezigheid is voor ons niet noodzakelijk. De bolderpalen zijn cf. afspraak geplaatst. Wij hebben voor een heel groot deel van de uitvoering een Site Engineer/toezichthouder aanwezig gehad die hierop heeft gelet en er zijn dagrapporten beschikbaar waarop dit is vastgelegd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectmanager realisatie V&R IJmuiden
Projectmanager Selectieve Onttrekking Zeesluis IJmuiden

.....
Rijkswaterstaat
Grote Projecten en Onderhoud

[REDACTED] | [REDACTED]
Postbus 2232 | [REDACTED] Utrecht

.....
[REDACTED]
[\[REDACTED\].ws.nl](#)
www.rijkswaterstaat.nl

Volg ons op [Facebook](#), [Twitter](#) en [Instagram](#)

.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.
.....

-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [REDACTED]

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 14:53

Aan: [REDACTED] (GPO)

Onderwerp: Geweigerd: Oplevering VOB-kade

Tijd: dinsdag 13 september 2022 15:30-16:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

Locatie: VOB-kade

Beste [REDACTED]

Dinsdag is mijn vaste vrije dag met vele verplichtingen. Het is voor onmogelijk om hierbij aanwezig te zijn.

Ik ga er vanuit dat de geplaatste bolderpalen conform afspraak (constructieberekening en tekening) geplaatst zijn en dat wij hierover een bevestiging zullen krijgen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Senior Bouwinspecteur
Domein Fysieke Leefomgeving

Gemeente Velsen

[Redacted]

Postbus 465, [Redacted] IJmuiden

> [Redacted]

' [Redacted]

(afwezig op dinsdag)

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of vermenigvuldigen. -----

disclaimer-----

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of vermenigvuldigen. -----

disclaimer-----



**Rijkswaterstaat Grote
Projecten en Onderhoud**

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088-797 2111
F
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Proces verbaal van Oplevering VOB- kade

Opdrachtgever

Naam:	[Redacted]
Directie:	Grote Projecten en Onderhoud
Afdeling:	Wegen en Geotechniek / PPM-5
Functie/rol in project:	Technisch Manager / Projectmanager

Datum

12 september 2022

Ons kenmerk

Zaaknr. : 31182447

Bijlage(n)

Restpuntenoverzicht

Opdrachtnemer

Naam:	[Redacted]
Bedrijf:	Gebr. van 't Hek B.V.
Functie:	Projectleider

De realisatie van de opdracht Buispalen VOB-kade met zaaknr. 31182447 is gereed gemeld.

Opdrachtgever en opdrachtnemer hebben gezamenlijk een opleveringsronde gelopen. [Redacted] van de oplevering is vastgesteld dat de werkzaamheden in goede orde zijn uitgevoerd. Indien er restpunten zijn, zijn deze genoteerd op onderstaand formulier.

Voor akkoord

[Redacted] ud,	[Redacted]	datum:	[Redacted]
Gebr. Van 't Hek B.V; [Redacted]	[Redacted]	Paraaf:	datum:

Bijlage 1, RestpuntenRijkswaterstaat Grote
Projecten en Onderhoud

Nummer	Locatie	Restpunt	Verwachte hersteltermijn	Datum 1 Juni 2022
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				

Van: [REDACTED]

Verzonden: 05-12-2022 14:44

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Silja Europa - lichthinder - metingen

Goedemiddag [REDACTED],

Vorige week vrijdag spraken we elkaar over de verlichting van de Silja Europa en de mogelijke hinder die daarvan kan worden ondervonden.

- ·Het schip heeft verlichting aan de buitenzijde en de open dekken en gangboorden zodat bewoners en bemanning veilig kunnen bewegen over het schip als het donker is. De bewoners wonen voornamelijk in de hutten aan de zuidzijde van het schip, zoals in de gedoogbeschikking is vermeld. Daardoor zal hier ook meer licht branden.
- ·Ook brandt er verlichting vanwege de beveiliging van het schip.
- ·De dichtstbijzijnde woningen bevinden zich in het flatgebouw aan de Ticht of de woonwagens aan de Oude Pontweg in Velsen-Zuid (>350 m). Dat is een beetje afhankelijk vanaf welk punt van het schip je meet.
- ·Er zijn bij OD IJmond geen klachten over lichthinder van omwonenden of het scheepvaartverkeer ontvangen.

Ik heb onze lichtspecialist gevraagd of een lichtmeting op deze afstand zinvol is. Hieronder vind je de onderbouwing van onze lichtspecialist waarom een lichtmeting in dit geval geen zin heeft:

Het is niet zinvol om een lichtmeting uit te gaan voeren. Bij een lichtmeting voeren wij namelijk twee soorten metingen uit, de gevel- en de puntmeting.

- ·Verlichtingssterkte: Bij een gevelmeting meten wij de hoeveelheid lux (lumen per vierkante meter) op de dichtstbijzijnde gevel of de gevel van de persoon die lichthinder ondervindt. De verlichtingssterkte neemt kwadratisch af met de afstand. Aangezien de dichtstbijzijnde woning op 350 meter afstand ligt is het niet aannemelijk dat de verlichting van het schip een significante invloed zal hebben op de hoeveelheid lux gemeten op de gevel van de dichtstbijzijnde woning. Wij kunnen gezien de afstand concluderen dat hier geen overschrijding van de waarden uit de Richtlijn lichthinder van de NSVV zal plaatsvinden.
- ·Lichtsterkte: Bij een puntmeting meten wij lumen per ruimtehoek in de eenheid [REDACTED]. Dit is de felheid van het licht waarin gekeken wordt. Aangezien de lampen naar beneden staan gericht om de paden te verlichten is het oppervlakte waarin gekeken wordt, zeker op 350 meter, dermate klein dat dit niet tot een overschrijding van de waarden uit de Richtlijn lichthinder van de NSVV zal leiden.

Mocht je nog vragen hebben, dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Medewerker Omgevingsrecht

E: [REDACTED]

M: [REDACTED] 1

Aanwezig: ma, di, do, vr

Bezoekadres: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

Bezoekadres: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

Postadres: Postbus 325, [REDACTED] Beverwijk

Telefoonnummer: [REDACTED] 3 [REDACTED]

DISCLAIMER:

Dit e-mailbericht is uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde(n). Wanneer u dit e-mailbericht ontvangt, terwijl het niet aan u geadresseerd is, neem dan contact op met de verzender. Aan dit e-mailbericht en eventueel aangehechte bijlage(s) kunnen geen rechten worden ontleend. Indien u een elektronisch afschrift van een besluit of toezegging ontvangt, wordt ook altijd per post het officiële document aan u toegezonden. Uitsluitend het officiële document heeft juridische status.

Ga voor meer informatie over Omgevingsdienst IJmond naar
<http://www.odijmond.nl>

Een gedachte voor het milieu - is printen van deze mail echt nodig?

Van: [REDACTED]

Verzonden: 11-11-2022 16:31

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: VOB-kade opslagtank voor gasolie

Goedmiddag [REDACTED],

Ik zou je nog informatie sturen over de opslag van gasolie in een bovengrondse tank.

In het gedoogbesluit staat dat de opslag van gasolie in een mobiele tank volgens bijlage D van de PGS 30 moet plaatsvinden.

Bodembescherming

- Inerte goederen worden in de buitenlucht zodanig opgeslagen dat verontreiniging van de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt en zoveel mogelijk wordt voorkomen dat goederen in een oppervlaktewaterlichaam geraken. Hieraan wordt bij buitenopslag van goederen in ieder geval voldaan als op de kade tot twee meter uit de kade of oever geen opslag van goederen plaatsvindt.
- De opslag van goederen waaruit vloeibare bodembedreigende stoffen kunnen lekken, vindt plaats in gesloten verpakkingen boven een bodembeschermende voorziening (lekbak of vloeistofkerend met Incidentenmanagement).
- De opslag van gasolie in een bovengrondse mobiele opslagtank moet voldoen aan bijlage D van de PGS 30.
- De aflevering van brandbare vloeistoffen dient boven een vloeistofkerende verharding of andere bodembeschermende verharding plaats te vinden. Doelmatig absorptiemateriaal dient voor onmiddellijk gebruik gereed te staan.
- Indien zich een ongewoon voorval voordoet, dienen direct maatregelen getroffen te worden om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen dan wel te beperken. Tevens dient onverwijld Omgevingsdienst IJmond (calamiteitenpiket) in kennis gesteld te worden via semafoon zoals beschreven in het coördinatieplan.

Dubbelwandige tank = gelijkwaardig

Een dubbelwandige tank heeft een mate van gelijkwaardigheid. Let wel dan moet deze wel voorzien zijn van de nodige keuringen en certificaten.

Het tankcertificaat en installatiecertificaat kun je opvragen.

Meer informatie kun je vinden op: [Bodem- en veiligheidsvoorschriften bovengrondse opslagtanks: Gasolie, smeerolie en afgewerkte olie - Kenniscentrum InfoMil](#)

De tank is erg groot ten opzichte van het doel

De tank heeft een inhoud van 25 m³. Het aggregaat is bedoeld als noodstroomvoorziening. Zo staat het in het gedoogbesluit. Een noodstroomvoorziening staat in principe uit en springt bij nood bij. Dan vinden wij een gasolietank van 25 m³ aan de grote kant. Heeft het COA hier een plausibele verklaring voor of gaan zij het aggregaat vaker aanzetten. Om dit na te gaan kan je de volgende vraag stellen:

Wat is het verbruik m³/uur van het noodstroomaggregaat? Staat dit in verhouding met de dieseltank van 25 m³?

Nieuwe aeries-berekening als het aggregaat vaker wordt gebruikt

Als ze het aggregaat ook anders inzetten dan moet er een nieuwe Aeries berekening worden uitgevoerd. Dit staat in het gedoogbesluit.

Langer dan een half jaar op de locatie dan gelden de regels voor een inrichting.

Als de tank en aggregaat er langer dan een half jaar blijven staan is er sprake van een inrichting. Dan is het ook geen mobiele tank meer maar een stationaire installatie. Het aggregaat moet dan ook voldoen aan de emissie-eisen van het Activiteitenbesluit.

Ik hoop dat je verder komt met deze informatie. Als je nog vragen hebt, dan mag je me bellen/mailen.

Met vriendelijke groet en prettig weekend,

[Redacted]

Medewerker Omgevingsrecht



E: [Redacted]

M: [Redacted]

Aanwezig: ma, di, do, vr

Bezoekadres: [Redacted]

Bezoekadres: [Redacted]

Postadres: Postbus 325, [Redacted] Beverwijk

Telefoonnummer: [Redacted]

DISCLAIMER:

Dit e-mailbericht is uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde(n). Wanneer u dit e-mailbericht ontvangt, terwijl het niet aan u geadresseerd is, neem dan contact op met de verzender. Aan dit e-mailbericht en eventueel aangehechte bijlage(s) kunnen geen rechten worden ontleend. Indien u een elektronisch afschrift van een besluit of toezegging ontvangt, wordt ook altijd per post het officiële document aan u toegezonden. Uitsluitend het officiële document heeft juridische status.

Ga voor meer informatie over Omgevingsdienst IJmond naar
<http://www.odijmond.nl>

Een gedachte voor het milieu - is printen van deze mail echt nodig?

Van: [redacted]

Verzonden: 15-11-2022 17:10

Aan: [redacted]

Onderwerp: VOB-kade Silja Europa - vier anonieme klachten

Goedemiddag [redacted],

We hebben via de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied vier anonieme klachten doorgestuurd gekregen over hinder van de generatoren van de Silja Europa.

De anonieme klagers hebben de volgende adressen opgegeven:

[redacted] g [redacted], [redacted] H [redacted] t [redacted]

Ik stuur je de meldingen los van deze e-mail door.

Omdat de verplichting van het gebruik van walstroom is opgenomen in de gedoogbeschikking vraag je je om deze klachten in behandeling te nemen?

Ik ben vandaag langs het schip gegaan en heb geen uitlaatgassen vanuit de uitlaat van het schip waargenomen (foto bijgevoegd). Vanuit de havenverordening heb ik geen overtreding geconstateerd.

Door de activiteiten bij CMF hoorde ik de generator(en) van het schip niet.

Als je vragen hebt dan weet je me te vinden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Medewerker Omgevingsrecht



E: [redacted]

M: [redacted] 1

Aanwezig: ma, di, do, vr

Bezoekadres: [redacted] [redacted] [redacted]

Bezoekadres: [redacted]

Postadres: Postbus 325, [redacted] Beverwijk

[redacted] t: 0751-363 863

DISCLAIMER:

Dit e-mailbericht is uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde(n). Wanneer u dit e-mailbericht ontvangt, terwijl het niet aan u geadresseerd is, neem dan contact op met de verzender. Aan dit e-mailbericht en eventueel aangehechte bijlage(s) kunnen geen rechten worden ontleend. Indien u een elektronisch afschrift van een besluit of toezegging ontvangt, wordt ook altijd per post het officiële document aan u toegezonden. Uitsluitend het officiële document heeft juridische status.

Ga voor meer informatie over Omgevingsdienst IJmond naar
<http://www.odijmond.nl>

Een gedachte voor het milieu - is printen van deze mail echt nodig?

Van: [REDACTED]

Verzonden: 06-03-2023 16:41

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: walstroom Silja Europa - werkt - controle 03 maart 2023

Goedemiddag [REDACTED],

Afgelopen vrijdag heb ik een bezoek gebracht aan de Silja Europa. Hieronder lees je een kort verslag van dit bezoek.

Ook heb ik vanuit de aangeleverde loggegevens die je me op 24 februari stuurde een grafiekje gemaakt met de tijden waarop de walstroom wel/niet was ingeschakeld:



3 maart 2023

Omstreeks 11:15 uur ben ik aan boord gegaan van het zeeschip [REDACTED]. Ik meldde mij bij de beveiliging op het autodek en vroeg naar de hoofdmachinist. Met de hoofdmachinist en de hoofdelektrici ben ik naar de schakelkasten voor de walstroom gegaan. Ik zag op de display van de schakelkasten dat de walstroom was aangesloten (connected). Ik zag op de display dat er werd 1125 kW geleverd en drie fases waren aangesloten. Op

het display werden de volgende waardes getoond:

$L_1 = 67 \text{ A}$, $U_{12} = 10603 \text{ V}$

$L_2 = 69 \text{ A}$, $U_{23} = 10753 \text{ V}$

$L_3 = 68 \text{ A}$, $U_{31} = 10670 \text{ V}$

$\cos \phi = 0.89$

$I_0 = 0,00 \text{ A}$

$U_0 = 0.4\%$

$F = 50,02 \text{ Hz}$

Daarna liepen wij door de machinekamer naar de controlekamer.

Ik hoorde dat de generatoren niet in werking waren.

In de controlekamer zag ik op het display van de diesелgeneratoren dan deze geen vermogen leverden.

De foto's van de diverse display's zijn als bijlage bij dit rapport gevoegd.

Ik vroeg aan de hoofdmachinist tegen welke problemen er vanaf scheepszijde waren ervaren bij het aansluiten en in werking hebben van de walstroom. Hij vertelde mij dat het gebrek aan informatie over de walstroom (capaciteit, aansluiting) lastig was in het begin. Volgens hem was in het begin niet alle informatie aan het schip aangeleverd, waardoor het aansluiten en ook in werking houden van de walstroom problematisch was.

Ik heb gevraagd op wat voor brandstof de diesелgeneratoren draaien als er geen gebruik wordt gemaakt van de walstroom. De hoofdmachinist gaf aan dat er gebruik wordt gemaakt van HVO diesel 30 brandstof. Dit is een tweede generatie biobrandstof. Volgens de leverancier voldoet deze brandstof aan de EN590 en ISCC-norm. (<https://www.denhartogbv.com/brandstoffen/co2-saving-diesel/>) Ik heb de bunker delivery note (BDN) ingezien. Foto's van de specificaties en de BDN zijn toegevoegd in de bijlage van dit rapport.

Het schip heeft voor de verwarming nog een diesел-gestookte ketel in werking.

Van de hoofdmachinist vernam ik dat er 16 maart een beslissing wordt genomen of het schip langer blijft (mogelijk tot juni 2023).

De foto's bij de controle zitten als bijlage bij deze e-mail.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Medewerker Omgevingsrecht



E: [Redacted email address]

M: [Redacted phone number]

Aanwezig: ma, di, do, vr

Bezoekadres: [Redacted address]

Bezoekadres: [Redacted address]

Postadres: Postbus 325, [REDACTED] Beverwijk

Telefoonnummer: [REDACTED] 3 [REDACTED]

DISCLAIMER:

Dit e-mailbericht is uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde(n). Wanneer u dit e-mailbericht ontvangt, terwijl het niet aan u geadresseerd is, neem dan contact op met de verzender. Aan dit e-mailbericht en eventueel aangehechte bijlage(s) kunnen geen rechten worden ontleend. Indien u een elektronisch afschrift van een besluit of toezegging ontvangt, wordt ook altijd per post het officiële document aan u toegezonden. Uitsluitend het officiële document heeft juridische status.

Ga voor meer informatie over Omgevingsdienst IJmond naar
<http://www.odijmond.nl>

Een gedachte voor het milieu - is printen van deze mail echt nodig?