

Port Environmental Review System (PERS)



Juli 2017



Inhoud

1	Introduction	1
2	Port Profile	2
2.1	Civil and Military Harbour	4
2.2	Port Area	5
2.3	Management Statement.....	6
3	Environmental Aspects and Legal Requirements	7
3.1	Environmental Performance Indicators.....	14
3.2	Resultaten PERS 2015 – 2017	16
3.2.1	Afval	16
3.2.2	Noise	19
3.2.3	Emissies naar de lucht.....	20
3.2.4	Natuurontwikkeling	21
3.2.5	Energie & licht.....	23
3.3	PERS 2017 - 2019	24
3.3.1	Waste	24
3.3.2	Noise	25
3.3.3	Energiegebruik	27
3.3.4	Havenontwikkeling (op het land).....	32
3.3.5	Dredging.....	38
4	Responsibilities and Resources	39
4.1	Environmental Responsibilities of Key Personnel.....	39
4.2	Organisation structure	40
4.3	External responsibilities	41
4.4	Resources allocated for Port Environmental Management	42
5	Conformity review on legal requirements and policy	43
6	Best Practices	44
7	Bijlagen.....	48
7.1	Klachtenformulier afvalfaciliteiten	48
7.2	Subsidietoekenning walstroomfaciliteiten	50
7.3.	Krantenartikel Vogelrots Balgzandpolder	576
7.4.	Ondertekende Dark Sky Intentieverklaring	57
7.5	Wettelijk kader.....	58
7.6	Flyer Visserij Afvalinzameling.....	61

7.7	Voortgangsrapport Green Deal Scheepafketen per 1 januari 2017	643
7.7	Voorstel voor een internationale Green Deal maritiem afval	65
7.8	Projectlocaties Walstroom.....	73
7.9	Intentieverklaring Warmtenet	74
7.10	Ecolution Sponsorovereenkomst.....	83

1 Introduction

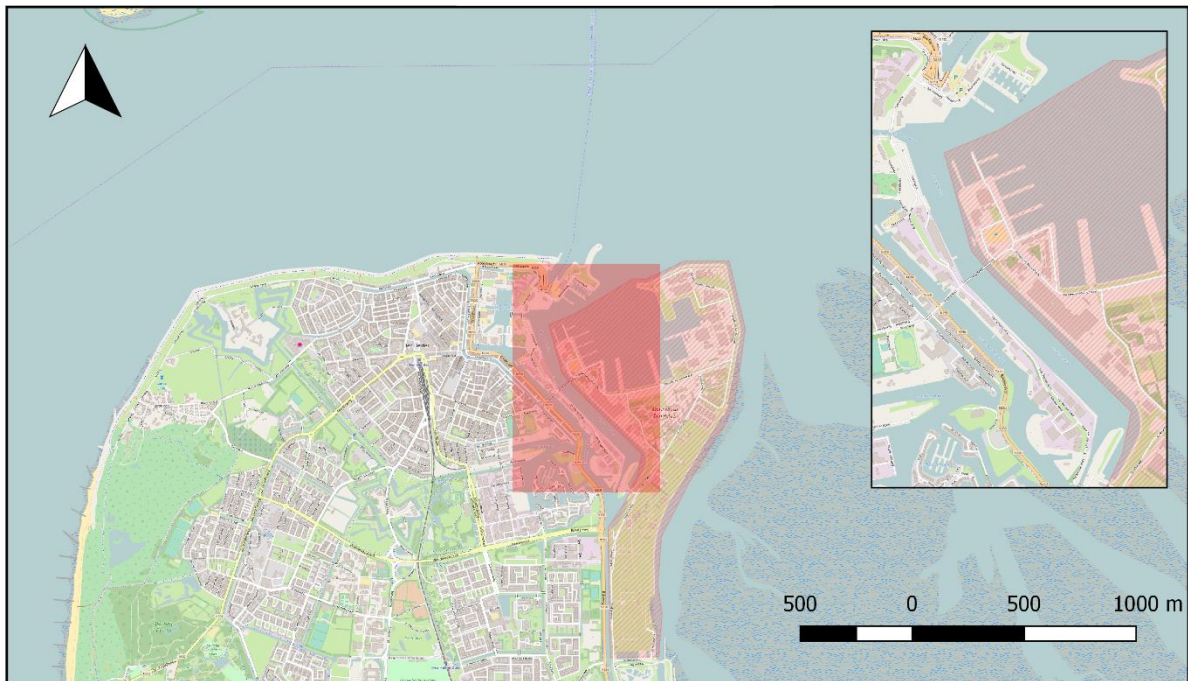
PoDH (Port of Den Helder) is gelegen in het UNESCO werelderfgoedgebied Waddenzee. De haven realiseert zich dat duurzame ontwikkeling en milieubescherming belangrijke randvoorwaarden zijn voor de economische ontwikkeling in en nabij de haven en dat de haven hiervoor een samenhangend milieu- en omgevingsbeleid op moet stellen.

PoDH heeft zich in 2015 ingespannen om gecertificeerd te worden als EcoPort en heeft zich ten doel gesteld om in 2018 een duurzaamheidsbeleid te ontwikkelen en vast te stellen. De projecten en het beleid van de haven met betrekking tot milieu en omgeving worden beschreven in het Port Environmental Review System of PERS. Dit is een instrument waarmee ESPO (European Sea Ports Organisation) toetst of een haven in aanmerking komt voor een EcoPorts certificering.

Het PERS is gestoeld op elementen van de ISO 14001 standaard waardoor het voor havens eenvoudiger wordt om te voldoen aan deze internationale milieustandaard. De resultaten van de afgelopen twee jaar worden weergegeven en de plannen voor 2017 – 2019 worden gepresenteerd. Toetsing van het PERS wordt gedaan door het onafhankelijke bureau Lloyds Register uit Rotterdam waarna, bij een positieve beoordeling, een EcoPorts certificering wordt toegekend op voldoende voortgang van de milieuprestaties.

De taal van dit PERS 2017 – 2019 is Nederlands in tegenstelling tot dat van 2015 – 2017, omdat dit document ook gebruikt wordt in interne en externe communicatie over het milieubeleid. De kopjes zijn daarentegen wel in het Engels om zo de structuur van het PERS volgens de ESPO normen duidelijk aan te geven.

2 Port Profile



Figuur 1 Kop van Noord Holland met de haven van Den Helder in het rode vakje (bron: Open Street Maps)



Figuur 2 Locaties van Kooyhaven en Kooypunt langs de Oostoever

PoDH is een belangrijke economische motor voor de Kop van Noord Holland en speelt tegelijk een rol van betekenis op nationaal niveau. Den Helder is een strategisch gelegen uitvalsbasis aan diep water voor de Marine, de visserij en de offshore voor olie en gas. Als thuisbasis van de Marinevloot draagt de haven bij aan de Nederlandse defensie-inspanning en tegelijkertijd is de Koninklijke Marine de grootste werkgever in de regio. Daarnaast is de haven van Den Helder de grootste logistieke hub voor de Offshore in het zuidelijk deel van de Noordzee. Als leverancier van onderhoud en logistiek op het Nederlandse continentaal plat heeft de haven van Den Helder een nichepositie van nationaal belang verworven en hiermee een impuls gegeven aan de regionale economie.

De civiele haven levert gecombineerd ruim 2.600 directe en 3.600 indirecte arbeidsplaatsen¹ op. De havenactiviteiten leveren de regio een toegevoegde economische waarde van 492 miljoen euro² op, terwijl de olie- en gasproductie op het Nederlandse deel van de Noordzee 5 miljard euro³ levert aan de Nederlandse schatkist.

De Kop van Noord-Holland staat voor een grote opgave: als gevolg van vergrijzing, ontgroening en leegloop dreigt de regio te vervallen in een krimpgebied. De haven is een belangrijke kennis- en diensten economiehub op de Noordzee. De haven kan als motor van economische ontwikkeling een belangrijke speler zijn in het voorkomen van krimp. PoDH heeft daarom een ambitieuze visie ontwikkeld, Routekaart – Programma voor ontwikkeling, om de haven aantrekkelijk te houden voor bestaande bedrijven en nieuwe bedrijvigheid aan te trekken. Hierover vind u meer in 3.3.4.

In de haven zijn diverse sectoren en activiteiten te vinden:

- **Offshore port**
De offshore sector is met operaties en onderhoud al meer dan dertig jaar in de PoDH gevestigd. De haven bedient dagelijks 140 productieplatforms en verschillende booreilanden in de Nederlandse sector van de Noordzee; materialen worden per schip naar de platforms gebracht terwijl het personeel via Den Helder Airport per helicoop naar de platforms wordt gebracht. Negen energiemaatschappijen bundelen hun logistieke activiteiten met de SNS pool (zie 6). Daarnaast wordt de haven gebruikt door schepen die worden gebruikt voor o.a. seismisch onderzoek en het leggen van bekabeling op de zeebodem.
- **Den Helder Airport**
Den Helder Airport is een van de grootste offshore helihavens in Noord-West-Europa. Dagelijks vliegen helioppers offshore-werknemers van en naar de boorplatforms en olie- en gasproductieplatforms op het Nederlands Continentaal Plat. Den Helder Airport bedient ook zakelijke klanten buiten de offshore business die een zo kort mogelijke reistijd naar hun bestemming zoeken.
- **Visserij**
De Coöperatieve Visafslag Den Helder/Texel (Figuur 3) is een van de modernste visafslagen uit Europa. De meeste vissers die aanmeren bij de visafslag vangen hun vis duurzaam, o.a. door pulsvisserij. Deze technieken besparen brandstof, ontzien de zeebodem, verminderen de bijvangst (discards) en de gevangen vis ziet er onbeschadigd uit.

¹ Havenmonitor Erasmus Universiteit 2015

² Havenmonitor Erasmus Universiteit 2015

³ Website Energiebeheer Nederland (WEN)



Figuur 3 Schollenband Visafslag Den Helder (Bron: YouTube)

- Kennishub
Internationale onderzoeksinstituten waaronder TNO, IMARES, WMC, NIOZ, MCN, KIM/NLDA en ECN doen vanuit Den Helder toegepast onderzoek op een breed scala van innovaties op het gebied van duurzame energie opwekking op zee, ecologische bescherming van de zee, verduurzaming van activiteiten op zee. Andere onderzoeksgebieden zijn corrosiepreventie maatregelen van offshore-platforms, windturbines en scheepsrompen.
- Andere havenactiviteiten
 - Huisvest het belangrijkste communicatie- en coördinatiecentrum van de Nederlandse Kustwacht;
 - Veerdienst tussen Den Helder en Texel, uitgevoerd door TESO.
 - Jachthavens voor recreatieve zeilers
 - Thuisbasis Koninklijke Marine

2.1 Civil and Military Harbour

Zoals eerder vermeld is de Nederlandse Koninklijke Marine ook gelegen in de haven. Voor het milieubeleid maken we een onderscheid tussen de civiele en militaire haven. Dit PERS richt zich alleen op de civiele haven. PoDH onderhoudt een nauwe samenwerking met de Koninklijke Marine. Daartoe is in 2013 tussen de Koninklijke Marine en Port of Den Helder een Samenwerkingsverklaring getekend. Zo kunnen civiele schepen wanneer het druk is in de civiele haven, gebruik maken van kades in de militaire haven, mits de operaties van de Marine hierdoor niet belemmerd worden. Hoewel de civiele schepen ruimtelijk in de militaire haven liggen, vallen deze schepen onder de reglementen en voorschriften van PoDH, waardoor het civiel gebruik van de marinehaven valt onder de onderhavige ecoportcertificering.

2.2 Port Area

Het gebied van PoDH is ongeveer 87 (water 36 ha en terreinen 51 ha) hectare groot met de volgende terreinen/kades/wateren:

- *Het Nieuwe Diep* en de aangrenzende kades (*Paleiskade, Nieuwediepkade, Visserijkade, Het Nieuwe Diep* en *Het Nieuwe Werk*);
- De industriehaven *Westoever / Spoorweghaven* en de aangrenzende openbare kades;
- De loskade bij het *Noord-Hollands kanaal* in de buurt van industrieterrein *Oostoever*;
- De *Koopvaardersbinnenhaven* en de aangrenzende openbare kades;
- Het Regionaal gebonden havenbedrijventerrein *Kooyhaven*, het bedrijventerrein *Kooypunt* en industrieterrein *Oostoever*.

PoDH heeft plannen om elf locaties in de haven te (her)ontwikkelen op de korte, middellange en lange termijn. De plannen hiervoor zijn beschreven in de Routekaart “Programma voor ontwikkeling” en gepubliceerd op de havenwebsite, www.podh.eu. Hierover vind u meer in hoofdstuk 3.3.4.

2.3 Management Statement

PoDH is zich bewust van haar sociaal-economische verantwoordelijkheid als manager van een belangrijk havengebied. PoDH is een belangrijke economische motor voor de Kop van Noord-Holland. Den Helder is de grootste logistieke hub voor de Offshore in het zuidelijk deel van de Noordzee. Hierbij is men zich er bewust van dat de havenlocatie in het natuurrijke UNESCO werelderfgoedgebied Waddenzee is gelegen. De haven heeft daarom bewust gekozen voor een strategie van duurzame groei met oog voor mens en natuur.

De kernwaarden van PoDH⁴ zijn:

“Port of Den Helder is een professionele, zelfbewuste en lerende organisatie met ruimte voor inbreng, een eigen verantwoordelijkheid, als betrouwbare partner, vanuit wederzijdse afhankelijkheid en met oog voor duurzaamheid.”

PoDH is voor het eerst EcoPorts gecertificeerd in 2015 en streeft naar continue verbetering van haar milieu- en omgevingsbeleid dat aansluit op de activiteiten en competenties van de haven, en dat in lijn is met de ontwikkelingen op de markt. Hiervoor hebben we de belangrijkste omgevingsaspecten geïdentificeerd en zijn relevante indicatoren opgesteld om onze voortgang te kunnen meten. De indicatoren zijn ook een middel om ons milieu- en omgevingsbeleid verder te ontwikkelen en succesdanwel probleemgebieden te signaleren. PoDH zet zich in voor een beleid dat voldoet aan internationale standaarden en gaat waar mogelijk verder dan strikte naleving van internationale, Europese, Nederlandse of lokale wetgeving. Zo werkt PoDH mede aan maatschappelijk verantwoord ondernemen.

We zetten ons in voor/om:

- Onderhoud, naleving en ontwikkeling van een PERS certificering van de European Sea Ports Organisation;
- Monitoring en vermindering van afval; bevordering van afvalreductie en recycling;
- Vermijding van geluidsoverlast;
- Op de hoogte te blijven en te voldoen aan relevante milieuwetgeving en -regelgeving;
- Externe communicatie van ons milieubeleid publiceren op onze website;
- Duurzame projecten in de haven door het havenbedrijf te identificeren en daar waar mogelijk te ontwikkelen;
- Stimulering van bedrijven, stichtingen en overheidsinstanties om duurzame projecten te ontwikkelen in het havengebied;
- Delen van informatie met andere Waddenzeehavens om gezamenlijk te leren en ons gezamenlijke milieu- en omgevingsbeleid te verbeteren.

PoDH streeft naar een milieumanagementsysteem dat is toegesneden op de sociaal-economische en ecologische context van het havengebied en dit aan te passen aan de actualiteit.

Den Helder, juli 2017

J.F. Bolderheij | Algemeen directeur

⁴ Te vinden op de website: www.portofdenhelder.eu

3 Environmental Aspects and Legal Requirements

Dit hoofdstuk identificeert de milieuaspecten van de haven. Een milieuaspect wordt door het ESPO gedefinieerd als: “Elementen van de activiteiten, producten of diensten van het havenbedrijf die een invloed op het milieu hebben⁵”. Tabel 1 vat de verschillende relevante milieuaspecten en wettelijke vereisten voor PoDH samen.

Ref No.	Aspect	Impact on	Responsible person/organisation	Legal + other requirements	Remarks
Harbour					
H1	Port maintenance	<ul style="list-style-type: none"> • port development (land) • changes water ecosystems 	Port Authority	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht Flora & Faunawet Bestemmingsplan Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven	
H2	Dredging – operations	<ul style="list-style-type: none"> • emission to sediments • water discharge • changes in water ecosystems 	Port Authority	Waterwet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht Flora- en faunawet Wet bodembescherming Wet natuurbescherming	
H3	Dredging – disposal	<ul style="list-style-type: none"> • changes land habitat • emission to soil • changes in water ecosystems 	Port Authority	Natura 2000 Structuurvisie Waddenzee Waterwet Wet milieubeheer Wet bodembescherming Besluit bodemkwaliteit Landelijke meldpunt afvalstoffen European pollutant release and transfer	

⁵ Vertaald uit het Engels: “Elements of the Port Authority’s activities, products, or services, which interact with the environment.”

				register
H4	Incidents and complaints	<ul style="list-style-type: none"> • emissions to water • emissions to air • changes in water ecosystems 	Port Authority	Wet geluidhinder Wet milieubeheer Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven Haven Afvalplan Visserij Havenafvalplan Bestemmingsplan
H5	Shipping and navigation	<ul style="list-style-type: none"> • emissions to air • waste • odour • safety 	Port Authority	MARPOL 73/78 Wet milieubeheer Wet inzake luchtverontreiniging Wet voorkoming verontreiniging door schepen Richtlijn 2008/50 EG betreffende luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa Kaderrichtlijn Marine Strategie Richtlijn 2005/33 EG zwavelgehalte scheepsbrandstoffen Scheepvaartverkeerswet Binnenvaartpolitiereglement Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven
H6	Sounds from port area	<ul style="list-style-type: none"> • noise 	Port authority (RUD) ⁶	Wet geluidhinder Wet milieubeheer Wet algemene bepalingen omgevingsrecht Bestemmingsplan Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven
H7	Port densification	<ul style="list-style-type: none"> • changes land habitat • port development (land) 	Port Authority	Wet milieubeheer Wet geluidhinder

⁶ Regionale Uitvoerings Dienst Noord-Holland Noord

		<ul style="list-style-type: none"> • discharge to water • emissions to air • noise • waste 		<p>Natura 2000 Wet natuurbescherming Richtlijn 2008/50 EG betreffende luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa Structuurvisie Waddenzee Kaderrichtlijn Marine Strategie Kaderrichtlijn Water Marpol 73/78 Waterwet Bestemmingsplan Wet algemene bepalingen omgevingsrecht</p>
H8	Port expansion	<ul style="list-style-type: none"> • waste • noise • emissions to air • changes water eco-systems • changes land habitat • emissions to water 	Port Authority	<p>Natura 2000 Structuurvisie Waddenzee Habitatrichtlijn Vogelrichtlijn Richtlijn 2008/50 EG betreffende luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa Kaderrichtlijn Water Wet milieubeheer Wet geluidhinder Waterwet Wet natuurbescherming Bestemmingsplan(nen) Wet algemene bepalingen omgevingsrecht</p>
Tenants				
T1	Cargo processing operations	<ul style="list-style-type: none"> • odour • emission to air • waste 	<p>Ships Agencies</p>	<p>Marpol 73/78 Richtlijn 2008/50 EG betreffende luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa Wet voorkoming verontreiniging door</p>

				schepen Wet milieubeheer Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven
T2	Cargo handling	<ul style="list-style-type: none"> • odour • emission to air • emissions to water • emissions to soil 	Ships Agencies	Marpol 73/78 Wet milieubeheer Wet geluidhinder Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven
T3	Port based industry	<ul style="list-style-type: none"> • resource consumption • port development (land and water) • emissions to air 	Owners Port Authority	Natura 2000 Structuurvisie Waddenzee Wet milieubeheer Bestemmingsplan National Emission Ceiling richtlijn Richtlijn 2008/50 EG betreffende luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa Wet inzake luchtverontreiniging Wet geluidhinder IPPC- richtlijn Richtlijn Industriële emissies
T4	Fisheries & aquaculture	<ul style="list-style-type: none"> • changes water ecosystems • waste 	Fisheries	Natura 2000 Structuurvisie Waddenzee Marpol 73/78 Wet voorkoming verontreiniging door schepen Visserij Havenafvalplan Visserijwet
T5	Ship building and repair	<ul style="list-style-type: none"> • noise • waste 	Shipyards	Wet milieubeheer Wet geluidhinder Waterwet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

				Bestemmingsplan Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven
T6	Tourism (sport fisheries)	<ul style="list-style-type: none"> • emissions to air • waste 	Sport fisheries	MARPOL 73/78 Wet voorkoming verontreiniging door schepen Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften kades
T7	Land traffic containers	<ul style="list-style-type: none"> • emissions to air • waste • odour • noise 	Agencies Truck owners	Richtlijn 2008/50 EG betreffende luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa Wet vervoer gevaarlijke stoffen Wet milieubeheer Wet inzake luchtverontreiniging Wet wegvervoer goederen Wet geluidhinder
T8	Maritime waste	<ul style="list-style-type: none"> • waste 	Ship owners Agencies Waste collectors SFAV ⁷	Marpol 73/78 Wet voorkoming verontreiniging door schepen Wet milieubeheer Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven Haven Afval Plan Visserij Havenafvalplan
T9	Waste management	<ul style="list-style-type: none"> • waste 	MAIN, Bek & Verburg, Reijm, GP Groot, Marpol Services	Marpol 73/78 Wet voorkoming verontreiniging door schepen Landelijk Afval Beheerplan Haven Afvalplan Visserij Havenafvalplan Kaderrichtlijn Marine Strategie

⁷ Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij

				Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven
T10	Bunkering	<ul style="list-style-type: none"> • waste • spillage on water 	Gulf, Klaas de Boer	Wet milieubeheer Waterwet Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften haven
Other Agencies				
O1	Nature development Oostoever	<ul style="list-style-type: none"> • changes in land habitat 	Landschap Noord- Holland VOF 't Oost	Natura 2000 Flora en Fauna wet Wet natuurbescherming Bestemmingsplan
O2	Recreation and tourism - shipping	<ul style="list-style-type: none"> • waste 	Marinas	MARPOL 73/78 Wet milieubeheer Havenbeheersverordening
O3	Water quality	<ul style="list-style-type: none"> • changes water ecosystems 	Hoogheemraadschap	Wet milieubeheer Waterwet Kaderrichtlijn water
O4	Fishing for litter	<ul style="list-style-type: none"> • waste • changes water ecosystems 	KIMO Bek & Verburg Fisheries	Wet milieubeheer Havenbeheersverordening Gebruiksvoorschriften kades Visserij Havenafvalplan
O5	Safety	<ul style="list-style-type: none"> • safety 	Ministerie Infrastructuur & Milieu	Scheepvaartverkeerswet Binnenvaartpolitie reglement Bestemmingsplan Beleidsvisie externe veiligheid Besluit risico's zware ongevallen 1990 Besluit externe veiligheid inrichtingen Besluit externe veiligheid buisleidingen

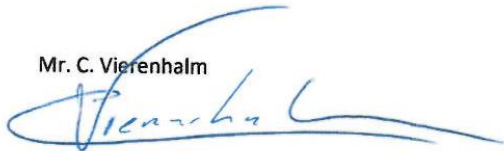
O6	Security	• safety	Landelijke Eenheid	ISPS-code
			Politie	EU-verordening 2004/725
			(plv.) Port Security	Richtlijn 2005/65 EG
			Officer	Havenbeveiligingswet
			Port Security	
			Authority	

Tabel 1 De relevante milieuaspecten voor PoDH en de wettelijke vereisten

Legal statement

We state that the register of legal and other environmental requirements in this section of the PERS application, dated July 2017 is suitable and relevant for the main environmental aspects of the Port of Den Helder.

Mr. C. Vierenhalm



Mr. R. van Essen



Groningen Seaports Legal department

3.1 Environmental Performance Indicators

PoDH heeft net als in het vorige PERS vijf omgevingsaspecten geprioriteerd op basis van de projectplannen in de komende twee jaar zoals te zien in Tabel 2. De eerste twee omgevingsaspecten zijn gelijk gebleven, terwijl energiegebruik stijgt van plek 5 naar 3 ten opzichte van het PERS 2015 – 2017.

Prioritering	PERS 2015 - 2017	PERS 2017 - 2019
1	Afval	Afval
2	Geluid	Geluid
3	Emissies naar lucht	Energie Gebruik
4	Natuur	Haven Ontwikkeling (op het land)
5	Energie & Licht	Baggeren (Operatie en Afval Verwerking)

Tabel 2 Omgevingsaspecten van het vorige PERS en het huidige PERS

Tabel 3 en Tabel 4 tonen de verschillende indicatoren per omgevingsaspect van het vorige en huidige PERS. Anders dan bij het vorige PERS zijn een aantal indicatoren nu opgesteld als prestatie-indicatoren. Hiermee zet PoDH doelen neer waarnaar het streeft in haar milieu- en omgevingsbeleid. Aan de hand hiervan kan PoDH resultaten beter kwantificeren en bepalen of het milieubeleid succesvol geweest is. Tabel 4 heeft daarom ook een actiekolom met daarin beschreven de activiteiten die PoDH onderneemt als een prestatie-indicator niet gehaald wordt.

Omgevingsaspect	Indicator	Eenheid
Afval	Hoeveelheid afval per jaar	m ³ afval per jaar
	Monitoring van klachten over havenafvalfaciliteiten	Aantal klachten
	Hoeveelheid opgevoerd afval via het <i>Fishing for Litter</i> project	Tonnen afval per jaar
Geluidsoverlast	Monitoring van klachten over geluidsoverlast	Aantal klachten
	Overzicht van geluidsonderzoek door de vestiging van nieuwe bedrijven	Geluidsonderzoek door bedrijven
Emissies naar lucht	Monitoring en stimulering van walstroomgebruik langs de Visserijkade, Het Nieuwe Diep, Het Nieuwe Werk, Nijverheidskade en Spoorweghaven	Resultaten van de monitoring
	Installatie van walstroomfaciliteiten in de spoorweghaven; installatie en vervanging walstroomfaciliteiten aan de overige kades	Walstroomkasten
Natuurontwikkeling	Overdracht en monitoring van de ontwikkeling van het nieuwe ontwikkelde natuurgebied op het industrieterrein Oostoever als vogelbroedgebied	Evolutie van het vogelbroedgebied
	Invulling van de gestelde natuurdoelen op Kooyhaven	Aanleg geluidswal en beplanting
Energie & verlichting	Monitoring van stroomgebruik	kWh/jaar

Tabel 3 Omgevingsaspecten en indicatoren van het PERS 2015 - 2017 (vertaald naar het Nederlands).

Omgevingsaspect	Indicator	Eenheid	Streefwaarde	Actie
Afval	Hoeveelheid afval per jaar	m ³ afval per jaar		
	Percentage schoon plastic dat gerecycled wordt of gebruikt voor energieopwekking	%	100%	PoDH voert onderzoek of doet navraag bij inzamelaars.
	Monitoring van klachten over havenafvalfaciliteiten	Aantal klachten	0	In gesprek (blijven) aangaan met de betrokken partijen, constructieve oplossing zoeken en evt. HAP actualiseren
	Aantal deelnemende schepen aan het <i>Fishing for Litter</i> project	Aantal deelnemende schepen	8	Promoten van project bij vissersschepen, visafslag betrekken bij de communicatie
	Hoeveelheid opgevist afval via het <i>Fishing for Litter</i> project	Tonnen afval per jaar	-	KIMO
Noise	Monitoring van klachten over geluidsoverlast	Aantal klachten	0	PoDH voert in samenspraak met RUD Noord-Holland Noord onderzoek naar de locatie en activiteiten
	Integraal geluidsonderzoek door PoDH	Afgerond in 2019	-	PoDH met stakeholders (gemeente, RUD NHH, ministerie I&M)
Energie gebruik⁸	Monitoring van walstroomgebruik door schepen	kWh/jaar	-	-
	Monitoring van het stroomgebruik door verlichting	kWh/jaar	-	-

⁸ De eerste metingen hiervan worden verwacht in 2019

Haven Ontwikkeling	Projectontwikkeling volgens de routekaart	Programma van de Routekaart		
Baggeren	Hoeveelheid bagger per jaar	m ³ /jaar	-	-
	Aantal dagen waarop gebaggerd wordt ⁹	Dagen/jaar	-	-

Tabel 4 Omgevingsaspecten en indicatoren van het PERS 2017 – 2019

3.2 Resultaten PERS 2015 – 2017

Dit subhoofdstuk bespreekt de resultaten aan de hand van de indicatoren die in het vorige PERS zijn opgesteld.

3.2.1 Afval

INDICATOR(EN)

- *Hoeveelheid afval dat jaarlijks in de haven wordt verzameld*

PoDH ontvangt sinds 2013 minder m³ afval. Dit wordt met name veroorzaakt door een daling binnen Annex 1¹⁰ zoals zichtbaar in Figuur 4¹¹. Vanaf 2013 worden er juist in Den Helder meer scheepsbewegingen geteld (Figuur 5) en is er ook een lichte stijging in schepen die afval afgeven (Figuur 6). De verhoogde afgifte van Annex I in 2013 kan verklaard worden uit het feit dat in juni 2013 Sail Den Helder heeft plaatsgevonden. De teruggang in afgifte van Annex 1 vanaf 2015 is een landelijke tendens (Figuur 7)

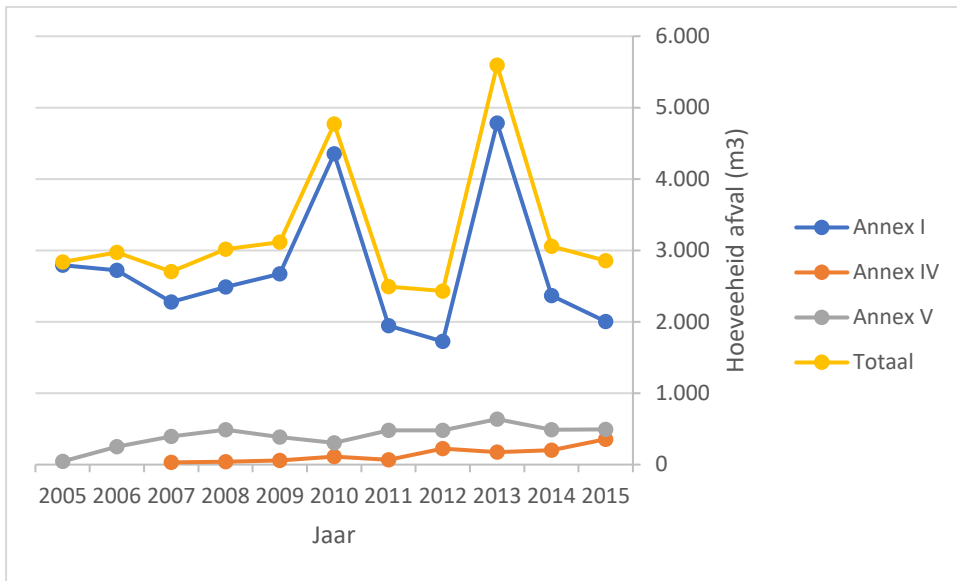
De zeevaart heeft voor het overgrote deel Den Helder als vaste thuisbasis met als gevolg dat een groot deel van deze schepen een ontheffing heeft voor de aanmelding en afgifte van scheepsafvalstoffen¹². De schepen die over deze ontheffing beschikken hebben een contract met een inzamelaar en zullen dus altijd al hun afval afgeven in de haven van Den Helder.

⁹ Uiteindelijk zal hier ook een streefwaarde voor gemaakt worden, maar voor dit PERS was dit nog niet mogelijk.

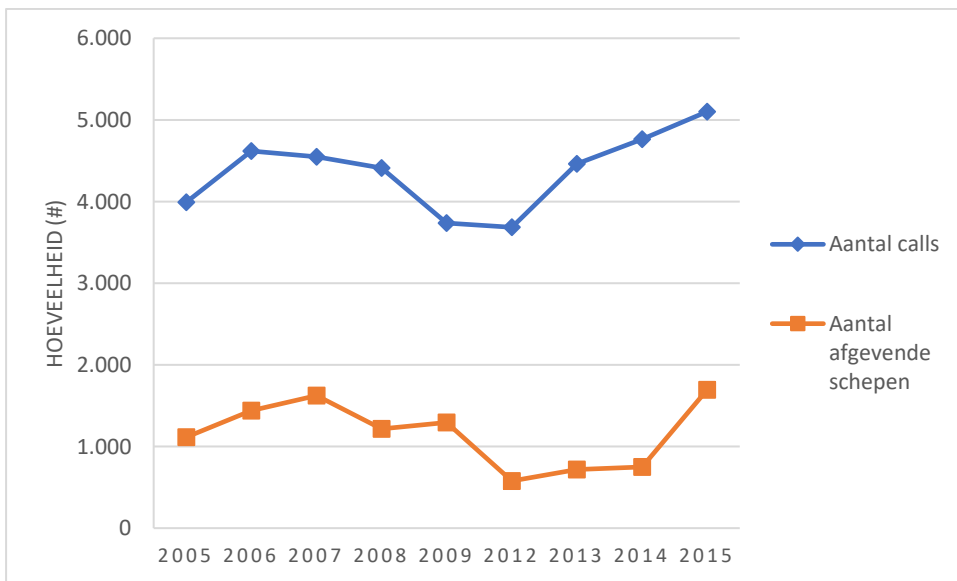
¹⁰ De verschillende annexen representeren verschillende soorten afval. Annex I – Olie, Annex IV – Sanitair afval, Annex V – (Huishoudelijk) restafval

¹¹ Figuur 4 en 5 missen gegevens over de periode 2010 - 2012

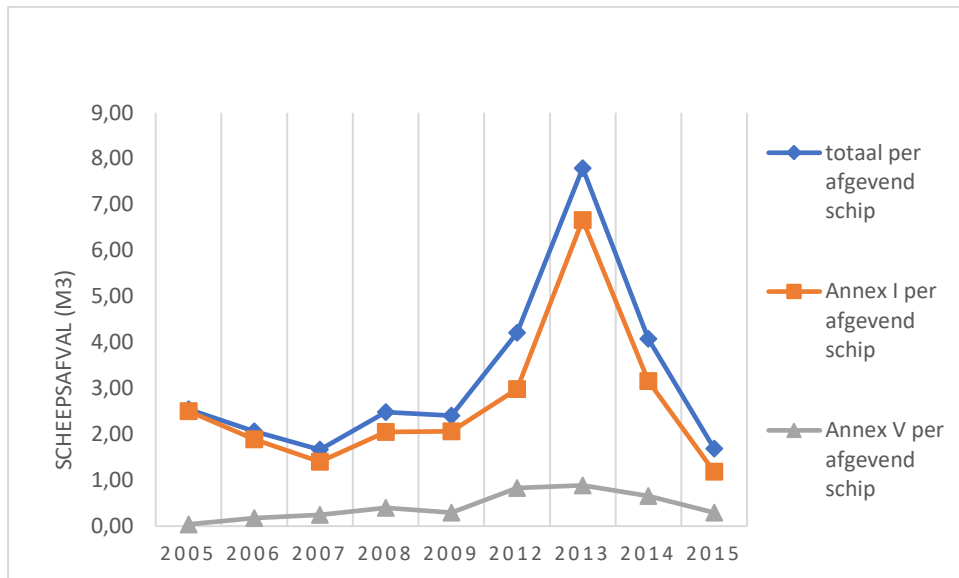
¹² Artikel 35 Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs)



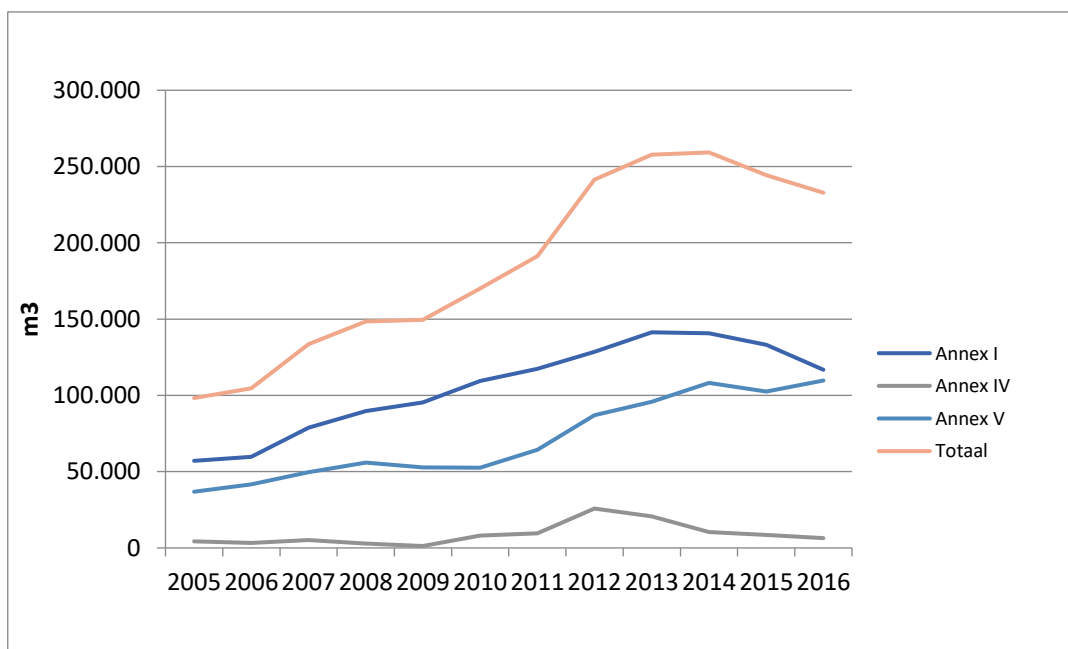
Figuur 4 Ingeleverd scheepsafval bij de havenafvalfaciliteiten in Den Helder uitgesplitst naar Annex



Figuur 5 Aantal calls en schepen hiervan die afval afgeven



Figuur 6 Gemiddelde hoeveel afgegeven afval per schip uitgesplitst naar Annex I en V



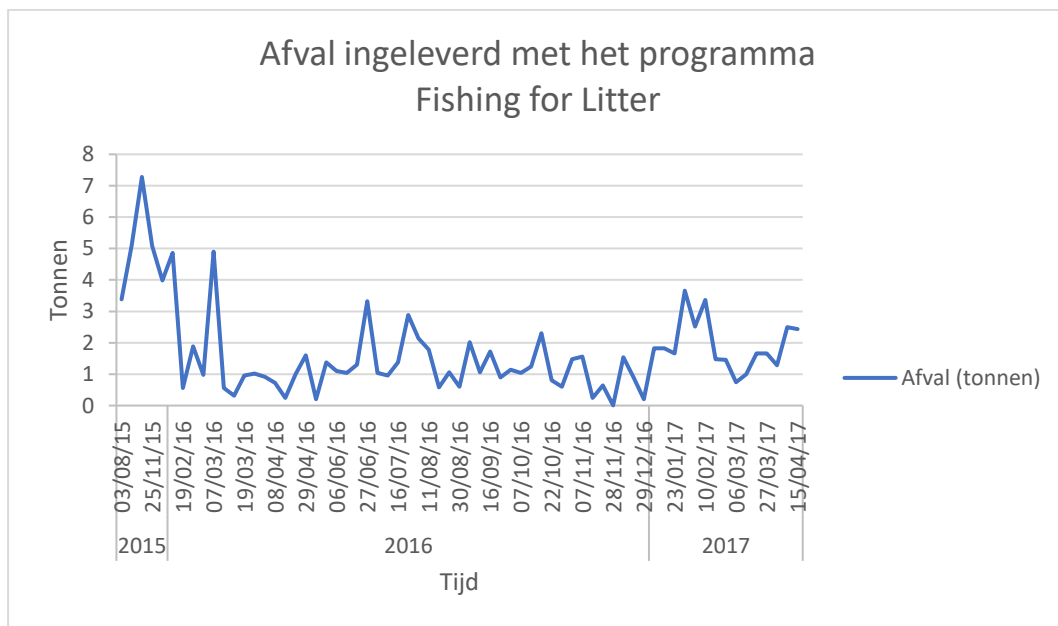
Figuur 7 totale afgifte scheepsafval in Nederlandse Zeehavens in m3

- *Monitoring van klachten over havenafvalfaciliteiten*

PoDH gebruikt een klachtenformulier (Bijlage 7.1) waarmee schippers/kapiteins hun klachten kunnen communiceren. In de periode 2015 – 2016 heeft PoDH geen klachten ontvangen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat schippers/kapiteins over het algemeen tevreden zijn met de wijze van inzamelen en de inzamelingsfaciliteiten in de haven.

- *Hoeveelheid afval die jaarlijks met het Fishing for Litter programma wordt opgevist*

Het project Fishing for Litter wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het KIMO Nederland en België. Vissersschepen brengen hierbij opgevist afval aan land in plaats van dit weer in zee te gooien. De hoeveelheid afval dat met het Fishing for Litter programma wordt opgevist varieert sterk zoals te zien in Figuur 8. In 2016 hebben in de haven van Den Helder 8 schepen meegedaan met het Fishing for Litter project. PoDH streeft ernaar om dit aantal te verhogen door de bekendheid van het programma onder de vissersschepen te vergroten. Daarnaast gaat de afvalinzamelaar Bek en Verburg binnenkort starten met gescheiden inzameling van visnetten. Een ander programma dat naar verwachting na de zomer van 2017 van start gaat is het inzamelen van 'pluis'. Vispluis wordt gebruikt om de onderkant van de netten te beschermen tegen slijtage van het slepen over de zeebodem, maar vindt nog te vaak zijn weg in de zee. Binnen de visserij wordt er onderzoek gedaan naar duurzame en milieuvriendelijkere alternatieven voor pluis. PoDH houdt de ontwikkelingen binnen dit programma in de gaten.



Figuur 8 Hoeveelheid opgevist afval met het Fishing for Litter programma in Den Helder (data 2015 - 2017)

3.2.2 Noise

INDICATOR(EN)

- *Aantal geluidsoverlastklachten per jaar*

PoDH heeft in de periode 2015 – 2016 één klacht ontvangen met betrekking tot geluidsoverlast. Het betrof een klacht over geluidsoverlast van een vacuümwagen op de Nieuwediepkade. De wagens worden gebruikt voor het reinigen van de tanks van de offshore suppliers. Naar aanleiding van de klacht is onderzoek gedaan middels een geluidsmeting waaruit bleek dat de geluidsproductie binnen de grenzen van de toegestane geluidsproductie

van de verleende Omgevingsvergunning-milieu bleef en zelfs lager was dan de opgave in het geluidsonderzoek ten behoeve van de Omgevingsvergunning. Vermoedelijk is de geluidsoverlast ervaren door de op die dag heersende windrichting. Nadien zijn er geen klachten hierover meer binnengekomen.

- *Overzicht van geluidsruimterapporten voor nieuwe bedrijven*

In het kader van de Routekaart “Programma voor ontwikkeling” wordt er in 2017 een integraal geluidsonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zal ook het militaire deel van de haven worden betrokken. Dit is een gecompliceerd en tijdrovend onderzoek. Naast de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord is hier ook het Ministerie van Infrastructuur & Milieu als zonebeheerder (defensie) bij betrokken. Uit dit onderzoek zal de nog beschikbare geluidsruimte in de haven moeten blijken en daar waar geen ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen, zal gekeken moeten worden naar beheersmaatregelen. In april 2017 is hiervoor een project start-up geweest. De verwachting is dat dit rapport eind 2017/begin 2018 zal worden opgeleverd.

3.2.3 Emissies naar de lucht

INDICATOR(EN)

- *Monitoring van walstroomgebruik langs de Visserijkade, Het Nieuwe Diep, Het Nieuwe Werk en de Nijverheidskade*

In januari 2017 heeft de provincie in het kader van ‘Duurzame zeehavens’ een subsidie van € 500.000,-- beschikbaar gesteld waarmee de aanleg/vervanging van walstroomkasten in de haven van Den Helder mogelijk is geworden. De totale kosten van het project worden geschat op 1,5 mln. Op dit moment vindt er nog geen monitoring plaats van het walstroomgebruik. Het gehele project bevindt zich in de definitiefase (o.a. inventarisatie van de gebruikers en aanbesteding). In de loop van 2018 zal begonnen worden met de plaatsing van de nieuwe walstroomkasten en de vervanging van oude walstroomkasten. De verwachting is dat dit project rond de zomer van 2018 zal zijn afgerond. Daarna kan de monitoring gaan plaatsvinden. De oude kasten zijn dusdanig verouderd dat er geen of nauwelijks monitoring kan plaatsvinden.

- *Installatie van walstroomfaciliteiten in de Spoorweghaven*

Voortuitlopend op de installatie van permanente walstroomfaciliteiten heeft PoDH in de periode 2015 – 2017 in de Spoorweghaven een tijdelijke voorziening aangelegd, door zgn. zwerfkasten te plaatsen. Door de toekenning van de subsidie door de provincie Noord-Holland in december 2016 zullen er permanente kasten worden geplaatst (Bijlage 7.2). De aanleg van walstroomfaciliteiten wordt nader toegelicht onder 3.3.3.1.

- *LNG versus (bio) GTL*

PoDH laat de ontwikkeling van LNG bunkering in de haven over aan de markt. Op dit moment is er geen vraag naar LNG in de haven van Den Helder.

Bij de ontwikkeling van Paleiskade 2 (3.3.4.2) zal worden ingezet op de schone brandstof (bio)GTL, niet alleen voor de schepen maar ook voor bijv. de vrachtwagens. De brandstof GTL

levert een aanzienlijke reductie in uitstoot van fijnstoffen. Het voordeel van deze brandstof ten opzichte van LNG is dat scheepsmotoren niet hoeven te worden aangepast en er dus geen dure investeringen in ombouw hoeven plaats te vinden. In de periode 2015-2017 heeft het “walk to work” vessel ‘Kroonborg’ reeds vanuit Den Helder geopereerd met deze schonere brandstof.

3.2.4 Natuurontwikkeling

INDICATOR(EN)

- *Monitoring van nieuw ontwikkelde natuurgebied als broedplaats voor vogels*

Het recent ontwikkelde natuurgebied als vogelbroedeiland/vogelrots door Landschap Noord-Holland is terrein dat in gebruik was bij Milieupark ‘t Oost als baggerstortlocatie. In het bestemmingsplan was destijds aangegeven dat de baggerlocatie een tijdelijke locatie zou zijn. Na beëindiging van de activiteiten zou deze grond weer terug gegeven worden aan de natuur. In verband met het teruglopen van de aanvoer van de hoeveelheid bagger is in gezamenlijk overleg (Gemeente Den Helder, Milieupark ‘t Oost, Landschap Noord-Holland en Port of Den Helder) besloten om dit terrein als vogelbroedeiland in te richten.

Het gaat om terrein met een oppervlakte van ca. 4,5 ha. welke toegevoegd is aan het reeds bestaande natuurgebied Balgzand van Landschap Noord-Holland. Zeer recentelijk, 13 juli 2017, is het gehele terrein gereed gekomen. Zie onderstaand persbericht:

Persbericht

“Heiloo, 13 juli 2017

Vogelrots als ‘nestkast’ buitengewoon succes

Pal naast de Balgzandpolder startte dit voorjaar een innovatief natuurontwikkelingsproject. Op het terrein van Milieupark Oost, een samenwerking tussen gemeente Den Helder en de Vries & van de Wiel, is een experimentele vogelrots aangelegd. En met succes: het wemelt nu al van de vogels! Gebiedsmanager Landschap Noord-Holland Do van Dijck: “Dit is bij uitstek een prachtig project om aan iedereen te laten zien!”

Het grond- en baggerverwerkingsbedrijf Milieupark Oost ligt pal tegen natuurgebied de Balgzandpolder aan. In de Balgzandpolder is een hoogwatervluchtplaats voor vogels, vlakbij het uitgestrekte wadengebied Balgzand. Het is een belangrijk gebied voor vogels. In samenspraak met de Port of Den Helder, Landschap Noord-Holland en Milieupark Oost is overeengekomen dat het Milieupark een deel van het terrein gaat opleveren als natuurgebied. Landschap Noord-Holland gaat dit natuurgebied beheren.

Bij het ontwerp van het nieuwe natuurgebied werd gezocht naar een vernieuwende inrichting. Een aanpak waarbij grond- en baggeropslag gecombineerd kon worden met de creatie van een vos-vrije broedplaats, voor bv visdieven. Want veel jonge kustvogels in Nederland worden opgegeten door rovers, zoals bijvoorbeeld de vos, waardoor op het vasteland van het wad nauwelijks jonge vogels groot worden.

Het eindontwerp van de vogelrots is in samenspraak met de Port of Den Helder, de gemeente Den Helder, Milieupark Oost en de vergunningverleners tot stand gekomen. Het uiteindelijk ontwerp is een bouwwerk met muren (waar vossen niet tegenop kunnen klimmen) gemaakt van immobilisaat opgevuld met gereinigde grond en bagger, met daarop schelpen. In de muren is nestgelegenheid gecreëerd voor oeverzwaluwen. De vogelrots is vijf meter hoog. Ontwerpers Henk Volkers Landschapsontwerp i.s.m. LAMA landscape architects tekenden voor het ontwerp. Volkers: “Onze fascinatie bestond eruit dat gereinigde grond en bagger in een tweede leven zeer hoogwaardige natuur kunnen opleveren



zoals een broedrots.”



Landschap Noord-Holland ontving, via het project ‘Rust voor vogels, Ruimte voor mensen’, financiering van het Waddenfonds om het gebied rond de rots in te richten en er één geheel van te maken met de Balgzandpolder. Rond de broedrots is een waterpartij met een verdieping gegraven. De bodem van de verdieping van de waterpartij is op verzoek van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier voorzien van grof mineraal puin. Hierdoor ontstaat een zeer geschikte paaiplaats voor de zeldzame fint(vis).

Van Dijk: “De kranen waren nog niet weg of de vogels arriveerden al. Het werkt! We hebben vandaag de volgende aantallen paartjes geteld op de rots: 120 visdief, 10 dwergstern, 3 noordse stern, 3 kleine plevier, 28 kluut en 4 scholekster. In de muren zitten minimaal 100 paar oeverzwaluwen. Belangrijker is nog dat we hier veel vliegvlugge vogels zien. Ook overtuigen er iedere dag zo'n 300/400 scholeksters. Dit experiment is dus geslaagd. Een super nestkast!”

Het geheel is nu nagenoeg klaar. Na het broedseizoen wordt er nog e.e.a. afgewerkt. Er komt een uitkijktoren zodat iedereen van de vogels kan komen genieten. “

Zie ook bijlage 7.3.

3.2.5 Energie & licht

INDICATOR(EN)

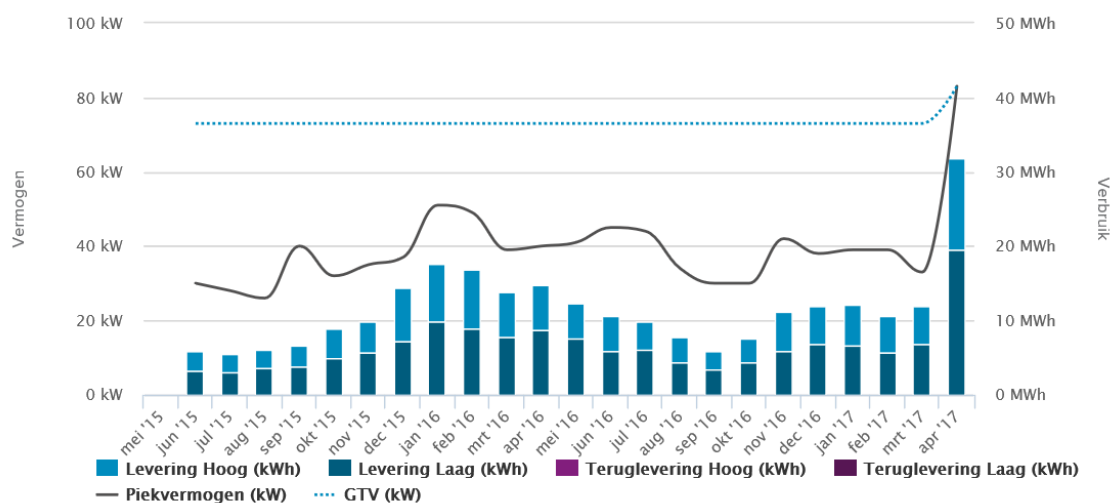
- *Monitoring van het energieverbruik*

De verlichtingssystemen op de Paleiskade en Nieuwediepkade/Visserijkade worden vanuit de beveiligingsloge op de Paleiskade bediend. Standaard is de verlichting ingeschakeld op basisniveau. Zodra er gewerkt wordt op de kade wordt de verlichting handmatig bijgeschakeld naar werkniveau. Op de Nieuwediepkade/Visserijkade wordt dit gedaan door de medewerkers van de beveiliging en op de Paleiskade door de gebruikers zelf. De beveiligingsloge is 24/7 bezet.

Op Kooyhaven is de verlichting opgedeeld in twee secties. Standaard staat de verlichting in de avond- en nachturen ingeschakeld op basisniveau. Indien er werkzaamheden plaatsvinden op de kade kan de verlichting per sectie opgeschakeld worden naar werkniveau. Deze inschakeling is voor de duur van twee uur, hierna valt de verlichting automatisch terug op basisniveau. Er wordt gebruik gemaakt van energie zuinige LED-verlichting.

De verlichting van de Paleiskade is toe aan vernieuwing. Hiervoor is een verlichtingsplan opgesteld. Dit verlichtingsplan zal in het kader van de Dark Sky intentieverklaring worden beoordeeld door een verlichtingsdeskundige. Hiermee wordt aan de opgave in de Dark Sky intentieverklaring van 2016 (Bijlage 7.44) voldaan. De ondertekenaars streven hierbij naar het verminderen van lichtvervuiling en het tegengaan van strooiverlichting in het Unesco werelderfgoed Waddenzee.

Figuur 9 geeft het energieverbruik aan van de Nieuwediepkade/Visserijkade. De figuur laat zien dat het energieverbruik stijgt in de donkere wintermaanden en weer daalt in de zomermaanden. De toename in stroomgebruik in maart 2017 komt door de nieuwe walstroombvoorziening in maart 2017 speciaal voor dit doel is aangelegd (figuur 10).



Figuur 9 Energiegebruik van de verlichting langs de Nieuwediepkade en Visserijkade



Figuur 10 Walstroomtoevoer naar het platform Paragon C462

3.3 PERS 2017 - 2019

3.3.1 Waste

Net als in het vorige PERS blijft afval en haar verwerking voor PoDH het belangrijkste omgevingsaspect. De haven voldoet aan internationale, Europese, nationale en lokale wetgeving zoals te vinden in Bijlage 7.55. Dit subhoofdstuk behandelt de verschillende (lopende) projecten die PoDH in het kader van dit milieuaspect opneemt.

3.3.1.1 Port Waste Plan/Haven Afval Plan (HAP)

Het doel van het HAP is het voorkomen dat schepen hun afval op zee overboord zetten door ze in de Haven van Den Helder zo optimaal mogelijk te faciliteren in het kunnen afgeven van de diverse afvalstromen, Marpol Annex I, Annex II, Annex III, Annex V, Annex V-huisvuil, Annex V-klein gevaarlijk afval en Annex V ladingrestanten, welke aan boord van de schepen zijn ontstaan. In het HAP worden de inzamelmogelijkheden beschreven die er in de haven zijn. Het HAP dient om de drie jaar te worden herzien en geactualiseerd en te worden goedgekeurd door ILT-Scheepvaart. Sinds juli 2016 is een nieuw HAP van kracht. Het HAP en de tarieven zijn terug te vinden op en te downloaden via www.portofdenhelder.eu onder het kopje *Scheepvaart*. Kapiteins kunnen klachten over het HAP bekend maken bij PoDH via het klachtenformulier. PoDH publiceert dit formulier als Google Doc of soortgelijk document op haar website, zodat de drempel van het formulier zoeken en printen wordt weggenomen.

3.3.1.2 Port Fish Waste Plan/Visserij Haven Afval Plan (HAP)

Naast het HAP is er in Den Helder een aparte VisHAP voor visserij schepen die lid zijn van de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV). De SFAV is op grond van de Regeling havenontvangstvoorzieningen, artikel 11, de wettelijk vertegenwoordiger van de visserij. Visserij die lid is van de SFAV kan tegen betaling van een abonnementstarief Annex I en Annex V-KGA gratis afgeven in de daarvoor aangewezen havens. Voor Annex V-huisvuil is in het VisHAP een regeling getroffen met het havenbedrijf. In 2017 betaalt de visserij welke is aangesloten bij het SFAV bij iedere binnenkomst €7,50 voor het mogen afgeven van Annex V-huisvuil. Visserij schepen die niet zijn aangesloten bij het SFAV vallen onder de werking en tariefstelling van het reguliere HAP (3.3.1.1).

3.3.1.3 Fishing for Litter

PoDH is sinds 1999 betrokken bij het *Fishing for Litter* project waarbij vissers opgevist afval naar de wal brengen in plaats van het overboord te gooien. Het project Fishing for Litter is destijds begonnen in de haven van Den Helder, als een pilot van Rijkswaterstaat. Het KIMO en de haven zetten zich in om dit project meer bekendheid te geven onder de vissers van Den Helder en zo tot meer deelnemende schepen te komen in plaats van de huidige 8 voor de haven van Den Helder.

3.3.1.4 Green Deal Visserij voor een Schone Zee

PoDH heeft op 20 november 2014 samen met andere Nederlandse visserijhavens de Green Deal Visserij voor een Schone Zee ondertekend. De visserijhavens streven samen met de stakeholders, waaronder de visserij, naar een vermindering van zwerfafval op zee door afvalpreventie te bewerkstelligen. Het doel van de Green Deal Visserij voor een Schone Zee is:

“De vissersschepen houden al het huishoudelijk afval, al het ‘Fishing for Litter’ en al het afval uit de bedrijfsvoering en vistuig) apart aan boord en geven deze drie afvalstromen in de Nederlandse visserijhavens zoveel mogelijk apart af. In 2016 faciliteren vijf visserijhavens de aangeboden afvalstromen uit de visserij op toereikende wijze en zonder oponthoud voor de vissers. De drie afvalstromen worden apart ingezameld. In 2020 is dit uitgebreid naar alle Nederlandse visserijhavens.”

In de haven Den Helder kan de visserij de aangeboden afvalstromen al zonder oponthoud afgeven. In het kader van de Green Deal Visserij voor een Schone Zee en de samenwerking tussen de verschillende Waddenzeehavens (Den Helder, Den Oever, Harlingen, Lauwersoog en Groningen Seaports) is in 2016 een gezamenlijk project opgestart om voor afvalbeheer te komen tot een gezamenlijke flyer voor de visserij. Op deze flyer wordt voor de desbetreffende haven aangegeven waar welk afval door de visserij kan worden afgegeven. Deze flyer is onder de visserij in de haven van Den Helder verspreid (Bijlage 7.66).

3.3.1.5 Green Deal Scheepsafvalketen

PoDH heeft op 10 september 2014 samen met andere Nederlandse havens de Green Deal Scheepsafvalketen ondertekend. De havens streven naar een vermindering van zwerfafval op zee door afvalpreventie en het zoveel mogelijk afgeven van het scheepsafval in de havens. Het voortgangsrapport kunt u vinden in Bijlage 07. De Green Deal heeft zich effectief getoond in de verhoogde inzameling van plastic scheepsafval en daar waar het gaat om voorkomen van afval zijn de eerste voorbereidende stappen in gang gezet. PoDH heeft de intentie om in de periode 2017 – 2019 de schepen 100% van het schone plastic gescheiden af te laten geven, zodat of deze gerecycled kan worden of gebruikt kan worden voor energieopwekking. In navolging van het succes van de Green Deals hebben Nederland en België een voorstel gedaan voor een internationale Green Deal met als doel maritiem afval op zee te verminderen. Het voorstel vindt u in Bijlage 7.88.

3.3.2 Noise

De haven is deel van de stad Den Helder, daarom is geluid afkomstig van schepen, industrie en verkeer onvermijdelijk. Geluidsoverlast wordt gereguleerd door verschillende regels en wetten; PoDH houdt zich aan de Wet geluidhinder, het bestemmingsplan van de gemeente en de gebruiksvoorschriften van de haven. Het bestemmingsplan legt vast hoeveel geluid (dB) toegestaan is voor verschillende activiteiten en op welke locaties. Zo bestaan er verschillende regels voor geluidsbronnen zoals

industriële gebieden en verkeer. Verder wordt er ook onderscheid gemaakt tussen geluid sensitieve ontvangers zoals scholen en ziekenhuizen en locaties waar dit minder van toepassing is zoals restaurants.

PoDH stimuleert gebruikers van de haven om geluid tot een minimum te beperken. Zo worden schepen gestimuleerd om walstroom te gebruiken. Dit beleid wordt ondersteund door de plaatsing van een geluidswal (Kooyhaven) om geluidsoverlast van de haven voor omliggende woonbebouwing te verminderen en de aanleg van walstroom. PoDH voert geen periodieke geluidsmetingen uit, maar de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (RUD) kan deze metingen uitvoeren als er serieuze klachten over geluidsoverlast zijn om te zien of de geluidshinder de toegestane geluidsbelasting overschrijdt. Bij nieuwe ontwikkelingen/activiteiten in de haven worden in opdracht van PoDH standaard geluidsmetingen uitgevoerd om te bezien of deze binnen de gestelde voorschriften van de Omgevingsvergunning – milieu blijven.

Recent is er een pilot project in de haven van Den Helder geweest mbt “small parts decommissioning”. In het kader van de gehele Energietransitie wordt er door de olie- en gasmaatschappijen gekeken hoe ze “slimmer” kunnen omgaan met de inrichting van hun offshore locaties. Een ervan is dat door het in de vaart gekomen zijn van het “walk to work- vessel” Kroonborg, op de nu onbemande platforms de heliplatforms verwijderd zullen gaan worden.



De bediening van deze platforms zal dan geschieden door nabijgelegen bemande platforms. Het onderhoud zal door de mensen op de Kroonborg (1x per half jaar is de verwachting) gaan plaatsvinden. Hierdoor zullen er minder vliegbewegingen zijn. De pilot omvatte het in twee delen binnen brengen van een helideck. Deze delen zijn door middel van een schrootschaar en snijbranden tot kleine delen verwerkt en afgevoerd naar een plaatselijke metaalhandel waar het verder verwerkt is. De pilot is uitgevoerd met een gedoogbeschikking van het bevoegde gezag. Om te zien of deze activiteiten in een uitbreiding van de Omgevingsvergunning zouden kunnen passen, zijn er ten tijde van de werkzaamheden geluidsmetingen uitgevoerd. Gebleken is dat ruim binnen de gestelde geluidsnormen gebleven werd.



De komende jaren wil PoDH verschillende gebieden van de haven herontwikkelen of uitbreiden. Hiervoor is, zoals al onder 3.3.2 is gemeld, de Routekaart “Programma voor ontwikkeling” opgesteld. Om deze ontwikkelingen te kunnen uitvoeren is het van belang dat de wettelijke geluidsnormen niet worden overschreden om zo de kwaliteit van leven voor de omwonenden niet aan te tasten. Daarom laat de haven een integraal onderzoek uitvoeren naar de geluidsruijnte voor de uitvoering van de verschillende projecten.

Anders dan voorgaande jaren wordt dit onderzoek voor de gehele haven aangepakt en niet alleen casuïstisch zoals het onderzoeken van geluidsruijnte voor de vestiging van een bedrijf. In dit integrale geluidsonderzoek zal ook de geluidsruijnte van Defensie (zonebeheerder ministerie van I&M) ook worden betrokken.

Het omgevingsaspect geluidsoverlast overkoepelt andere omgevingsaspecten zoals energiegebruik en havenontwikkeling op het land. In hoofdstuk 3.3.3.1 en 3.3.4.4 vindt u onder meer de uitbreiding van walstroomfaciliteiten en de achtergrond van een integraal geluidsruijnteonderzoek.

3.3.3 Energiegebruik

3.3.3.1 Walstroom

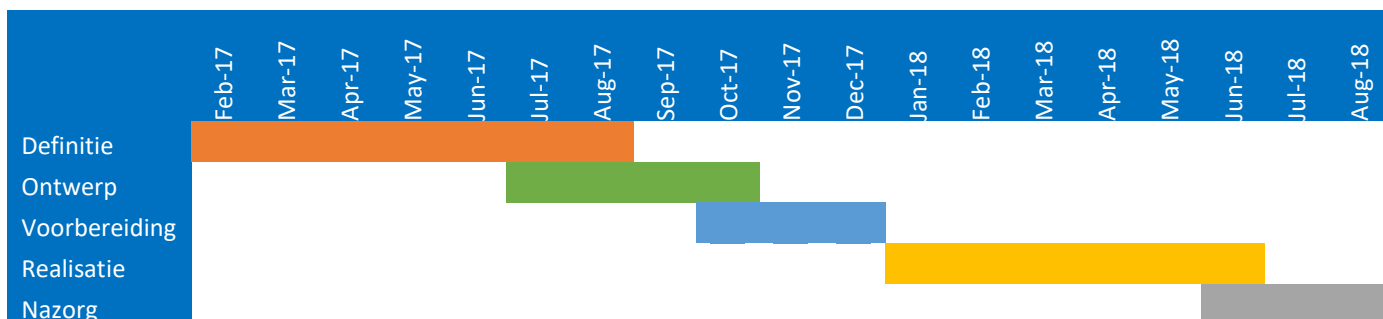
PoDH is een project gestart voor de vervanging en uitbreiding van de walstroomvoorzieningen in de haven. Goede walstroomvoorzieningen verminderen het gebruik van (hulp)motoren en de uitstoot van fijnstof en CO₂ door afgemeerde schepen en levert daarmee een positief effect op de geluids- en milieubelasting van de haven.

PROJECTONDERDELEN

- Vervanging van bestaande en aanleg van nieuwe walstroomvoorzieningen op de kaden langs Het Nieuwe Diep (tussen Moormanbrug en Koopvaardersschutsluis) en Het Nieuwe Werk;
- Vervanging van bestaande en aanleg van nieuwe walstroomvoorzieningen op de Nijverheidskade;
- Aanleg van nieuwe walstroomvoorzieningen op de kade van de Spoorweghaven;
- Een beheer-/instandhoudingsplan voor de nieuwe voorzieningen;

- Een verrekeningssysteem waarin elektra-verbruik voor zowel nieuwe als bestaande walstroomvoorzieningen van PODH zijn meegenomen;
- Door middel van het nieuwe systeem het verbruik te monitoren.

Het PERS 2015 – 2017 noemde al plannen voor de aanleg van walstroomvoorzieningen op de kade aan de Spoorweghaven, al is het toen niet gelukt om de plannen tot uitvoer te brengen. Vooruitlopend op de definitieve voorzieningen is al wel een tijdelijke installatie in de vorm van een hoofdaansluiting met losse zwerfkasten geplaatst. De provincie Noord Holland heeft in januari 2017 een subsidie van €500.000 in het kader van de Uitvoeringsregeling Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens Noord-Holland voor deze plannen toegekend, waardoor PoDH aan de slag kon met dit project. De planning hiervoor is zichtbaar in Figuur 7. Naar verwachting wordt het project in augustus 2018 afgerond. Dit betekent dat PoDH de eerste resultaten in het PERS 2019 – 2021 kan communiceren. Een overzicht van de verschillende projectlocaties vind u in Bijlage 7.99.



Figuur 7 Projectplanning voor de installatie van walstroomfaciliteiten langs verschillende kades

EMISSIE REDUCTIE

RoyalHaskoning DHV heeft in opdracht van PODH, ten behoeve van genoemd project, berekend hoeveel emissies van NO_x en PM₁₀ door (aanvullende) walstroomvoorziening voor binnenvaart- en zeeschepen worden vermeden. De berekening is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Het gebruik van generatoren in de huidige situatie op locaties zonder walstroom;
- Het zichtjaar 2019 (eerste volledige jaar na realisatie walstroomvoorzieningen) is belangrijk, omdat generatoren schoner worden door technologische ontwikkeling;
- Het percentage walstroom in de huidige situatie;
- Aantal schepen, scheepstypen, verblijfstijd, tonnage, percentage dat gebruik maakt van walstroom en gebruik van generatoren gedurende verblijfstijd.

De resultaten van de berekening moeten gezien de aannames die gedaan zijn binnen de berekeningsuitgangspunten, binnen een ruime onzekerheidsmarge geïnterpreteerd worden. De resultaten van de berekening vind u in Tabel 5.

Locatie	Type	GT- klasse[1]	Jaarlijkse emissiereductie in kg NOx	Jaarlijkse emissiereductie in kg PM10
Sporweghaven	Koelschepen en Vissersschepen	1	259	6
	Sleepboten, werkschepen en overige	1	583	10
	Sleepboten, werkschepen en overige	2	2526	52
<i>Subtotaal</i>			3368	68
Kade 43-53	Koelschepen en Vissersschepen	1	13988	302
	Sleepboten, werkschepen en overige	1	1486	27
	Sleepboten, werkschepen en overige	2	2375	49
<i>Subtotaal</i>			17849	378
Kade 54 - 55	Sleepboten, werkschepen en overige	1	714	13
	Sleepboten, werkschepen en overige	2	3094	64
<i>Subtotaal</i>			3808	77
Totaal			25025	523

Tabel 5 Vermeden emissies door het gebruik van walstroom op de Spoorweghaven, kade 43 - 45 en kade kade 54 - 55 zoals berekend door RoyalHaskoningDHV

3.3.3.2 Warmtenet

In Den Helder is lokaal veel warmte beschikbaar. Deze warmte is afkomstig van diverse warmtebronnen in Den Helder (installaties en machines in de industrie). Door deze lokaal beschikbare warmte te gebruiken voor het verwarmen van huishoudens en bedrijven wordt warmte benut die anders letterlijk verloren gaat. De Koninklijke Marine heeft al een warmtenet op het eigen terrein en heeft capaciteit over. Maar er zijn meer organisaties in Den Helder die wellicht warmte kunnen leveren, zoals het Hoogheemraadschap en de NAM. Grote warmtevragers zijn er ook, zoals de Woningstichting, bedrijventerreinen en Willemsoord. De warmtevoorziening is verantwoordelijk voor 38% van het energiegebruik in Nederland. Door lokaal vraag en aanbod te verbinden kan het gebruik van gas worden vermeden en een aanzienlijke milieuwinst worden gerealiseerd.

PoDH wil zich samen met zeven andere partijen¹³ (Figuur 8) inzetten om de haalbaarheid van een warmtenet voor Den Helder te onderzoeken. Daarom hebben deze partijen in maart 2017 een intentieovereenkomst getekend; hierin zijn nadere afspraken gemaakt, uitgangspunten benoemd en de eigen inzet aangegeven voor een gezamenlijk onderzoek. De rapportage naar de haalbaarheid van een warmtenet voor Den Helder staat gepland voor december 2017.

¹³ HVC, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), de Koninklijke Marine, NAM, Woningstichting Den Helder, gemeente Den Helder, NV Port of Den Helder, Willemsoord BV

PoDH zal een actieve inbreng hebben bij het onderzoeken van de mogelijkheden. Het bestaande warmtenet dat op het terrein van Defensie wordt ingezet zou uitgebreid kunnen worden naar de stad (woningen, ziekenhuis, verpleeginstellingen), maar ook naar terreinen van de civiele zeehaven. De Marsdiepkade komt hiervoor in aanmerking, omdat het naast het Defensieterrein ligt. Hierdoor kan er hoogstwaarschijnlijk tegen lage investeringskosten gebruik gemaakt worden van dit warmtenet. Deze kade is nu nog in gebruik bij Defensie en Rijkswaterstaat, maar wordt omgebouwd tot civiele kade (zie meer 3.3.4.3). De restwarmte van de NAM zou mogelijk ingezet kunnen worden op Kooyhaven / Kooypunt. Een overzicht van de mogelijkheden vind u Figuur 8. PoDH volgt de ontwikkelingen van de energietransitie op de voet en de ontwikkeling van een lokaal warmtenet past goed binnen dit beeld. De getekende overeenkomst vind u in Bijlage 7.1010.



Figuur 8 Overzicht van verschillende partijen die geïnteresseerd zijn in de ontwikkeling van een lokaal warmtenet en mogelijke warmtestromen

3.3.3.3 Offshore Wind

In het energieakkoord is afgesproken dat Nederland streeft naar 16% hernieuwbare energie in 2023 waarvan 4.450 MW windenergie vanaf zee. Om dit te bereiken, zal er fors geïnvesteerd moeten worden. De belangrijkste kansen voor PoDH liggen hier in de offshore windmarkt op het gebied van onderhoud van de windparken. In de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee (2014) heeft het Rijk ruimtelijke reserveringen voor de kust vastgelegd. Naar verwachting worden na 2023 de voor Den Helder geografisch gunstig gelegen windparken operationeel. In voorbereiding hierop zal PoDH zich actief een positie verwerven in deze toekomstige markt. PoDH lobbyt actief om de bouw van geografisch gunstig gelegen windparken eerder te laten plaatsvinden om zo hiermee deze markt eerder te kunnen betreden.

PoDH kan vanwege de fysieke beperkingen geen omvangrijke bijdrage leveren aan de bouw en assemblage van windparken op zee, aangezien er in de haven geen ruimte is voor opslag en overslag

van grote windturbineonderdelen. Onderhoud en logistiek behoeft minder ruimtegebruik en dit is een nichemarkt waar PoDH zich nu al op richt. O.a. met deze toekomstige markt in gedachte wordt Paleiskade 2 (3.3.4.2) ontwikkeld. Ook is de infrastructuur, in de vorm van de SNS-pool, al aanwezig in de haven.

3.3.3.4 BlueTEC

PoDH heeft een memorandum¹⁴ van overeenstemming getekend met het bedrijf Bluewater Energy Services dat zich specialiseert in onder andere de ontwikkeling van commerciële producten voor duurzame energie opwekking.

Bluewater heeft in 2015 een getijdenenergieturbine geplaatst in het Marsdiep tussen Den Helder en Texel; BlueTEC Texel wekt stroom op uit de getijdenstromingen. PoDH biedt Bluewater kosteloos een ligplaats aan en werkruimte op de Nieuwediepkade zodat onderhouds- en/of aanpassingswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. PoDH voert op dit moment gesprekken om te zien of en hoe de samenwerking verlengd kan worden.



Figuur 9 Getijdenstroomplatform BlueTEC Texel

3.3.3.5 Sponsorovereenkomst Joint Venture Earth

In mei 2017 is het schip “Ecolution” in de haven van Den Helder binnengekomen. De “Ecolution” is het energie neutrale schip van Wubbo Ockels. De bouw startte in 2007 en in 2010 is het schip opgeleverd. PoDH sponsort samen met de gemeente Den Helder en Willemsoord het ontwerp van een 100%

¹⁴ Het memorandum loopt tot 31 december 2017.

duurzaam schip, de Ecolution (Figuur 10), met als ambitieus doel om in de zomer van 2018 zonder fossiele brandstoffen rond de Noordpool te varen – dit is tot nog toe nog niemand gelukt.

Het project moet duidelijk maken dat je energieneutraal kunt leven zonder comfort in te leveren. Het oorspronkelijke idee komt van de astronaut Wubbo Ockels.

In 2010 was het schip uitgerust met ‘state of the art’ duurzame technologie, maar inmiddels zijn deze door de tijd weer achterhaald. De komende periode staat in het teken van het vernieuwen van de duurzame technologieën aan boord. Zo worden er grotere accu’s geplaatst om zo’n lange zeereis mogelijk te maken alsmede gekeken naar de optie om zonnecellen in de zeilen te integreren.

Het schip krijgt voorlopig Den Helder als thuishaven. Joint Venture Earth zoekt hier ook nadrukkelijk naar de samenwerking met het onderwijs in de stad en met maritieme en technische bedrijven. Zo zijn er van mei tot juli groepen scholieren bij het schip ontvangen en hebben zij een speciaal ontwikkeld programma voorgeschoteld gekregen. PoDH wil met dit project laten zien dat duurzame innovatie en de maritieme sector hand in hand gaan. De looptijd van deze overeenkomst is van 24 april 2017 tot 31 december 2017. De overeenkomst vindt u in Bijlage 7.111.

De Ecolution heeft onderdeel uitgemaakt van het programma Sail Den Helder 2017. Sail Den Helder 2017 had als thema duurzaamheid. Naast de Ecolution is er op het offshore-platform Summerlab (Stad van de Toekomst) georganiseerd.



Figuur 10 Het schip Ecolution op haar aanlegplaats in de haven van Den Helder

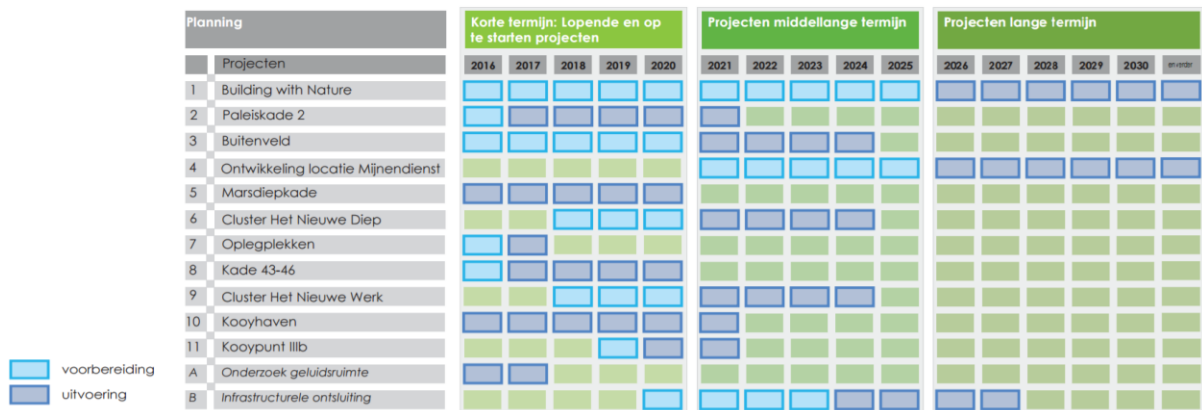
3.3.4 Havenontwikkeling (op het land)

De verschillende havenontwikkelingsplannen worden gecommuniceerd in de Routekaart¹⁵ “Programma voor ontwikkeling” en is bedoeld om het bedrijfsleven en betrokken overheden te informeren en commitment te krijgen voor deze plannen.

De projecten in de Routekaart zijn ingedeeld in drie categorieën zoals zichtbaar in Figuur 11:

¹⁵ Programma voor ontwikkeling

- Lopende en op te starten projecten op de korte termijn (heden tot ± 5 jaar)
- Projecten op de middellange termijn (± 5 jaar tot ± 10 jaar)
- Projecten op de lange termijn (10 – 20 jaar)



Figuur 11 Scenario-planning van de verschillende projecten in de Routekaart

Overall laten de projecten opgenomen in de Routekaart het volgende zien: hoe slim om te gaan met bestaande ruimtes. Door de mogelijkheden in de haven zelf te onderzoeken en te benutten, hoeft er met uitzondering van het Building with Nature project, geen uitbreiding in het Natura 2000/UNESCO werelderfgoed gebied plaats te vinden. Daarmee is ook afgestapt van de mogelijkheid die in de Structuurvisie Waddenzee (voorheen PKB Waddenzee 2007) wel werd geboden, namelijk uitbreiding van de haven in noord-oostelijke richting in de Waddenzee.

De projecten *Building with Nature* (1), *Paleiskade 2* (2), *Marsdiepkade* (5), *Kooyhaven* (10) en het onderzoek geluidsruimte (A) zullen hieronder verder toegelicht worden. De locaties zijn zichtbaar in Figuur 12 en corresponderen met de nummers uit Figuur 11.

Dit zijn projecten die op dit moment al zijn opgestart.



Figuur 12 Projectlocaties in de haven en het achterland

3.3.4.1 *Building with Nature*

Building with Nature is een waterbouwkundig innovatieprogramma waarbij gestreefd wordt naar infrastructurele oplossingen waarmee ecologische, maatschappelijke, en economische belangen worden geïntegreerd. Het *Building with Nature* project in Den Helder betreft twee sporen, namelijk de aanleg van zeearmen waarmee de havenmonding verder buiten de bestaande haven komt te liggen en de aanleg van een vismigratierivier ter verhoging van de ecologische kwaliteit in Den Helder en omgeving. De zeearmen hebben twee functies:

- Meer ruimte creëren binnen de haven
- Verminderen van sedimentneerslag en daarmee afname van het baggerbezwaar

De verminderde sedimentafzetting in de haven dient de ecologische kwaliteit van het natuurgebied Balgzand (in de Waddenzee) te verhogen (zie 3.2.4).

De voorbereidingstijd voor dit project is lang, omdat het een complex project is. Zowel qua concept, omdat *Building with Nature* redelijk nieuw is, maar ook omdat het plangebied in een Natura 2000

gebied ligt en onderdeel uitmaakt van het UNESCO werelderfgoed Waddenzee. Onderzoek moet uitwijzen of de gewijzigde stromingspatronen geen negatieve effecten hebben op dit gebied en hoe de zeearmen binnen het wettelijk kader ingepast kunnen worden. Op dit moment wordt in dit project nauw samengewerkt met de gemeente Den Helder en de provincie Noord-Holland. Het project bevindt zich op dit moment in een voorbereidend stadium.



Figuur 13 Locatie van de twee zeearmen met het Building with Nature project

3.3.4.2 Paleiskade 2

Dit project betreft de realisatie van een diepzeekade direct in de zeehaven naast de huidige Paleiskade. De nieuwe kade kwalificeert zich, net als de overige kades in de haven, op de korte termijn voor gebruik als “one stop supply base” gericht op de bevoorrading van de offshore markt voor olie en gas. Op de lange termijn wordt ook de dienstverlening van de offshore windmarkt als mogelijkheid gezien. Bij dit project wordt ook ingezet op het gebruik van (bio)GTL als brandstof voor zowel de schepen als de te gebruiken transportmiddelen op de kade, zoals bijv. de vrachtwagens. De nieuwe kade zal in gebruik worden genomen volgens het logistieke concept van de SNS Pool (hoofdstuk 6).



Figuur 14 Locatie van de Paleiskade 2 (links) en detailuitsnede (rechts)

3.3.4.3 *Kooyhaven en Marsdiepkade*

Kooyhaven

Met het project Kooyhaven is een regionaal haven gebonden en water gerelateerd bedrijventerrein aan het Noord-Hollandskanaal gerealiseerd. Hier zullen zich vooral bedrijven gaan vestigen die via het water logistiek verbonden zijn met de zeehaven, waaronder toeleveranciers voor de olie-, gas en windsector. Kooyhaven bestaat uit haven gebonden terreinen, voorzien van een eigen kade en uit kavels die gebruik kunnen maken van een openbare kade. Het volledige project omvat de aanleg van 16 ha bedrijventerrein. De eerste oplevering heeft op 7 maart 2017 plaatsgevonden en bestaat uit 4 ha terrein, inclusief de openbare kade. In 2021 zullen naar verwachting de laatste terreinen worden opgeleverd. Na 2021 kan het bedrijventerrein in een aantal fases verder worden uitgebreid. Kooypunt en Kooyhaven spelen een belangrijke rol in het tweelocatie concept waarbij ondernemingen zowel over een logistieke locatie in de zeehaven als statische opslag in het achterland beschikt, óf als locatie waar toeleveranciers van bedrijven in de zeehaven zich kunnen vestigen.

Het project Kooyhaven onderscheidt zich door de verschillende milieu- en omgevingsvriendelijke maatregelen. Het bedrijventerrein is ingepast in het landschap door een 70 meter brede groenzone en waarbij de secundaire dijk van het Hoogheemraadschap is geïntegreerd in de groenzone. Daarnaast is er langs de groenzone een fietspad en een visvijver aangelegd. Hiermee is de functie van de groenzone drieledig:

- Voorkomen van geluidsoverlast voor omwonenden;
- Veiligheid tegen overstromingen;
- Recreatiemogelijkheden.

De aanleg van een gescheiden rioolstelsel leidt tot een hogere efficiëntie van afvalwaterreiniging en daarmee energiebesparing. Daarnaast voorkomt een gescheiden rioolstelsel riooloverstromingen bij zware neerslag en de daarmee geassocieerde oppervlaktewatervervuiling en vissterfte. In het kader van de Energie-agenda is besloten om op het terrein geen gasleidingen aan te leggen, maar het terrein all-electric te maken. Op de openbare kade is walstroom aanwezig ten behoeve van de scheepvaart en in de lichtmasten is energie zuinige LED-verlichting gebruikt. Net als op de Marsdiepkade wordt er gekeken naar de mogelijkheden van een warmtenet. Hiervoor zou de restwarmte van de NAM een optie zijn (zie 3.3.3.2).



Figuur 15 Luchtfoto van het project Kooyhaven. De wal met de uiteindelijke groenzone is aangegeven met de rode pijltjes

Marsdiepkade

De Marsdiepkade is de locatie om een haven gebonden bedrijf te vestigen, die afhankelijk is van een locatie aan een diepzeekade met een directe verbinding met zee. De herontwikkeling van de locatie stelt twee hectare aan uitgeefbare grond beschikbaar. De locatie is bij uitstek geschikt voor een bedrijf die afhankelijk is van een diepzeekade en hierdoor zou bijvoorbeeld de vestiging van windoffshore een logische keus zijn. PoDH onderzoekt ook, in het kader van het project Warmtenet, de mogelijkheden tot het aansluiten van de Marsdiepkade op het huidige Defensie warmtenet (zie 3.3.3.2 voor meer informatie).



Figuur 16 Herontwikkeling van de Marsdiepkade. De grond is momenteel nog in gebruik door Defensie en Rijkswaterstaat en in eigendom bij het Rijk.

3.3.4.4 Onderzoek geluidsruijnte

De geluidsruijnte in de haven is zeer beperkt. Uitbreiding van de haven is alleen zinvol als de terreinen ook daadwerkelijk in gebruik genomen mogen worden. Om tot uitvoering van de Routekaart “Programma voor ontwikkeling” te kunnen komen is een integraal geluidsruijnteonderzoek benodigd. Naar verwachting is dit onderzoek eind 2017/begin 2018 afgerond waarna de resultaten gecommuniceerd zullen worden naar belanghebbenden.

Zo zullen bewoners geïnteresseerd zijn in de gevolgen van de havenuitbreidingen voor hun woonsituatie, maar zal de bedrijvensector willen weten welke activiteiten ze op welke locatie kunnen ontplooiën.

Ook zal gekeken worden welke maatregelen bij reeds bestaande bedrijven genomen kunnen worden ter beperking van de geluidsproductie, waardoor er wellicht meer ontwikkelmogelijkheden zijn in de haven.

3.3.5 Dredging

PoDH heeft gesprekken lopen om zich aan te sluiten bij een bestaand samenwerkingsverband tussen de Waddenzeehavens van Defensie, Harlingen, Groningen Seaports, Nioz en Oudeschild om gezamenlijk het onderhoudsbaggerwerk in de markt te zetten. Hiervoor is voor PoDH nog wel een inhaalslag nodig van het baggerwerk in het Nieuwe Diep. Nadat de bodem op het gewenste niveau is gebracht, zal PoDH mogelijk aansluiten bij dit onderhoudscontract. Uit het milieukundige bodemonderzoek is gebleken dat een deel van het slib op de Waddenzee gestort kan worden en een deel naar elders afgevoerd moet worden. De baggerwerkzaamheden zullen in 2017/2018 uitgevoerd gaan worden en ongeveer 300.000 m³ bedragen. Voor het eventuele onderhoud is nog geen schatting.

Vorbereiding grootschalige baggerwerkzaamheden in het Nieuwe Diep gestart

Datum: 14-06-2017



Tauw (Europees advies- en ingenieursbureau) is gestart met de voorbereiding van het grootschalig baggerwerk in het Nieuwe Diep in opdracht van NV Port of Den Helder. In totaal moet circa 300.000 m³ gebaggerd worden om de haven op voldoende nautische diepte te krijgen, zodat ook in de toekomst de achterliggende havens bereikbaar blijven voor de steeds groter wordende schepen. Tauw verzorgt ook de begeleiding van de uitvoering.

NV Port of Den Helder wil de internationale concurrentiepositie van offshore- en defensiehaven krachtig neerzetten. Het havenbedrijf houdt zich bezig met de aanleg en renovatie van kades, uitgifte van bedrijfsgronden en de zorg voor een vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart. Met als doel om de economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio te bevorderen.

4 Responsibilities and Resources

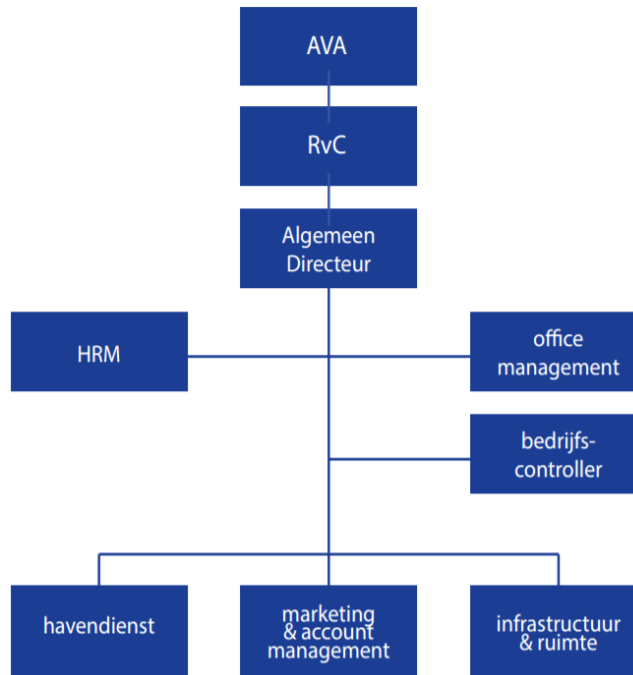
4.1 Environmental Responsibilities of Key Personnel

Environmental Responsibilities of Key Personnel*		
For those areas for which the Port authority has responsibility, what personnel are responsible for the following functions?		
	Port of Den Helder	Others
Port Operations (Dredging)	Technisch Beheer	
Port Operations (Navigation)	Havendienst	Rijkshavenmeester
Port Operations (Shipping)	Havendienst	Rijkshavenmeester
Port Operations (Terminals)	Havendienst	Agencies
Cargo Handling Operations		Agencies
Jetty/Wharf Management		Owner
Site Management	Havendienst/Technisch beheer	Owner
Strategic Planning	MT / CEO / RvC / AVA	
Supplies acquisition	Accountmanager/Salesmanager	Agencies
Operator Licensing/Permit	Havendienst	Owner/Agencies
Quality Management	CFO	Owner/Agencies
On site Contractor Management		Agencies
On site Conservation	Technisch beheer	Owner / User
Emergency Planning	Havendienst	Agencies
Waste Management	Beleidsadviseur	Captains / Agencies
Marina / Slipway management	Technisch beheer	Rijkswaterstaat
Environmental Document Management	Beleidsadviseur	
Environmental Data Management	Beleidsadviseur/Technisch beheer	
Soil pollution assessment	Havendienst	Regionale Uitvoeringsdienst
Air Quality monitoring		Regionale Uitvoeringsdienst
Water Quality monitoring		Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Vehicular Management of Terminal traffic	Technisch beheer	Owner/Agencies
Communication with external stakeholders about environmental subjects	Beleidsadviseur	
Port security	(dep.) Port Security Officer (PSO)/ Port Facility Security Officer (PFSO)	Port Security Authority (PSA)

*** Key personnel are those managers and others who are responsible for environment critical activities that may affect the environment. These are activities that may cause, control or minimise environmental impacts when managed, or may cause impacts if control was lost or that may result in a breach of environmental policy or regulations.**

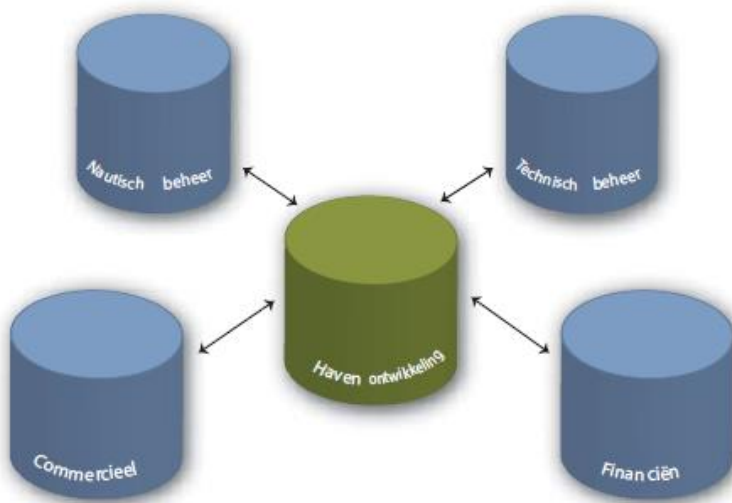
4.2 Organisation structure

Port of Den Helder is een overheids NV waarvan de aandelen in handen zijn van de gemeente Den Helder. De NV is per 1 maart 2013 ontstaan door de verzelfstandiging van het gemeentelijk havenbedrijf. Port of Den Helder kent een platte organisatiestructuur zoals zichtbaar in Figuur 17. De organisatiestructuur bestaat uit een Management Team, drie lijnafdelingen en drie staffuncties.



Figuur 17 Organogram van PoDH

De havenontwikkeling van de haven is als kerntaak van PoDH volledig ingebed in de organisatie. De programmamanagement organisatie is in de lijn belegd bij de afdeling Infrastructuur & Ruimte, maar leunt op de nautische, commerciële, technische en financiële beheerfuncties van de organisatie.



Figuur 18 Relaties tussen de ontwikkelfunctie en de vier genoemde beheerfuncties

4.3 External responsibilities

Party	Responsibility
Rijkswaterstaat	Traffic and roads Protection against water – maintenance dikes and shore line
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (regional water board)	Coastal security (dikes) <i>Waterstaatswerken</i> Water quality Water permits
Ministry of infrastructure and the environment	Safety on the water (<i>rijkshavenmeester</i>) Port Control
Inspectie Leefomgeving & Transport	Port State Control - Monitoring compliance with environmental laws and regulations for port waste collectors on mobile collection facilities (trucks, barges) Supervisory authority
RUD – Regionale Uitvoerings Dienst Noord-Holland Noord	Enforcement Supervision waste treatment plants and stationary collection facilities
Province Noord-Holland	Nature conservation Channel and lock management (Noord-Hollandskanaal – Koopvaardersschutsluis)
Municipality Den Helder	<i>Omgevingsvergunning</i> Land use planning reports
Ministry of Defence	<i>Scheepvaartverkeerswet</i> Safety on the water (<i>rijkshavenmeester</i>) Bridge management (Moormanbridge)
Companies	Comply with requirements in laws, regulations, permits and the <i>gebruiksvoorschriften</i> (port's conditions of use) of the port

4.4 Resources allocated for Port Environmental Management

PoDH realiseert zich dat het als zeehaven werkt in een unieke ecologische context, UNESCO werelderfgoed Waddenzee, en beschouwt haar milieu- en omgevingsbeleid als belangrijke steunpilaren onder de economische ontwikkeling van de haven. Het milieu- en omgevingsbeleid is geïntegreerd in het businessplan van PoDH en raakt steeds meer verweven met de verschillende activiteiten in de haven. PoDH is toegewijd aan haar duurzame status en heeft verschillende stappen ondernomen om hier zowel tijd als geld aan te besteden:

- De tweejaarlijkse EcoPorts certificering van ESPO is opgenomen in de begroting;
- De haven heeft, gezamenlijk met de andere Waddenzeehavens, een gift van €5000 gedaan aan het KIMO aan het Fishing for Litter project ter ondersteuning van de voortzetting hiervan;
- De beleidsadviseur is verantwoordelijk voor de uitvoering van het milieu- en omgevingsbeleid, het uitvoeren van activiteiten om de indicatoren te volgen en voor continuering van de EcoPorts certificering;
- Samenwerking met verschillende partijen om de duurzaamheid zowel binnen als buiten de haven te vergroten zoals met de intentieverklaring warmtenet, de samenwerking met het bedrijf *Bluewater* en de Dark Sky intentieverklaring;
- Samenwerking met andere Waddenzeehavens en kennisinstellingen zoals Wageningen Universiteit om ervaringen uit te wisselen en problemen te bespreken;
- Beschikbaar stellen van geld en acquisitie van aanvullende fondsen om duurzame projecten te ondernemen zoals de installatie van walstroomfaciliteiten langs de kades en de aanleg van energie zuinige LED-verlichting

Daarnaast heeft PoDH ook een structuurvisie voor de haven ontwikkeld en herkend dat er kansen liggen in de energietransitie. Hierdoor kan de haven zich strategisch gaan positioneren op de markt voor onderhoud van offshore windenergieparken, maar hier ook rekening mee houden met de inrichting van de haven. Hiermee demonstreert PoDH dat het op zowel de korte als lange termijn rekening houdt met de verduurzaming van de haven.

Het milieu- en omgevingsbeleid is verder met elkaar geïntegreerd. Dit PERS toont een sterkere programmatische aanpak dan het vorige PERS. Zo hebben de omgevingsaspecten geluid, havenuitbreiding en energie overlappende thema's zoals een integraal onderzoek naar de geluidsruimte in de haven (in samenwerking met de defensie-haven), de installatie van walstroomfaciliteiten en de toekomstbestendige blik van havenuitbreidingsinvesteringen. PoDH werkt richting een verdere integratie van de omgevingsaspecten om zo tot een continue verbetering van het milieu- en omgevingsbeleid te komen. Een tweede verbetering komt voort uit het gebruik van prestatie-indicatoren. Door richting een meetbaar doel te werken kan PoDH beter haar beleid evalueren en verbeteren.

5 Conformity review on legal requirements and policy

PoDH verbindt zich in deze beleidsverklaring aan haar intentie om een milieu- en omgevingsbeleid te ontwikkelen en te actualiseren. De coördinatie hiervan valt onder de verantwoordelijkheid van de beleidsadviseur. De persoon in deze positie draagt zorg voor het:

- Ontwikkelen en onderhouden van de EcoPorts certificering;
- Verzamelen van gegevens voor de indicatoren van de PERS;
- Samenwerken met onderzoeksinstituten, Waddenzeehavens of andere organisaties en deskundigen wanneer nodig;
- Op de hoogte blijven van wettelijke verplichtingen op internationaal, nationaal, regionaal en lokaal niveau door jaarlijks het overzicht van relevante wet- en regelgeving te actualiseren door verschillende bronnen te raadplegen;
- Stimuleren en op de hoogte blijven van duurzame initiatieven in de haven.

De naleving van de wetgeving wordt gecontroleerd door verschillende overheidsinstanties:

- Op nationaal niveau garandeert de Inspectie Leefomgeving en Transport van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de naleving van wettelijke voorschriften met betrekking tot duurzaamheid en fysieke veiligheid;
- Op regionaal en lokaal niveau waarborgt de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (RUD) naleving van regionale en lokale wetgeving van onder andere de gemeente Den Helder, c.q. PoDH.

De inspecties door deze controle/handhavings instanties garanderen dat PoDH voldoet aan de wetgeving. De jaarlijkse actualisatie van het overzicht van wet- en regelgeving dat door de beleidsadviseur gemaakt wordt, is een nuttig instrument om ervoor te zorgen dat PoDH ook in de toekomst blijft voldoen aan wettelijke normen en eisen.

6 Best Practices

Port of Den Helder - Kooyhaven	
1. Project description	
<p>De haven onderscheidt zich met het project Kooyhaven van de traditionele haven. De traditionele haven kenmerkt zich door de aandacht met name op economische en management factoren te richten. PoDH richt zich met de groenwal op het terrein ook op ecosysteem services, morfologie van het landschap en recreatie. Daarnaast levert Kooyhaven een uitbreiding aan de haven, waarmee meer bedrijvigheid aangetrokken kan worden, wat positief is voor de sociaal-economische positie van de Kop van Noord-Holland. Hiermee vervult de haven verschillende functies voor de regio. Deze binnenhaven zal een aanvulling zijn op de zeehaven. “Wat moet voor de sluis, wat kan na de sluis”.</p> <p>De verschillende gebruikte technologieën zoals LEDverlichting, een gescheiden rioolsysteem, walstroom en de groenwal zijn verbonden aan verschillende milieuaspecten zoals vermindering van het energiegebruik en lichtvervuiling, het beperken van geluidsoverlast, het op een verantwoorde manier integreren van het gebied in het landschap en het bevorderen van recreatie. Kooyhaven is een voorbeeld van een projectmatige aanpak van omgevings- en milieufactoren door PoDH.</p> <p>Een overzicht van de verschillende technologieën en hun milieuaspecten:</p> <p><i>LEDverlichting</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermindering van energieverbruik en lichtvervuiling <p><i>Gescheiden rioolsysteem</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermindering van energieverbruik (bij zuivering) en risico voor riooloverstromingen <p><i>Groenwal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Recreatieve functie, vermindering van geluidsoverlast voor omwonenden en verhogen van de overstromingsveiligheid <p><i>Walstroom</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermindering van energieverbruik en geluidsoverlast en voorkoming vermindering van luchtkwaliteit <p><i>All-electric</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspelen op de Energieagenda door het stimuleren van alternatieven voor energieopwekking 	



2. Environmental Aspects involved


- Energie
- Geluid
- Veiligheid
- Luchtkwaliteit


3. Stakeholders involved

PoDH

4. Contact for information

Contact name:	Andrea van Santen
Job title/position:	Beleidsadviseur
Postal address:	Het Nieuwe Diep 33-3, 1781 AD Den Helder
Telephone:	(0223) 618481/06-10968453
E-mail:	avansanten@podh.eu
Website:	www.portofdenhelder.eu

Peterson / Port of Den Helder – SNS-pool	
1. Project description	
	<p>De offshore-industrie is belangrijk voor de haven van Den Helder. De sector is hier al meer dan dertig jaar gevestigd met zowel operatie als onderhoud van platformen. Mede door de unieke combinatie van zeehaven en luchthaven (materieel met schepen/personeel met helikopters naar zee). Dagelijks worden vanuit de haven goederen en bemanningsleden naar 140 productieplatforms en verschillende booreilanden in het Nederlandse deel van het Continentaal Plat gebracht. Den Helder is een uitstekende uitvalsbasis voor de offshore sector met de kortste vaartijden van het grootste aantal platformen op het Nederlands continentaal plat en een open zee verbinding, maar biedt ook een optimale dienstverlening aan de internationale offshore industrie.</p> <p>De Southern North Sea Pool (SNS pool) is een groep van tien bedrijven die hun logistieke operaties hebben samengevoegd. Het concept bestaat al sinds 1993, maar bestaat sinds 2002 in haar huidige grootschaligere vorm bij de oprichting van de SNS Pool in Den Helder. Sinds 2006 maakt het luchtvervoer per helikopter hier ook onderdeel van uit. De centralisatie maakt snelle en efficiënte logistieke diensten mogelijk.</p> <p>De belangrijkste doelstellingen van de SNS Pool zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaliseren van de logistieke efficiëntie door transporten te combineren; • Maximaliseren van veiligheid door hoge kwaliteitsnormen en normalisatie van de veiligheidsvoorschriften en regelgeving; • Minimaliseren van milieubelasting door gevaren en gevlogen afstanden te verminderen. <p>De invoering van de SNS-pool heeft geleid tot 40% reductie in schepen en dus ook in uitstoot van fijnstof, besparing brandstof etc. Daarnaast is het aantal supply bases teruggebracht van 10 naar 1.</p> <p>De mogelijkheden van (bio)GTL worden momenteel bekeken. Bovendien zorgt de ontwikkeling van Paleiskade 2 voor meer logistieke ruimte. Op termijn zou dit logistieke concept ook gebruikt kunnen worden voor het onderhoud van windparken. Het concept geniet wereldwijde belangstelling; zo heeft Peterson, het bedrijf achter de SNS Pool recentelijk een contract getekend in Trinidad en Tobago voor het opzetten van dit concept, en zijn ze bezig met vergelijkbare concepten in Qatar, Maleisië en Australië</p>

		
	<p>2. Environmental Aspects involved</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Luchtemissies; • Gebruik natuurlijk hulpbronnen; • Geluid • Ruimte 	
	<p>3. Stakeholders involved</p>	
	<p>Centrica Energy, Dana Petroleum, Engie, NAM, Oranje-Nassau Energie, Peterson, Petrogas, TAQA, TOTAL, Wintershall.</p>	
	<p>4. Contact for information</p>	
	<p>Contact name: Peterson Den Helder BV Job title/position: Jan Schipper Postal address: Paleiskade 41, 1781 AN Den Helder Telephone: 0223 - 685100 E-mail: jschipper@onepeterson.com Website: www.onepeterson.com / www.snspool.com</p>	

7 Bijlagen

7.1 Klachtenformulier afvalfaciliteiten

Formulier klachten en tekortkomingen

1. Gegevens betreffende het schip

Naam van het schip:
 Eigenaar of exploitant van het schip:
 Kenletters of -cijfers:
 IMO nummer:
 Bruto-inhoud in registertonnen:
 Haven van registratie:
 Scheepstype:
 olietanker chemicaliëntanker
 Ferry cruise-schip
 vrachtschip bulkcarrier
 ander type (specificeren)

2. Gegevens betreffende de haven

Land:
 Haven of havengebied:
 Kade, pier, ligplaats of ankerplaats:
 Exploitant van de havenontvangstvoorziening (indien bekend):
 Datum van aankomst:
 Datum van het voorval:
 Datum van vertrek:

3. Aard en geschatte hoeveelheid aangeboden scheepsafval

3.1 Olie (Marpol Annex I)

Type oliehoudend scheepsafval:	
Bilgewater	m3
Sludge afkomstig van de brandstofzuiveringsinstallatie	m3
Schiffers en slops afkomstig van gereinigde tanks	m3
Vervuild ballastwater	m3
Tankwaswater	m3
Ander scheepsafval (specificeren)	m3
Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?	Ja/Nee
Kosten:	

3.2 In bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen (Marpol Annex II)

Type mengsel van water en residu van schadelijke vloeistof dat afkomstig is van tankwassingen en dat aan een havenontvangstvoorziening is aangeboden	
Categorie A stof	m3
Categorie B stof	m3
Categorie C stof	m3
Ander stof (specificeren)	m3
De stof wordt aangemerkt als: stollend of stof met een hoge viscositeit (aankruisen)	
Gangbare benaming van de vervoerde schadelijke vloeistof:	
Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?	Ja/Nee
Kosten:	

3.3 Vuilnis (Marpol Annex V)

Type vuilnis	
Plastic	m3
Stuw hout en verpakkingsmateriaal dat blijft drijven	m3
Vermalen resten van papier, lompen, glas, metalen, flessen, aardewerk, etc.	
m3	
Papier, lompen, glas, metalen, lompen, flessen, aardewerk, etc.	m3
Voedselresten	m3
Asresten uit de verbrandingsinstallatie	m3
Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?	Ja/Nee
Kosten:	

3.4 Overige afvalstoffen

4. Werden aangeboden scheepsafval of restanten van schadelijke stoffen door de exploitant van de havenontvangstvoorziening geweigerd?

5. Ontoereikendheid van de havenontvangstvoorziening

5.1 Opmerkingen over de ontoereikendheid

5.2 Locatie van de havenontvangstvoorziening (dichtbij het schip, moeilijk te bereiken locatie, noodzaak tot verhaalbeweging of andere manoeuvre)

5.3 Indien u problemen ondervond, met wie hebt u dit probleem besproken, of bij wie heeft u dit eerder gemeld?

5.4 Heeft u voorafgaand aan de aankomst in de haven uw afgiftebehoefte in overeenstemming met de geldende regelgeving gemeld? Ja/Nee

5.5 Heeft u bij aankomst een bevestiging ontvangen over de beschikbaarheid van de verlangde havenontvangstvoorziening? Ja/Nee

6. Aanvullende opmerkingen

7. Handtekening van de kapitein of diens vertegenwoordiger

Datum

7.2 Subsidietoekenning walstroomfaciliteiten

ONTVANGEN 14 DEC. 2016
PODH16 I - 0073

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

NV Port of Den Helder
De heer J.F. Bolderheij
Postbus 4058
1780 HB Den HelderGedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw J. Bosch
CZ/SI/SUTelefoonnummer +31235144398
boschj@noord-holland.nl

1 | 6

Betreft: Verlenen subsidie
Project: Walstroom PoDH

Verzenddatum

13 DEC. 2016**Kenmerk**
859903/891060

Geachte heer Bolderheij,

Uw kenmerk

Op 15 september 2016 hebben wij uw subsidieaanvraag op grond van de Uitvoeringsregeling Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens Noord-Holland 2016 (hierna: de uitvoeringsregeling) ontvangen. U vraagt deze subsidie aan voor het project 'Walstroom Port of Den Helder'. De totale kosten van de activiteiten bedragen volgens uw aanvraag € 1.461.240,-. U vraagt een subsidie aan van € 730.620,-.

Kern van de beschikking

Wij verlenen uw organisatie een subsidie van maximaal € 500.000,-. Ons besluit wordt hieronder toegelicht.

Staatssteun

Wij hebben op basis van de door u aangeleverde informatie getoetst of er sprake is van staatssteun. Naar aanleiding hiervan zijn wij van mening dat deze subsidie weliswaar aangemerkt wordt als staatssteun, maar dat deze gerechtvaardigd kan worden verstrekt onder een van de vrijstellingen van de Algemene groepsvrijstellingsverordening (AGVV).

Wij passen artikel 36 toe:

Investeringssteun om ondernemingen in staat te stellen verder te gaan dan Unienormen inzake milieubescherming of om, bij ontstentenis van Unienormen, het niveau van milieubescherming te verhogen, is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag en is van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag vrijgesteld, mits de in dit artikel en in hoofdstuk I vastgestelde voorwaarden zijn vervuld.

De in aanmerking komende kosten zijn de bijkomende investeringskosten, die nodig zijn om verder te gaan dan de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

toepasselijke Unienormen of om, bij ontstentenis van Unienormen, het niveau van milieubescherming te verhogen.

Deze kosten worden als volgt vastgesteld: de kosten van investeringen in milieubescherming worden vastgesteld ten opzichte van een vergelijkbare, minder milieuvriendelijke investering die zonder de steun op geloofwaardige wijze zou zijn verricht. Het verschil tussen de kosten van beide investeringen levert de met milieubescherming verband houdende kosten op en geldt als de in aanmerking komende kosten. (Artikel 36, lid 5 sub b).

Subsidieverlening

De activiteiten waarvoor u subsidie aanvraagt, passen binnen het provinciale subsidiebeleid zoals verwoord in de uitvoeringsregeling. Gelet op de artikelen 1, 2 en 11 van de uitvoeringsregeling hebben wij dan ook besloten uw organisatie een subsidie te verlenen voor het project 'Walstroom'.

Op 7 oktober hebben wij u om toelichting verzocht. Uw toelichting met daarin een aanpassing van het dekkingsplan ontvingen wij op 21 oktober 2016. Hieruit blijkt dat u een subsidie aanvraagt van € 500.000,-.

De subsidie bedraagt 50% van de voor subsidie in aanmerking komende extra investeringskosten van € 1.230.000,- met een maximum van € 500.000,-.

De subsidie is als volgt berekend.

Onderdeel	Totale kosten in euro's
Nieuwe Diep Zuid	€ 905.000,-
Spoorweghaven	€ 115.000,-
Nijverheidskade	€ 210.000,-
Indirecte kosten	€ 231.240,-
Totale kosten	€ 1.461.240,-
Minus indirecte kosten	€ 231.240,-
Extra investeringskosten:	€ 1.230.000,-

Indirecte kosten vatten wij niet op als extra investeringskosten ten behoeve van het realiseren van een hoger niveau van milieubescherming. Dit heeft echter geen invloed op de berekening van de hoogte van het subsidiebedrag. De kosten bestaan per locatie uit het loskoppelen, verwijderen en afvoeren van bestaande voorzieningen, leveren en plaatsen transformatorstation en hoofdverdeelkast,



BTW

U geeft aan dat de BTW-kosten voor uw organisatie zijn te verrekenen of te compenseren. Daarmee vormen ze geen kostenpost over de te subsidiëren activiteiten. In de subsidie zijn dan ook geen BTW-kosten opgenomen.

Onderbouwing

Omdat het subsidieplafond niet is behaald is er geen rangschikking aangebracht in de aanvragen op de doelstelling verbeteren luchtkwaliteit.

Verplichtingen

De volgende verplichtingen zijn op deze subsidieverlening van toepassing.

- U bent verplicht om voor **30 juni 2017** te starten met de gesubsidieerde werkzaamheden zoals omschreven in uw projectplan. In uw aanvraag heeft u aangegeven dat u start in januari 2017. U bent verplicht om ons een melding te sturen van de daadwerkelijke start (een onomkeerbaar begin van de activiteiten).
- **Vóór 1 februari 2018** verwachten wij een beknopte tussenrapportage.
- U moet de betreffende activiteiten **vóór 31 december 2018** afronden. Uit uw aanvraag blijkt dat u de activiteiten voor 31 augustus 2018 zult afronden. Deze datum houden wij aan voor de vaststelling.
- U moet wijzigingen in de planning of het voortijdig stopzetten van de activiteiten zo snel mogelijk maar *uiterlijk binnen 2 maanden na dit feit* aan ons te melden;
- U moet het wijzigen van de inhoud van de activiteiten of kostenoverschrijdingen op de begroting van meer dan 10% op de begroting *vooraf* melden.
- **Formulieren**
Om wijzigingen door te geven, over de voortgang te rapporteren en een vaststellingsverzoek in te dienen moet u de bepaalde formulieren gebruiken. Deze kunt u downloaden via het 'Digitaal Loket/Subsidies' (www.noord-holland.nl) onder 'Algemene subsidieformulieren'.

- **Logo en naam provincie Noord-Holland**
U moet bij iedere publiciteitsuiting, die betrekking heeft op de gesubsidieerde activiteit, het logo van de provincie Noord-Holland (laten) afbeelden en de naam van de provincie Noord-Holland noemen. U kunt een logo van de provincie vinden door in het Digitaal Loket/Subsidies te klikken op de link naar de logo's.

Mogelijke vergunningen

Mogelijk heeft u een (omgevings-)vergunning of een ontheffing nodig voor uw project. Wij wijzen u er op dat u zelf verantwoordelijk bent voor het tijdig aanvragen en in bezit hebben van deze (omgevings-)vergunning of ontheffing om uw project te kunnen uitvoeren. Deze subsidieverlening betekent ook niet dat eventuele al ingediende aanvragen voor een (omgevings-)vergunning of ontheffing automatisch zijn goedgekeurd.

Voorschot

Wij hebben tevens besloten u een voorschot te verlenen. Dit voorschot bedraagt € 400.000,-, dat wil zeggen maximaal 80% van de aan u verleende subsidie. Dit voorschot wordt overgemaakt op IBAN NL42 BNGH 0285 1571 91 onder vermelding van het kenmerk van dit besluit.

Aanvraag tot vaststelling van de subsidie

U bent verplicht om binnen 13 weken na afloop van de activiteiten bij ons een aanvraag tot het vaststellen van deze subsidie in te dienen. Omdat de activiteiten volgens uw projectomschrijving op 31 augustus 2018 zijn afgelopen, verwachten wij in ieder geval **uiterlijk op 1 december 2018** deze aanvraag tot vaststelling van de subsidie van u te ontvangen.

U moet hiervoor het formulier "Aanvraag vaststelling subsidie" en "Eindrapportage" gebruiken, die u kunt downloaden via het Digitaal Loket/Subsidies (www.noord-holland.nl).

Deze aanvraag moet u in elk geval voorzien van:

- **Een activiteitenverslag** waarin tenminste een inhoudelijke beschrijving is opgenomen van de aard en omvang van de gerealiseerde activiteiten waarvoor de subsidie aan u is verleend. Het verslag dient op dezelfde wijze te zijn opgesteld als het plan op basis waarvan de subsidie is verleend, zodat een goede vergelijking van de gestelde en behaalde doelen en resultaten mogelijk is;
- **Een financieel verslag** waarin de relatie van deze activiteiten met de kosten daarvan zichtbaar is. De presentatie van de financiële kengetallen in dit verslag moet overeen komen met de presentatie

van die kengetallen in de begroting, zodat een goede vergelijking van de financiële kengetallen mogelijk is;

- **Een controleverklaring omtrent de getrouwheid van het financiële verslag:** opgesteld door een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. Hiervoor kunt u gebruik maken van het format controleverklaring, te downloaden via het 'Digitaal Loket/Subsidies/Algemene formulieren' (www.noord-holland.nl);

Een aanvraag om de subsidie vast te stellen in de vorm van een factuur accepteren wij niet. Kopieën van facturen van anderen die betrekking hebben op de activiteiten, dienen als onderbouwing van de financiële verantwoording.

Wij maken u erop attent dat u verplicht bent om het subsidiebedrag aan ons terug te betalen als de gesubsidieerde activiteiten niet worden uitgevoerd of plaatsvinden. Als de activiteiten niet geheel worden uitgevoerd, stellen wij de subsidie naar rato lager vast.

Deggendorfclausule

De subsidieverklaring kan niet worden gebruikt voor andere activiteiten dan die in de

wijzigen subsidies. Deze vindt u op het Digitaal Loket/Subsidies (www.noord-holland.nl).

Wij wensen u veel succes bij de uitvoering van de activiteiten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Unitmanager Subsidies
dhr. drs. A.D. Teerlink

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan gedeputeerde staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Wij verzoeken u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent. Ook kunt u voor meer informatie de provinciale website bezoeken: www.noord-holland.nl.

Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en medewerkers die namens het college van gedeputeerde staten deelnemen. Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan. Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend. Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u – bij een spoedeisend belang – een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland.

Het was een experiment: de vogelrots vlak bij de Balgzandpolder op normaalge grond van Milieupark Oost. Maar het is nu al geïmagineerd. Boven op de vijf meter hoge rots, die oorspronkelijk is voor vossen en andere jagers van eieren en jonge vogels, zijn honderden vogels gaan broeden. Visieel en hoorbaar stemt kleine pieken en zingen zijn alermaal op de broedplaats terechtgekomen. In de twaalf uur hebben eeverzwaluwen hun intrek genomen.

Vogelrots beschermt tegen vos



De Avon van Sprockel

De Avon van Sprockel - We zijn al lang de vogelrots vlak bij de Balgzandpolder, ook gebouwd door de natuur. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat.

Sprockel - De vogelrots is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat.

Kal - De vogelrots is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat.



In deze polder hebben overvloedige afvalstoffen gebouwd.

Samenwerking bij vogelrots
De Avon van Sprockel - De vogelrots is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat. Het is een natuurproject van de Provincie Zeeland, dat de natuur terug wil brengen naar zijn oorspronkelijke staat.

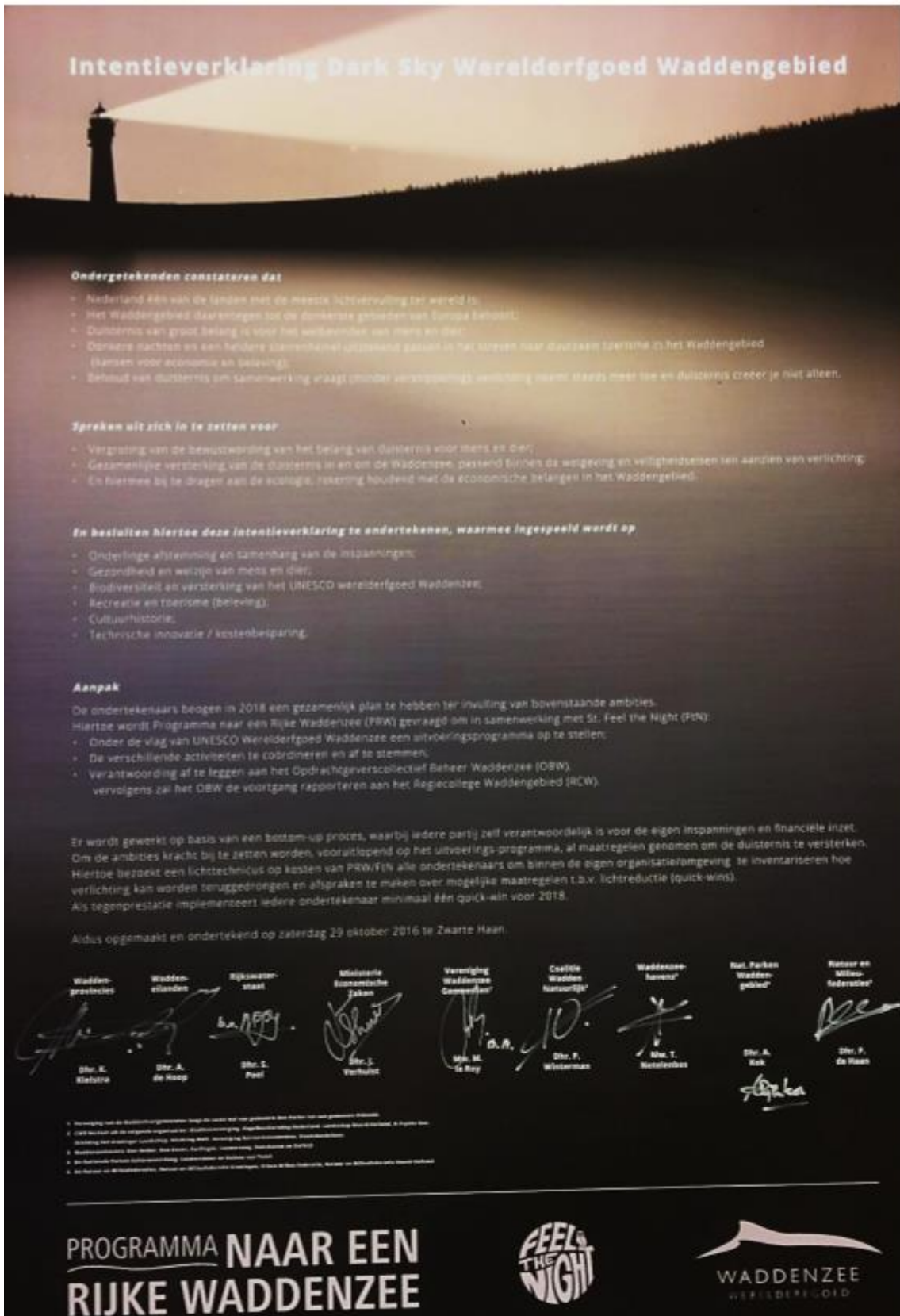


Geïmagineerd vogelrots op de veldpolder van de vogelrots.



De veld waar overvloedige afvalstoffen gebouwd.

7.4 Ondertekende Dark Sky Intentieverklaring



Intentieverklaring Dark Sky Werelderfgoed Waddengebied

Ondertekenden constateren dat

- Nederland één van de landen met de meeste lichtvervuiling ter wereld is.
- Het Waddengebied (daaromheen tot de donkerste gebieden van Europa behoort).
- Duisternis van groot belang is voor het welbevinden van mens en dier.
- Donkere nachten en een hogere sterrenrijke uitstraling passen in het streven naar duurzaam toerisme in het Waddengebied (kansen voor economie en beleving).
- Behoud van duisternis en samenwerking vraagt omduidelijk verduisteringsrichting waarin steeds meer toe en duisternis creëren niet alleen.

Spreekten uit zich in te zetten voor

- Verhoging van de bewustwording van het belang van duisternis voor mens en dier.
- Gezamenlijke versterking van de duisternis in en om de Waddenzee, passend binnen de wetgeving en veiligheidsnormen ten aanzien van verlichting.
- En hiermee bij te dragen aan de ecologie, reukering houdend met de economische belangen in het Waddengebied.

En besluiten hiermee deze intentieverklaring te ondertekenen, waarmee ingespeeld wordt op

- Onderlinge afstemming en samenhang van de inspanningen;
- Gezondheid en welzijn van mens en dier;
- Biodiversiteit en versterking van het UNESCO werelderfgoed Waddenzee;
- Recreatie en toerisme (beleving);
- Cultuurhistorie;
- Technische innovatie / kostenbesparing.










Aanpak

De ondertekenaars beogen in 2018 een gezamenlijk plan te hebben ter invulling van bovenstaande ambities. Hiertoe wordt Programma naar een Rijke Waddenzee (PRW) gevraagd om in samenwerking met St. Feel the Night (FTN):

- Onder de vlag van UNESCO Werelderfgoed Waddenzee een uitvoeringsprogramma op te stellen;
- De verschillende activiteiten te coördineren en af te stemmen;
- Verantwoordelijkheid af te leggen aan het Oudruchtcollectief Baar Waddenzee (OBW), vervolgens zal het OBW de voortgang rapporteren aan het Regiecollege Waddengebied (RCW).

Er wordt gewerkt op basis van een bottom-up proces, waarbij iedere partij zelf verantwoordelijk is voor de eigen inspanningen en financiële inzet. Om de ambities kracht bij te zetten worden, vooruitlopend op het uitvoeringsprogramma, al maatregelen genomen om de duisternis te versterken. Hiertoe bezoekt een lichttechnicus op kosten van PRW/FTN alle ondertekenaars om binnen de eigen organisatie/omgeving te inventariseren hoe verlichting kan worden teruggebracht en afspraken te maken over mogelijke maatregelen (b.v. lichtreductie (quick-wins)). Als tegenprestatie implementeert iedere ondertekenaar minimaal één quick-win voor 2018.

Aldus opgemaakt en ondertekend op zaterdag 29 oktober 2016 te Zwarte Haan

 Dhr. K. Kleistra	 Dhr. A. de Hoop	 Dhr. S. Poel	 Dhr. J. Verhulst	 Mr. M. de Rey	 Dhr. P. Witterman	 Dhr. T. Nettekoven	 Dhr. A. Bak	 Dhr. P. de Haan
---	--	---	---	--	---	---	--	--

1. De afbeelding van de Waddenzee-gemeenschap wordt de naam van het gemeentelijk Bestuur van de Waddenzee. 2. De afbeelding van de Waddenzee-gemeenschap wordt de naam van het gemeentelijk Bestuur van de Waddenzee. 3. De afbeelding van de Waddenzee-gemeenschap wordt de naam van het gemeentelijk Bestuur van de Waddenzee. 4. De afbeelding van de Waddenzee-gemeenschap wordt de naam van het gemeentelijk Bestuur van de Waddenzee. 5. De afbeelding van de Waddenzee-gemeenschap wordt de naam van het gemeentelijk Bestuur van de Waddenzee.

PROGRAMMA NAAR EEN RIJKE WADDENZEE

FEELS THE NIGHT

WADDENZEE WERLDERFGOED

7.5 Wettelijk kader

Issue	Wetgeving
Waste	<p>International: MARPOL 73/78</p> <p>European: Richtlijn 2000/59/EG</p> <p>National: Wet milieubeheer</p> <ul style="list-style-type: none"> - besluit algemene regels voor inrichting milieubeheer - besluit inzamelen afvalstoffen - regeling inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen - regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke stoffen - landelijk afvalbeheerplan II 2009-2021 - publicatiereeks gevaarlijke stoffen <p>Wet voorkoming verontreiniging door schepen</p> <ul style="list-style-type: none"> - besluit voorkoming verontreiniging door schepen - regeling voorkoming verontreiniging door schepen - besluit havenontvangstvoorzieningen - regeling havenontvangstvoorzieningen - regeling inzake het scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen - besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerking scheepvaart - regeling meldingen en communicatie scheepvaart - beleidsregel ontheffing verlening afgifte scheepsafval <p>Kaderrichtlijn mariene strategie</p> <p>Provinciaal en lokaal: Provinciale milieuverordening Noord-Holland Havenbeheersverordening Port of Den Helder</p> <p>Overige: Scheepvaartreglement territoriale zee Wet economische delicten</p>
Noise	<p>Wet geluidhinder</p> <p>Wet milieubeheer, hoofdstuk 11</p> <p>Besluit geluid milieubeheer</p> <p>Gebruiksvoorschriften haven</p> <p>Omgevingsvergunning</p> <p>Bestemmingsplannen</p>
Energieverbruik + licht	<p>Structuurvisie Waddenzee</p> <p>Arbo-wet</p> <p>Wet milieubeheer</p> <p>Dark Sky intentieverklaring</p>

Nature	<p>Habitat richtlijn Vogelrichtlijn Natura 2000 Flora en fauna wet Structuurvisie Waddenzee Internationale afspraken en Europese richtlijnen Waddenzee:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verklaring van Schiermonnikoog - Verdrag van Bern - Verdrag van Bonn - Ramsar verdrag - Vogelrichtlijn - Habitat richtlijn - Europese Kaderrichtlijn water - Particularly sensitive Area - UNESCO Werelderfgoed - Afspraken IMO (internationale Maritime Organisatie) - Afspraken OSPAR (Oslo Parijs Conventie) <p>Wet natuurbescherming</p>
Baggeren	<p>Natura 2000 Structuurvisie Waddenzee Waterwet Wet milieubeheer Wet bodembescherming Besluit Bodemkwaliteit Landelijk meldpunt afvalstoffen European pollutant release and transfer register</p>
Safety	<p>Wet bestrijding ongevallen Noordzee Wet veiligheidsregio's ISPS-code Havenbeveiligingswet Incidentenbestrijdingsplan Waddenzee (IBP Waddenzee) Bestemmingsplan Besluit externe veiligheid transportroutes Besluit externe veiligheid buisleidingen Besluit externe veiligheid inrichtingen Besluit risico's zware ongevallen</p>
Water	<p>Wet milieubeheer Kaderrichtlijn water Wet geluidhinder Waterwet Grondwaterrichtlijn Wet verontreiniging oppervlakte water</p>
Ships	<p>SOLAS Verdrag Schepenwet Binnenvaartwet Scheepvaartverkeerswet Wet buitenlandse schepen</p>

Wet havenstaatcontrole
Wet laden en lossen zeeschepen
Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Legal statement

We state that the register of legal and other environmental requirements in this section of the PERS application, dated juli 2017, is suitable and relevant for the main environmental aspects of the Port of Den Helder.

Mr. C. Vierenhalm
Groningen Seaports Legal department

7.6 Flyer Visserij Afvalinzameling

Algemene inleiding

Op 20 november 2014 is de Green Deal Visserij voor een Schone Zee ondertekend.

Deze Green Deal is tot stand gekomen omdat de partijen zijn overeengekomen dat de maritieme afvalkringloop gesloten moet worden, door middel van afvalpreventie, afvalmanagement in de havens en door afgiftemaximalisatie van verschillende afvalstromen vanuit de visserij.

Een van de gestelde doelen hierbij is:

Artikel 1: Doelen

- De vissersschepen houden al het 'Fishing for litter' en al het operationeel scheepsafval en huishoudelijk afval dat niet geloosd mag worden apart aan boord en geven deze drie afvalstromen in de Nederlandse visserijhavens zoveel mogelijk apart af.
- In 2016 faciliteren vier visserijhavens de aangeboden afvalstromen uit de visserij op toereikende wijze en zonder oponthoud voor de vissers. De drie afvalstromen worden apart ingezameld.

Om deze doelstelling te realiseren is er door de Noordelijke Visserijhavens een overzicht van de inzamelingsfaciliteiten opgesteld, zodat nog duidelijker is waar en hoe de diverse afvalstromen afgegeven kunnen worden.

Faciliteiten in de haven van Den Helder

Soort afvalstroom	Afvalverwerker + contact	Opslag, hoe/waar	Opgehaald op	bijzonderheden
Annex I - Oliehoudend afval	SFAV lid: Main (0223-632177) Geen SFAV-lid: Main (0223 – 632177)	Via bilge boot of vacuüm wagen	Aanvraag	
Annex V- KGA	Main (0223-632177)	SFAV lid: SFAV zakken in kuub container op kade Geen SFAV lid: Main (0223 – 632177)	Aanvraag	Indien gelost wordt op visafslag: in container visafslag
Annex V - Huishoudelijk afval	Main (0223-632177)	In kuub container op de kade.		Indien gelost wordt op visafslag: in container visafslag
Oude netten (net afval)	Schone netten: inleveren bij CIV Overig: Main (0223 – 632177)	Bij CIV in container	Aanvraag	
Pluis	Inleveren bij CIV	CIV voert af		
Fishing for Litter (KIMO)	Bek & Verburg	In de daartoe bestemde container op de kade nabij visafslag		

Wie doet wat?

In Nederland kennen we voor de afgifte en verwerking van scheepsafval het systeem van directe en indirecte financiering.

Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV)

De visserij kan middels het betalen van een abonnementstarief lid worden van de SFAV (www.sfav.nl), telefoon 0527 – 683535).

Het abonnementstarief geldt als de indirecte financiering voor de afvalstromen Annex I en Annex V-KGA. De visser krijgt van de SFAV zakken uitgereikt die gebruikt kunnen worden voor Annex V-KGA.

Havenbeheerder

Naast het lidmaatschap van de SFAV betaalt de visser aan de havenbeheerder een vast bedrag (HAP-heffing) per binnenkomst voor de afgifte van Annex V-huishoudelijk afval. De havenbeheerder zorgt daarmee voor de inzameling, afvoer en verwerking van Annex V- huishoudelijk afval.

Is de visser (schip) **niet** lid van de SFAV dan is de visser zelf verantwoordelijk voor de afvoer van de afvalstromen. Zie hiervoor het Havenafval Plan NV Port of Den Helder, www.podh.eu/nl/havenafvalplan

Visser

Van de visser wordt verwacht dat hij zijn afval in de daartoe bestemde, in bovenstaande tabel verduidelijkte, opslag locaties deponeert of de inzamelaar belt voor de afgifte van o.a. vloeibare afvalstromen.

Overig bedrijfsafval:

Al het overige bedrijfsafval, bijv. netten, pluis, vistuig, pallets etc. valt onder het systeem van directe financiering.

Directe financiering wil zeggen dat de visser de afgifte hiervan rechtstreeks met de inzamelaar afrekent. De visser is hiervoor zelf verantwoordelijk.

Fishing for Litter

Het Fishing for Litter afval (het opgeviste afval uit zee) wordt door het KIMO kosteloos opgehaald en afgevoerd.

Contact gegevens:

NV Port of Den Helder

Het Nieuwe Diep 33

1781 AD Den Helder

Telefoon 06 – 109 684 53

e-mail: avansanten@podh.eu

www.podh.eu

7.7 Voortgangsrapport Green Deal Scheepsafvalketen per 1 januari 2017

		VOORTGANG		RESULTATEN EN EFFECTEN			
Deal nummer	Deal naam	1. Voortgang van het proces, worden naar verwachting de geplande resultaten tijdig gerealiseerd?	2. Toelichting op vraag 1, bij antwoord 2 t/m 5	3. Welke algemene (tussen)resultaten zijn bereikt met de deal? Wees alstublieft zo concreet en specifiek mogelijk.	Reeds bekende resultaten zijn hier vermeld	4. Geef als het kan, een inschatting van het effect qua duurzaamheid en/of qua groene groei van de resultaten die in deze deal zijn bereikt. ? Wees alstublieft zo concreet en specifiek mogelijk.	Reeds bekende effecten zijn vermeld
Niet wijzigen	Niet wijzigen	1. Deal is afgerond, resultaten zijn (grotendeels) bereikt 2. Deal loopt op schema, resultaten naar verwachting tijdig te realiseren 3. Deal loopt, resultaten naar verwachting vertraagd te realiseren 4. Deal loopt, slechts ten dele te realiseren 5. Resultaten worden niet gerealiseerd, deal kan worden	Open veld	Open veld		Open veld	
GD166	Scheepsafvalketen		3 Is gedeeltelijk wel en gedeeltelijk niet op schema. Lastige issues zijn het scheiden van schoon en vuil plastic en de lage olieprijs.	Situatie per deelnemende haven varieert: Amsterdam is het verst. Schoon plastic kan in de meeste van de deelnemende havens gratis worden ingeleverd, incentive is daarmee gerealiseerd. Resultaten kunnen beter, zo wordt in Rotterdam tot nu toe slechts 10% van het totaal aan plastic afval gescheiden als schoon plastic aangeboden (doel is 50%). Rapport onderzoek naar vormen voor efficiëntere inzameling is opgeleverd. Inzicht in transparantie in de keten moet nog worden toegevoegd.	Voor Maersk is Rotterdam een voorkeurshaven om afval af te geven, vanwege het afvalmanagement na afgifte aan een HOV. Vergunningen van HOVs worden geleidelijk aangepast om afvalscheiding aan boord te kunnen faciliteren.	Is niet goed mogelijk; de echte uitdaging ligt in dit geval niet zozeer in de kosten/baten maar vooral op het vlak van het realiseren van 'awareness' en daarmee actie bij alle betrokken partijen.	Er wordt reeds op beperkte schaal schoon plastic ingezameld voor recycling.

INPUT RIJK en OVERIGE DEALPARTIJEN				LESSEN	MONITORING	BIJ BIJNA AFGERONDE DEALS / OPSCHALING		OVERIG
5. Heeft het Rijk de voor haar voorziene input geleverd? Qua uren en eventueel middelen	6. Toelichting op vraag 5	7. Hebben de andere dealpartijen hun voorziene input geleverd? Qua uren en evt middelen	8. Toelichting op vraag 7	9. Zijn er in de Green Deal lessen geleerd die belangrijk zijn voor andere deals of vergelijkbare projecten, kunt u deze hier vermelden?	10. Is in deze deal een eigen monitoring opgezet en is deze beschikbaar?	11. Krijgen de acties uit de deal een vervolg, zo ja wat is dat vervolg	12. Welke (aanvullende) acties zijn nodig om dit vervolg mogelijk te maken, dit kunnen zowel acties van de Rijksoverheid als van de overige dealpartijen zijn?	Opmerkingen
1. Nog niet gestart 2. Geheel geleverd 3 Op schema, maar nog niet geheel geleverd 4. Vertraagd, maar wordt naar verwachting geheel geleverd 5. Kan niet, of op essentiële punten niet, worden geleverd.	Open veld	1. Geheel geleverd 2. Op schema, maar nog niet geheel geleverd 3. Vertraagd, maar wordt naar verwachting geheel geleverd 4. Kan niet, of op essentiële punten niet, worden geleverd.	Open veld	Open veld	1. Ja, is beschikbaar 2. Ja, is niet beschikbaar 3. Nee 4. Anders, namelijk ...	Open veld	Open veld	Open veld
	2 Ministerie van IenM geeft prima begeleiding en sturing aan deze deal.		2 Inzet wisselt per partij	Green Deals kosten tijd om tot resultaat te komen, zeker in een sector als deze met relatief veel 'conservatieve' partijen. Extra complicatie is dat het voor een aanzienlijk deel gaat om buitenlandse partijen.	4. Monitoring van de hoeveelheden ingezameld afval wordt gedaan via al bestaande systemen. De voortgang van de deal komt aan de orde tijdens werkgroepoverleggen. IenM (Coen Peelen) bewaakt de voortgang van de acties.	Een vervolgonderzoek richt zich op transparantie in de keten: daarbij moet inzichtelijk gemaakt worden welk pad het aangelande afval doormaakt (van afval tot product/energiebron). IenM kijkt ook naar de mogelijkheden om vergelijkbare afspraken in internationaal verband te maken. In OSPAR en bij EU is veel belangstelling om scheepsafval ook meer als grondstof te zien.	Beter afstemmen van wetgeving teneinde van afval naar product te komen. Regelgeving m.b.t. importeren van afvalstromen moet eenvoudiger.	

7.8 Voorstel voor een internationale Green Deal maritiem afval

OSPAR Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic

Meeting of the Environmental Impact of Human Activities Committee (EIHA)

Cork, Ireland: 3 – 7 April 2017

Guidelines to encourage advanced shipboard waste management (RAP ML Action 34)

Presented by the Netherlands and Belgium

Issue: Action 34 of the Regional Action Plan Marine Litter refers to *improve the implementation of the ISO standard 21070:2013 in relation to port reception facilities*. EIHA is invited to consider and comment on the draft OSPAR guidelines for action 34 and to agree on the way forward.

Actions requested

1. EIHA is invited to:
 - a. comment and, if appropriate, agree on the draft OSPAR guidelines, as outlined in Annex 1.
 - b. put arrangements in place to work towards an International Green Deal, as proposed in §6 and §7;

Background

2. Action 34 aims to improve the implementation of ISO standard 21070 for the management of shipboard garbage.
4. On the basis of the information collected from responses to the distributed questionnaire and from an internet search, a background document was drafted by The Netherlands and Belgium. In the background document best practice policies on how to encourage advanced shipboard waste management is examined. Several ports and Contracting Parties already facilitate and incentivize advanced onboard waste management, although the manner in which ships are facilitated and incentivized differs substantially. It was concluded that this situation is sub-optimal and that a more coordinated approach in the OSPAR region on the basis of best practices would be favourable.
5. EIHA 2016 and the OSPAR Commission 2016 approved the background paper on action 34. Furthermore EIHA has decided that a task group will be formed to develop draft guidelines in cooperation with ICG-ML. Draft guidelines were presented and discussed with ICG-ML in Copenhagen (8-10 November 2016) and at the PRF-subgroup of the European Sustainable Shipping Forum (ESSF) in January 2017. Comments by ICG ML and ESSF have been collected and processed. Worth mentioning is that the shipping sector (cruise lines and Maersk in particular) welcomes this initiative and expressed their interest to operate in accordance with these guidelines.
6. Furthermore EIHA 2016 agreed to support the development of an *international Green Deal* in order to facilitate the cooperation between governments and front runner stakeholders such as, port authorities, shipping lines and port waste reception facilities. Partners in this Green Deal

collaborate in line with the OSPAR guidelines. This collaboration may also provide input and proposals for coming amendments of these guidelines.

7. As a first step towards the Green Deal, The Netherlands suggests to organize an international workshop in 2017 for which relevant stakeholders and Contracting Partners will be invited.

Annex 1

OSPAR Guidelines to encourage advanced shipboard waste management

Introduction

1. Although strict discharge requirements for garbage are set in MARPOL Annex V, the way ships organize their onboard waste management is not prescribed in mandatory rules. Guidance can be found in the guidelines to MARPOL Annex V (Resolution MEPC.219(63)) and in the draft revised ISO standard 21070.

2. Ships that operate in line with the draft revised ISO standard 21070 will apply a waste management strategy aiming at waste avoidance and waste segregation onboard. The ISO-standard contains procedures for shipboard management of garbage, including handling, collection, separation, marking, treatment, and storage.

3. It is crucial that the efforts onboard are complemented by facilitating actions in the ports. According to the shipping sector there is room for improvement in several ports, also in the OSPAR-region.

4. In general it is possible to deliver ship generated waste in OSPAR-ports, but often onboard segregated waste streams are mixed during or after onshore delivery. In other ports waste minimization and waste segregation onboard is facilitated and incentivized, but the manner in which this is implemented differs substantially. This diversity leads to a lack of clarity for port users and possible misunderstandings at the interface between ship and port reception facility.

5. If more OSPAR ports would align with the needs and the current practices of the ships in a coordinated way, an additional incentive for the onshore delivery of onboard segregated waste is created, thereby indirectly contributing to reducing (il)legal discharges of ship generated waste into the marine environment. Moreover, by keeping different waste streams segregated, the waste hierarchy principle¹⁶ is being respected, which is in line with the principles of the EU's Waste Framework Directive¹⁷.

2. Guidelines to promote coordinated ship waste management

6. The purpose of these guidelines is to provide a common standard for those ships, ports and port reception facilities that strive for waste minimization, onboard waste separation, segregated delivery, and recycling.

7. These guidelines are complementary to ISO standard 21070. They encourage the implementation of ISO standard 21070 by providing, on a voluntary basis, adequate and harmonized conditions in OSPAR ports.

¹⁶ Avoidance before re-use before recycling before incineration before landfill

¹⁷ Directive 2008/98/EC

8. These guidelines are voluntary and do not pose additional requirements in relation to those set in MARPOL Annex V or Directive 2000/59/EC.

9. The present guidelines focus mainly on waste separation. If more information on best practices with regard to the facilitation of waste minimization becomes available, these guidelines may be revised in order to add more detailed standards on waste minimization.

3. Definitions

Directive 2000/59/EC: EU Directive on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues

ISO standard 21070: ISO standard on management and handling of shipboard garbage (to be published in 2017)

MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution of Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978

MARPOL ANNEX V: Annex to the MARPOL Convention on regulations for the prevention of pollution by garbage from ships

PRF: Port Reception Facility = Any fixed, floating or mobile facility capable of receiving MARPOL residues/wastes from ships and fit for that purpose.

4. OSPAR Guidelines: Waste management standards

10. In these OSPAR guidelines ship waste management standards are provided for ports and PRF's as well as for ships. Stakeholders that want to operate according to these guidelines should comply with the relevant standards under 4.1 (ports/PRF's) or 4.2 (ships).

4.1 Port related standards on the collection of segregated waste streams

A. Ports to assess facilitation schemes

Port authorities should assess the application of schemes that facilitate and incentivize onboard waste prevention and segregated waste delivery, and include the results of the assessment in the Port Waste Management and Handling Plan. Options are:

- Compulsory quality standards for operating PRFs in the port. One requirement could be to keep onboard segregated waste streams separate during collection and to arrange for further downstream waste management in such a way that the highest level of re-use or recycling can be achieved.
- Arrangements to have PRF available for the delivery of packaging waste, originating from delivered supplies to the ship, before leaving the port. In some ports, the

garbage of ships is only collected once during the port stay of the ship. In those cases, it should be arranged that a (mobile) PRF is available after the delivery of supplies.

- Financial incentives for ships that minimize waste generation and/or for ships that deliver onboard segregated waste streams as specified in Annex 1a.

B. Criteria for incentives onboard waste separation

If ships are incentivized (label/financial incentive) for onboard separation, the incentives should be granted on the basis of common criteria. In order to be eligible for an incentive a ship should separate and deliver the waste types as specified in Annex 1a. The incentive might be granted on the basis of actual delivery behaviour or on the basis of participation in a Green Deal (see F). The incentive can be in the form of a discount on the waste fee that is charged by the port authority, or in the form of a larger volume threshold that is eligible for refund or delivery free of charge.

C. Separate collection

PRF's should be equipped to receive the onboard separated ship-generated waste streams that are being delivered by the ships normally using the port. This would generally include the waste types as specified in Annex 1a.

D. Waste treatment

If ship waste types, as specified in Annex 1a, are delivered separately by ships, then PRF's should keep those waste types separately during collection and reuse and recycle the waste types as much as possible. Note that in the case of catering waste from international transport the Regulation on Animal By-products¹⁸ is applicable, which restricts the possibilities for recycling.

E. Colour codes

To facilitate a smooth interface during the collection of segregated waste streams, PRF's should apply ISO colour codes on the collection containers (see Annex 1b).

F. Partners in waste management

Ports/PRF's might join a (to be developed) 'Green Deal' on ship waste management (see 5). Partners in this Green Deal collaborate in line with the OSPAR guidelines.

4.2 Ship related standards

A. Assess waste management plan

¹⁸ Regulation (EC) 1069/2009 and accompanying implementing Regulation (EC) 142/201

Ships should evaluate whether their waste management plan needs to be updated to incorporate fully the principles of waste minimization and waste segregation.

B. Onboard waste segregation

- Ships should separate as much as possible the waste types as specified in Annex 1a and minimize residual waste. Segregated garbage to be offloaded to PRF's should not be treated, changed or mixed in any manner that cross contaminates and increases the environmental damage and makes it impossible to recycle by shore facilities.
- Arrangements should be examined to return packaging waste (originating from delivered supplies) to the supplier or to deliver to a PRF before leaving the port.

C. Colour codes

To facilitate a smooth interface during the delivery of segregated waste streams ships should apply ISO colour codes on receptacles onboard (see Annex Ib).

D. Partners in waste management

Ships might join a (to be developed) 'Green Deal' on ship waste management (see 5). Partners in this Green Deal collaborate in line with the OSPAR guidelines.

5. International Green Deal

11. The guidelines as described above are voluntary. It is therefore important that relevant maritime stakeholders are encouraged to adopt and operate according to the guidelines. In order to achieve this, it is proposed to apply the instrument *international Green Deal* to facilitate the cooperation between governments and front runner stakeholders such as, ports, shipping lines and port reception facilities.

12. A Green Deal is a policy instrument in the Netherlands. It is a voluntary agreement between private/societal parties and central government with the purpose to work together on green growth. More than 200 Green Deals have been concluded in the Netherlands since 2011.

The Netherlands has positive experiences in using the "Green Deal" instrument to promote Green Growth. Innovative initiatives from parties in society (private parties, NGO's) often encounter barriers, for example lack of cooperation partners or obstructing national (or international) legislation. In the Dutch Green Deal approach the central government facilitates innovative initiatives from society by eliminating barriers and connecting parties. The Green Deal facilitates cooperation and does not create any legal obligations to the parties. It is an opportunity based approach instead of problem based. Green Deals empower frontrunners by enabling new and ambitious developments that can contribute to green growth.

13. In the Netherlands a national Green Deal on Ship-generated waste (SGW) is in place. All relevant maritime stakeholders are committed to optimize the delivery of ship-generated waste to PRFs and to promote separate delivery. Because shipping and marine litter is international by nature it seems promising to expand the application of this approach internationally.

14. The main purpose of the International Green Deal in relation to these Guidelines is to:

- Encourage maritime parties to adopt and implement these guidelines,
- Improve the interaction and recognisability of ships, PRFs and ports that apply these guidelines,
- Serve as a platform for the exchange of best practices
- Address and cooperate on common issues, like
 - o how to collaborate on waste avoidance,
 - o how to solve operational issues,
 - o how to deal with the Regulation on Animal By-products etc.

15. The role of Contracting Parties is to encourage national maritime stakeholders to operate according to the guidelines and join the Green Deal. Furthermore there may be a role in providing the legislative context. For example in Belgium and Spain, legislation prescribes that separately delivered dry ship-generated waste shall not be mixed, except in specific circumstances, where it is guaranteed that waste collectors segregate the waste after the collection of it.

Annex Ia: Specified waste types

On the basis of information provided in the draft revised ISO standards 21070 (management of shipboard garbage) and 16304 (arrangement and management of port reception facilities), the Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V and the draft quality standards for PRF jointly developed by Belgium and the Netherlands, the following most relevant waste types under MARPOL Annex V are identified for separation on board. This list of garbage types is the starting point for a uniform approach with regard to waste separation on board and collection by PRFs. The black coloured waste types below should be stored separately to avoid contamination (hazardous, quarantine wastes) and the green coloured waste types should be stored separately for reuse and recycling purposes.

MARPOL Annex V waste types	PRF should collect separately:	Incentive or label for ships separating:
Animal carcasses	x	x (a)
Cooking oil	x	x
Dirty rags	x	
Disinfectants/sleeves	x	x (a)
Domestic waste (mixed)	x	
E-waste (incl. printer drums)	x	x
Fishing nets and other equipment	x	x (a)
Food waste	x	x
Glass	x	x
Hazardous waste (incl. batteries, light bulbs, fluorescent tubes)	x	x
Incinerator ashes	x	x (a)
Medical waste	x	x
Metals	x	x
Oil contaminated waste (rags, filters etc.)	x	x

Paper and paper products	x	x
Plastics non recyclable	x	
Plastics recyclable	x	x
Quarantine waste	x	x
Wood	x	x

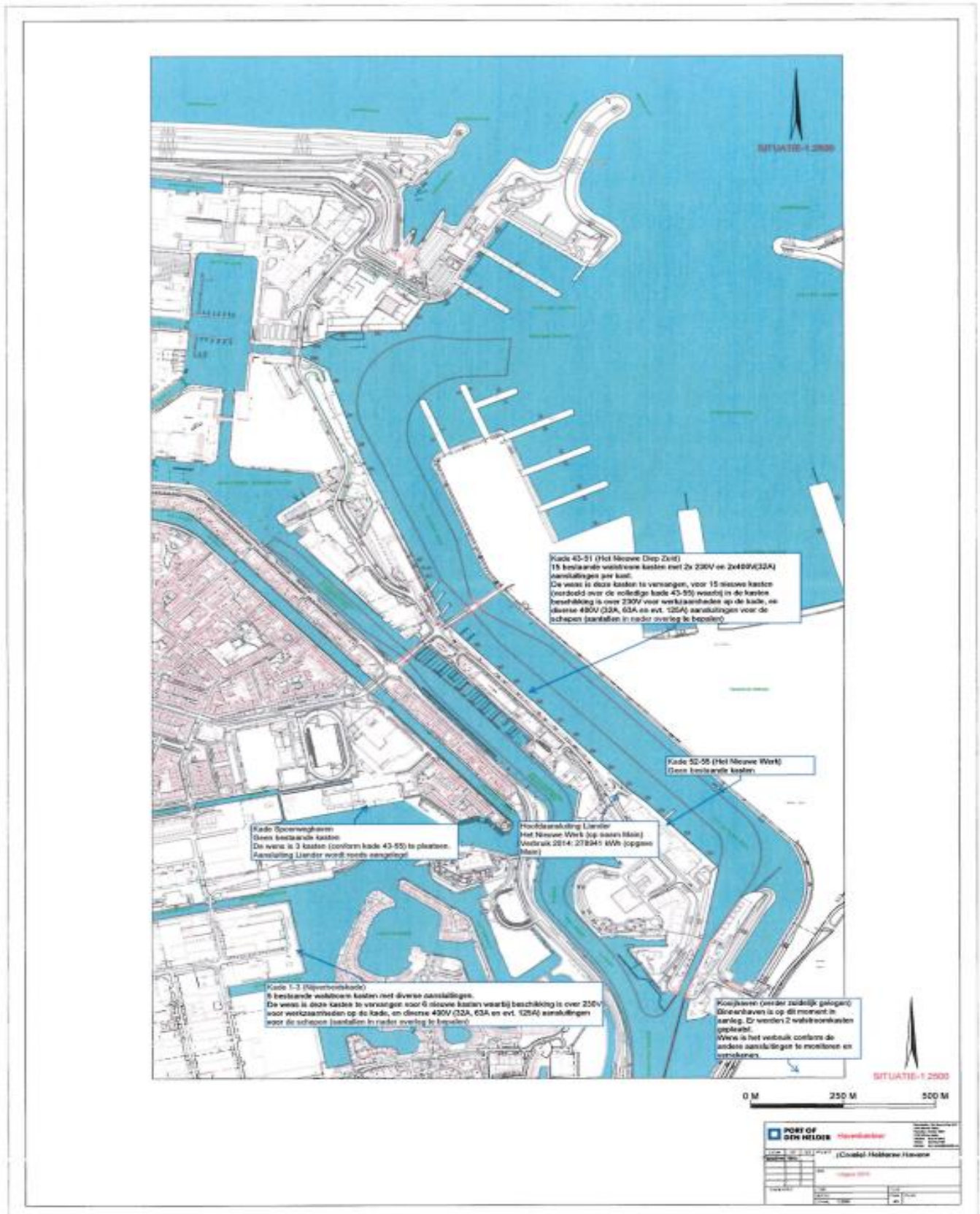
(a) if applicable

Annex Ib: Colour codes for MARPOL Annex V receptacles

Waste type	Colour
Plastics	Yellow
Food Wastes	Green
Domestic Waste	Grey
Incinerator Ashes	Black
Glass	Blue
Paper Products	White on black
Medical Waste	Yellow
Wood	Brown
Metal	Grey
E-waste	Orange

Source: ISO standard 21070 Management and handling of shipboard garbage

7.9 Projectlocaties Walstroomb



INTENTIEVERKLARING

Verkenning duurzame warmtevoorziening Den Helder



Koninklijke Marine



WONINGSTICHTING DEN HELDER



DE ONDERGETEKENDEN:

1. Afval-en Energiebedrijf NV HVC, gevestigd aan Jadestraat 1 te Alkmaar te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer A. ten Elshof, Directeur HVC, hierna te noemen "HVC".
2. De publiekrechtelijke rechtspersoon Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gevestigd aan Stationsplein 136 te Heerhugowaard, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer R. Maarschall MSc., Hoogheemraad van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, hierna te noemen: "HHNK".
3. De publiekrechtelijke rechtspersoon de gemeente Den Helder, zetelende te Den Helder en kantoorhoudende te Den Helder aan Drs. F. Bijlweg 20 te Den Helder, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer O.R. Wagner, wethouder Ruimte, Wonen en Wijken, handelende ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d.22 juni 2016 (vaststelling kadernota), hierna te noemen: "Gemeente" of "gemeente Den Helder".
4. Koninklijke Marine, gevestigd aan Rijkszee- en Marinehaven 1 te Den Helder, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door Kapitein ter zee R.J.A.M. Ramaekers, Hoofd Afdeling Maritieme Ondersteuning, hierna te noemen: "Koninklijke Marine".
5. Het bedrijf NAM BV, gevestigd aan Oostoeverweg 10 te Den Helder, te dezen rechtsgeldig te vertegenwoordigen door de heer L. Luijt, Plant Installation Manager GBI Den Helder, hierna te noemen: "NAM".
6. NV Port of Den Helder, gevestigd aan Het Nieuwe Diep 33 te Den Helder, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw T. Dekker, Controller Port of Den Helder, hierna te noemen: "PoDH".
7. Willemsoord B.V., gevestigd aan Willemsoord 47 te Den Helder, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de J.L.V.E. Broekmeulen, directeur-bestuurder, hierna te noemen: "Willemsoord".
8. Woningstichting Den Helder, gevestigd aan Middenweg 159 te Den Helder, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. R.P. Waltmann, algemeen directeur, hierna te noemen: "WSDH".

Hierna gezamenlijk te noemen "Partijen" en ieder afzonderlijk "Partij".

OVERWEGENDE DAT:

- a. In 2015 in Den Helder het idee is ontstaan om de mogelijkheden te gaan verkennen het aanwezige warmtenet van de Koninklijke Marine uit te breiden naar de rioolwaterzuivering van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK).
- b. Gemeente Den Helder medio 2016 een motie heeft aangenomen om in 2040 een energie neutrale gemeente te zijn en een duurzaam warmtenet past bij de ambitie van een energie neutrale gemeente.
- c. In 2016 HVC bij dit initiatief is betrokken als logisch partner van gemeente Den Helder en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) aangezien beide aandeelhouder van HVC zijn.
- d. HVC ruime ervaring heeft met haalbaarheidsonderzoeken naar, evenals de ontwikkeling en realisatie van warmtenetten met daarbij de inzet van restwarmte en de ontwikkeling van duurzame warmtebronnen.
- e. In 2016 Partijen hebben aangegeven positief te staan tegenover de komst van een warmtenet en hun medewerking hebben toegezegd aan het onderzoek naar de haalbaarheid voor Den Helder.
- f. Een warmtenet slechts een onderdeel is van een toekomstbestendige duurzame warmtevoorziening. De duurzame warmtevoorziening voor de toekomst zal een samenspel van collectieve en individuele concepten (zoals all-electric) zijn.
- g. Partijen hun deelname aan en inspanning voor deze verkenning willen vastleggen in deze Intentieverklaring.
- h. Het Plan van Aanpak waarin de te nemen stappen, het werkpakket en de planning is vastgelegd, is als bijlage gevoegd bij deze intentieverklaring.
- i. Er zijn inmiddels meerdere organisaties¹ in Den Helder met interesse in dit project. Door onvoldoende tijd en mogelijkheden zullen zij (nog) geen actieve rol vervullen. Deze organisaties zullen geïnformeerd worden over de voortgang en wellicht in een latere fase

KOMEN ALS VOLGT OVEREEN:

Artikel 1 - Doel van de Intentieverklaring

1.1 Het vastleggen van de inbreng, inspanningen en onderlinge afspraken waarmee partijen gezamenlijk invulling geven aan de verkenning naar de mogelijkheden voor een duurzaam warmtenet in Den Helder en de uitwerking van een globale businesscase waarvan in een eindrapport verslag zal worden gedaan.

1.2 Naar aanleiding van kansrijke (deel)projecten die tijdens de verkenning worden geïdentificeerd, concrete vervolgspraken over een vervolgfase maken met partijen die daaraan willen deelnemen en indien mogelijk de verdere ontwikkeling (en realisatie) in een onderlinge Intentieverklaring vast leggen.

1.3 Met deze intentieverklaring bevestigen Partijen de hierin verwoorde afspraken als uitgangspunt te gebruiken. Daarnaast zal er gewerkt worden volgens het Plan van Aanpak, dat als bijlage bij deze Intentieverklaring is gevoegd.

Artikel 2 – Inspanningsverplichting

2.1 Partijen zetten zich in om de in artikel 1. genoemde doelen te realiseren.

2.2 Initiatiefnemers en trekkers zijn HVC, HHNK en gemeente Den Helder.

2.3 Alle Partijen verlenen hun medewerking en zetten zich proactief in om de benodigde informatie aan te reiken en de afspraken, zoals vastgelegd in deze intentieverklaring en zoals opgenomen in het Plan van Aanpak na te komen.

2.4 Elke afzonderlijke Partij zal een contactpersoon aanwijzen die namens die Partij aanspreekpunt is en actief deelneemt aan het onderzoek.

2.5 Partijen stellen 'om niet' en waar nodig, en voor zover dit mogelijk is, mensen en middelen beschikbaar om invulling te geven aan de benodigde activiteiten en afspraken na te komen. Indien gewenst zullen er per geval aparte afspraken gemaakt worden over de verdeling van de benodigde inzet aan mensen en middelen. Met middelen wordt bedoeld de eigen middelen zoals vergaderfaciliteiten, eigen uren en reiskosten en alle zaken die nodig zijn deel te kunnen uitmaken van dit onderzoek.

2.6 Partijen stellen informatie beschikbaar zonder dat dit openbaar wordt gemaakt en/of voor derden beschikbaar komt.

Artikel 3 - Vrijwaring, financiering en subsidies

3.1 Partijen zullen in het kader van de in deze Intentieverklaring gemaakte afspraken, reeds gemaakte kosten en nog te maken kosten niet op elkaar verhalen.

Intentieverklaring "Verkenning duurzame warmtevoorziening Den Helder" - versie 14 maart 2017

Pagina 4 van 9

Paraaf ondertekenaars

3.2 In aansluiting op 3.1 worden de kosten voor het ontwikkelen van de “Warmte Transitie Atlas” door Partijen gezamenlijk gedragen en onderling gelijk verdeeld. Deze kosten bedragen ca. €20.000,- exclusief BTW.

3.3 Wanneer gebruik gemaakt kan worden van subsidies zal een nader aan te wijzen penvoerder gemachtigd worden namens alle Partijen een subsidieaanvraag te doen. De subsidie zal ten goede komen aan het onderzoek en besteed worden aan het dekken van de te maken kosten.

Artikel 4 – Rolverdeling tussen Partijen

1. Gemeente Den Helder heeft de ambitie om in 2040 een “energie neutrale gemeente” te zijn en zal als initiatiefnemer een actieve rol hebben in het onderzoek. Er zal door de gemeente voldoende mankracht vrijgemaakt worden om de regierol (mede) te nemen in het onderzoek. Daarnaast vervult de gemeente de publieksrechtelijke rol en is potentieel warmtevragers vanwege het bezit van gemeentelijk vastgoed.
2. HHNK, is onder andere verantwoordelijk voor de bescherming van het land tegen het water, wateroverlast en watertekort, voor schoon en gezond oppervlaktewater en voor veilige (vaar)wegen. Het werkgebied is in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal: het Hollands Noorderkwartier. Het HHNK heeft zichzelf de doelstelling gegeven zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame energie, zo ook voor de energievoorziening van de afvalwaterzuiveringsinstallatie te Den Helder. Het HHNK is initiatiefnemer en trekker, heeft een actieve inbreng in het proces en de uitvoering van de diverse werkpakketten en is zowel potentieel warmtevragers als -opwekker.
3. HVC is een afval-, grondstoffen en energiebedrijf van 46 gemeenten en 6 waterschappen. Opwekking en levering van duurzame energie behoren tot haar kerntaken. HVC wil haar aandeelhouders actief ondersteunen bij het bereiken van de gestelde klimaatdoelstellingen. Gemeente Den Helder en het HHNK zijn beide aandeelhouder van HVC. HVC is initiatiefnemer, heeft een actieve inbreng in het proces en de uitvoering van de diverse werkpakketten.
4. De Koninklijke Marine, onderdeel van het Ministerie van Defensie, is eigenaar van een bestaand warmtenet op de Marinebasis in Den Helder. De Koninklijke Marine staat voor het verduurzamen van haar energievraag open voor samenwerking met externe partijen (Publiek Private Samenwerking PPS). Uitgangspunt voor de Koninklijke Marine is dat de levering van energie voor eigen gebruik ten alle tijden voorrang krijgt op de levering van energie aan derden. Dit uitgangspunt zal in de uiteindelijke afspraken worden uitgewerkt en meegenomen. De Koninklijke Marine heeft een bestaand warmtenet op haar terrein en zal een actieve en trekkende rol hebben als opwekker van (rest)warmte, voor zover gerelateerd aan haar warmtenet.
5. NAM, is eigenaar en exploitant van het gasaantlandingspunt in Den Helder en levert o.a. aardgas aan de Gasunie. NAM wil onderzoeken hoe eventuele aanwezige restwarmte van het eigen complex aangewend kan worden voor verwarmingsdoeleinden in de directe omgeving. NAM zal een actieve inbreng hebben in het werkpakket restwarmte.

Intentieverklaring “Verkenning duurzame warmtevoorziening Den Helder” - versie 14 maart 2017

Pagina 5 van 9

Paraaf ondertekenaars

6. NV Port of Den Helder, het havenbedrijf in Den Helder, eigenaar van nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen en economisch eigenaar van bestaande bedrijventerreinen in en rond de havens van Den Helder. De haven van Den Helder is Ecoport gecertificeerd. De inzet van lokaal aanwezige duurzame- of restwarmte past binnen deze kaders. PoDH zal een actieve inbreng hebben bij het onderzoeken van de mogelijkheden die warmte biedt voor het te ontwikkelen terrein Kooypunt/Kooyhaven en de terreinen in de zeehaven (bijvoorbeeld Marsdiepkade).
7. Willemsoord bv, de voormalige Rijkswerf Willemsoord, is de laatste jaren omgevormd tot een nautisch themapark, waar door de aanwezigheid van oude en historische panden veel energie verbruikt wordt. Willemsoord werkt actief mee aan het onderzoek en heeft de intentie om waar dit mogelijk is, gebruik te gaan maken van rest- (of duurzaam opgewekte) warmte, om zo bij te dragen aan de gemeentelijke doelstelling energie te besparen.
8. WSDH, een corporatie met ca. 10.000 woningen in bezit die ook woningen exploiteert in Den Helder, werkt continu aan het betaalbaar houden en verduurzamen van zijn woningbestand. Met verduurzaming van de energievoorziening en de woningvoorraad kunnen de woonlasten van huurders worden verlaagd c.q. stabiel worden gehouden, waardoor de betaalbaarheid verbeterd. WSDH zal zich actief inzetten bij de studie naar duurzame warmte in Den Helder en zal een trekkende rol nemen bij het in kaart brengen van de eigen energie- en warmtebehoefte van de woningen.

Artikel 5 - Organisatie- en overlegstructuur

5.1 Ten behoeve van het verwezenlijken van de intenties van deze Intentieverklaring voeren Partijen overleg en werken zij samen om zo snel en efficiënt mogelijk tot concrete resultaten te komen zoals opgenomen in het Plan van Aanpak.

5.2 Overleg en voorbereiding op besluitvorming vindt plaats op basis van gelijkwaardigheid. Binnen de samenwerkingsstructuur is ten aanzien van besluitvorming in het kader van dit onderzoek de zeggenschap van iedere Partij gelijk.

Artikel 6 - Duur van de Intentieverklaring

6.1 De Intentieverklaring treedt bij ondertekening in werking en wordt aangegaan tot het moment van oplevering van de rapportage "Studie naar een duurzame warmtevoorziening in Den Helder", welke gepland staat voor december 2017.

6.2 Als de Partijen van mening zijn dat de artikel 6.1 gestelde einddatum niet gehaald kan worden, kan een nieuwe einddatum gesteld worden.

Artikel 7 - Beëindiging van de Intentieverklaring

7.1 De Intentieverklaring eindigt bij gezamenlijk besluit van Partijen tot beëindiging van deze Intentieverklaring, dan wel uiterlijk na afloop van de oplevering van de eindrapportage van het onderzoek "Studie naar een duurzame warmtevoorziening in Den Helder".

7.2 Indien tijdens de duur van de Intentieverklaring een partij de doelstellingen van deze Intentieverklaring niet meer onderschrijft, kan zij eenzijdig besluiten haar inzet voor de Intentieverklaring te beëindigen, na schriftelijke kennisgeving hiervan aan de andere Partijen.

Artikel 8 - Wijziging van de Intentieverklaring

8.1 Deze Intentieverklaring kan slechts worden gewijzigd indien de Partijen over de inhoud van de wijziging overeenstemming hebben bereikt.

8.2 Een wijziging als bedoeld in het eerste lid van dit artikel wordt schriftelijk aan deze Intentieverklaring toegevoegd.

Artikel 9 - Rechtskeuze; geschillenregeling

9.1 Op deze Intentieverklaring is het Nederlands recht van toepassing

9.2 Partijen zullen eventuele verschillen van inzicht, respectievelijk geschillen over het bepaalde in deze Intentieverklaring, in goed onderling overleg oplossen.

9.3 Partijen kunnen bij de oplossing van geschillen, als bedoeld in het vorige lid, eventueel een mediator inschakelen.

Artikel 10 - Publiekrechtelijke positie en bevoegdheden

10.1 Onverlet het bepaalde in deze Intentieverklaring, leidt deze Intentieverklaring er niet toe dat de meewerkende partijen worden belemmerd in de uitoefening van hun (al dan niet wettelijke taken) taken en staat het alle partijen vrij om de haar toekomende bevoegdheden ter uitoefening van die taak aan te wenden.

Artikel 11 - Intellectueel eigendom.

11.1 Partijen blijven, voor zover van toepassing, eigenaar van het reeds door hen verkregen intellectueel eigendom ten aanzien van onderwerpen met betrekking tot deze Intentieverklaring, inclusief eventueel verkregen intellectueel eigendom tijdens de looptijd van de Intentieverklaring

Artikel 12- Slotbepalingen

12.1 Partijen komen overeen dat communicatie- en informatie-uiting in gezamenlijk overleg en na onderlinge afstemming gecoördineerd plaatsvinden.

12.2 Partijen zullen over en weer ten behoeve van de uitvoering van de Intentieverklaring hun deskundigheid en (markt)kennis in redelijkheid, en passend binnen de (wettelijke) mogelijkheden van iedere partij, ter beschikking stellen. Partijen zullen voorts jegens elkaar, en voor zover dit mogelijk is, relevante gegevens en bescheiden en overige informatie die noodzakelijk is voor het doel van deze Intentieverklaring, op eerste afroep en zonder daarvoor kosten in rekening te brengen, ter beschikking stellen. Partijen komen overeen alle (bedrijfs)informatie die uit hoofde van deze Intentieverklaring en op welke wijze dan ook zal worden verstrekt, vertrouwelijk te behandelen en deze informatie niet te zullen gebruiken voor een ander doel dan voor uitvoering van deze Intentieverklaring, noch te openbaren aan derden, zonder voorafgaande toestemming van de verstrekende partij, voor zover dergelijke informatie niet al in het publieke domein bekend is. Een en ander met inachtneming van wettelijke voorschriften, waaronder de Wet openbaarheid van bestuur.

12.3 Partijen verplichten zich over en weer om, indien door enige oorzaak hun samenwerking mocht worden vertraagd of verhinderd, of de dreiging daartoe aanwezig is, onverwijld met elkaar in overleg te treden teneinde gezamenlijk te bezien op welke wijze bewerkstelligd zal kunnen worden dat de werkzaamheden voortvloeiende uit de Intentieverklaring - althans zoveel mogelijk - zullen kunnen plaatsvinden.

12.4 In het geval dat tijdens de uitvoering van de Intentieverklaring wordt vastgesteld dat niet is voorzien in een bepaalde situatie, dan zullen Partijen ernaar streven een regeling te treffen die het beste aansluit bij het doel en strekking van de Intentieverklaring.

ALDUS OVEREENGEKOMEN EN IN ACHTVOUD OPGEMAAKT EN ONDERTEKEND:

HVC 	HHNK 
Gemeente Den Helder 	Koninklijke Marine 
NAM 	PoDH 
Willemsoord 	WSDH 

Sponsorovereenkomst



Bijlage I Sponsorpakket

**Van:
Joint Venture Earth**

**Aan:
Gemeente Den Helder, Port of Den Helder N.V., Willemsoord BV**

Joint Venture Earth naar Den Helder

Our ship as a power plant - Zero Emission around the North pole

Joint Venture Earth is een bijzonder avontuur en een belangrijke gezamenlijke missie van burgers, bedrijfsleven, overheid, onderwijs en wetenschap. We nemen het publiek mee op een expeditie om het energiesysteem van de toekomst te bouwen. Het schip Ecolution is ons living lab en openbare werkplaats.

Den Helder als startpunt

We ontwerpen een 100% duurzame Ecolution. Juist in Den Helder, dat al 500 jaar beginpunt is van talloze reizen, starten wij een nieuwe historische expeditie. Wij willen om de Noordpool via de Oostpassage en de Westpassage in één seizoen. Zo tonen we aan dat we zelfs in de moeilijkste omstandigheden duurzaam kunnen opereren. Aan boord bevinden zich astronauten, wetenschappers en andere interessante gasten. Samen vertellen we het verhaal hoe we onze Aarde duurzaam gaan maken, door technologie, wetenschap en ondernemerschap.

Op naar Sail Den Helder

Het project begint met een ontwerpfase in mei en juni 2017 waarbij we alle expertise al bijeen brengen. We brengen disciplines en mensen bij elkaar om samen uitdagingen in kaart te brengen en op te lossen. Professionals uit maritieme, energie en scheepsbouw disciplines gaan samen met studenten en leerlingen aan de slag. In een scholenprogramma en door publieksactiviteiten krijgt het project brede impact in Den Helder en aanliggende gemeenten.

Dit project sluit zo naadloos aan op de ambities van de regio en van Den Helder als North Sea Energy Gateway, de ambities om Techniekonderwijs zichtbaar op de kaart te zetten met Tech@Connect en warmt het de regio alvast op voor Sail Den Helder.

Regionale partners Havenbedrijf Den Helder, Willemsoord, De Koninklijke Marine, Energiecentrum Nederland (Petten), Techniek Campus en Tech@Connect hebben zich achter dit plan geschaard. Dit naast onze al bestaande partners: TU Delft, European Space Agency, Wereldnatuurfonds, Marin en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Kernpunten van het project:

1. De Ecolution wordt 100% elektrisch en Co2 vrij
2. We ontwikkelen een historisch expeditie om de Noordpool
3. Astronauten zijn onze pioniers & ambassadeurs
4. Media doen verslag via online, televisie & free publicity

Actie	Beschrijving	Bereik
Komst Ecolution	De Ecolution komt aan in Willemsoord Den Helder in het weekend 6/7 mei. Dit wordt een welkomstevent van allure met stakeholders, publiek en pers	> 250 stakeholders op Willemsoord > 500 publiek > 150.000 in pers
Ecolution voor publiek	De Ecolution is geopend gedurende weekenden en op feestdagen en daarmee een aanvullende attractie op Willemsoord. Ook op Sail is Ecolution geopend aan de Innovatiepier bij de Koninklijke Marine.	> 20 dagen x 200 = 4000 bezoekers > 4.000 op Sail.
Expositie Loods	We richten een ontvangst/expo ruimte in nabij de ligplaats van De Ecolution. Daar wordt het verhaal van de Ecolution, Wubbo Ockels en de expeditie JVE spectaculair verbeeld. Naast op het schip vinden hier de scholenactiviteiten plaats.	> 15.000
Scholenprogramma basisscholen	Basisscholen uit Den Helder worden uitgenodigd voor de dagdeel bezoek met klassen 7/8 aan de Ecolution. Daar doen zij een 'wetenschap en techniek' activiteit i.s.m. Tech@Connect partners.	26 basisscholen met groep 6/7/8 = 2000 kinderen
Sail Challenge onderbouw	In samenwerking met Stichting Sail Challenge (Techport IJmond) wordt de bestaande en beproefde leerlingconcurrentie uitgevoerd.	20 teams > 80 leerlingen publieksfinale > 1500 publiek
Scholenprogramma voortgezet onderwijs	'Scholen aan Zee' scholen worden uitgenodigd een bezoek te brengen met leerlingen aan de Ecolution. Tech@Connect verzorgt een presentatie binnen de bèta en techniekvakken en vakoverstijgend.	10 excursies = 300 leerlingen
Programma Beroepsonderwijs	Tech@Connect en techniekcampus dagen MBO studenten samen met HBO studenten uit met de Ecolution Challenge. In een openbare werkplaats wordt ontworpen, gebouwd, getest, getimmerd aan de beste oplossing voor de uitdaging. Deze werkplaats wordt bezocht door de leerlingen van basisonderwijs zodat zij in aanraking komen met Techniekonderwijs (ketenaanpak).	40 studenten > 2500 bezoekers
Programma professionals	In overleg met alle partners brengen we expertise samen en organiseren we een intensieve denk- en doetanks (Hackaton) om tot het beste ontwerp voor de Ecolution te komen. Studenten en professionals brengen alle ideeën, inzichten en activiteiten naar een hoogtepunt: de eindpresentatie op Sail Den Helder.	> 200 professionals en studenten uit scheepvaart, maritieme techniek, offshore, energie en scheepsbouw
Mediaplan	Alle activiteiten worden intensief door media gevolgd. Zowel permanent via eigen social media, en vloggers. Maar ook zetten we in op regionale en landelijke pers. Zie als voorbeeld: http://buiteland.eenvandaag.nl/radio-items/61347/tocht_om_de_noordpool_voor_aandacht_klimaatverandering	> 500.000

Waarom

Het Klimaatakkoord in Parijs is het startschot voor een intense tocht naar een schone en duurzame toekomst. Om nieuwe oplossingen te creëren is samenwerking nodig, een Joint Venture. Het initiatief Joint Venture Earth heeft als doel een volledig emissie-vrij schip te bouwen in een coalitie van overheid, bedrijfsleven, onderwijs, wetenschap en burgers. Wij willen aantonen dat bestaande technologie duurzaam leven en transport al mogelijk maakt. Om de technologie te testen en de noodzaak van verduurzaming te onderstrepen gaan wij op expeditie, 10.000 zeemijl rond de Noordpool in één seizoen; een tocht die mogelijk is geworden door het opwarmen van de aarde en het smelten van het ijs.

In de geest van Wubbo Ockels

In 2015 heeft "Stichting Wad Duurzaam" het schip van voormalig astronaut Wubbo Ockels aangekocht; de Ecolution. De Ecolution wordt ons platform: een schip met een verhaal, met emotie. Wij bouwen voort op de nalatenschap van Wubbo Ockels. Duurzaamheid is bereikbaar als we samenwerken en technologie gebruiken. We doen het al jaren in de ruimte, nu moet het ook op Aarde.

Den Helder als Partner

Joint Venture Earth start vanuit Nederland, maar heeft een internationale uitstraling. Met alle faciliteiten van de goede haven voor testtrials op zee is Den Helder erg geschikt om onze thuisbasis te worden. De eigenschappen van de haven van Den Helder zijn zeer toegespitst op de behoeften van het project. Kennis, bedrijven en ondernemingszin op het gebied naast de aanwezigheid van de koninklijke Marine, verzamelen zich in de Kop van Noord Holland. Ook nog eens de rede van alle schepen die rond de noord wilden varen in ruim 500 jaar zeevarende historie. Een uitstraling die door JVE verder wordt uitgebouwd en ook de Haven en haar partners op de kaart zetten.

Het project bestaat uit 5 fases:

1. Ontwerp studie: emissie-vrije energie opwekking, opslag en voortstuwing systeem
2. Prototyping: De systemen bouwen in prototype en testen (buiten het schip)
3. Refit & testing: het uitrusten van de Ecolution met de nieuwe systemen
4. Expeditie: De expeditie rond de Noordpool
5. Wereld tour: showcasing technologie en verhogen bewustzijn

Aangezien we alle technieken bij elkaar gaan brengen zoeken we een plaats waar die kennisinfrastructuur al aanwezig is en waar ruimte is om deze verder te ontwikkelen.

Partners

Wij zijn trots dat wij het WNF, de AVROTROS, Andre Kuipers, de TU DELFT, Stichting WAD Duurzaam, Association of Space Explorers ASE, Nederlands Waterstof Platform NWP en Entrance reeds tot onze coalitiegenoten kunnen rekenen. Voor het realiseren van de eerste fase zoeken wij een bedrag van 50k euro. Het gehele project is begroot op 5 miljoen. Indien Den Helder zich wil verbinden aan de eerste fase van dit project kunnen wij het volgende bieden:

1. Den Helder kan zich verbinden aan de Ecolution en de voorgenomen expeditie
2. De Ecolution in de haven in te zetten voor bezichtigingen
3. Lokale onderwijsinstellingen en hun studenten kunnen meewerken aan de ontwerpstudie
4. Vakkennis van lokale ondernemers in te zetten
5. De ontwerpstudie in Den Helder te presenteren aan het grote publiek
6. PR (radio, TV, Print) rondom het project uit te nutten gedurende de ontwerpfase

Rondom de verbouw en de expeditie zal de AVROTROS een documentaire reeks produceren die na het afronden van de expeditie uitgezonden wordt op NPO2. Naast het schip wordt er een mobiel controlecentrum annex bezoekerscentrum ontwikkeld (soort Houston Mission Control). Dit centrum biedt geïnteresseerden de gelegenheid een kijkje in de technologie van het schip kunnen nemen en contact te leggen met het schip als deze op expeditie is.

Partnerschap voor hele project

Wij vragen in eerste instantie om in te stappen voor de Ontwerp studie; maar nadrukkelijk willen we dit partnership verlengen over het gehele project. De horizon van JVE strekt zich zelfs verder uit dan alleen tot na de expeditie. We zijn nog op zoek naar meer partners en zien in de "founding fathers" van JVE ook een manier om nieuwe partners gezamenlijk te gaan binden; zoals dat in een waarachtige Joint Venture betaamd. Graag zouden wij de aspirant partners in Den Helder langdurig betrekken in Joint Venture Earth.

Als voorbeeld: Koninklijke Marine als Partner

Graag zouden we de Koninklijke Marine, als partner van onze Joint Venture willen toevoegen. Daarmee halen wij kennis, ondernemingszin en durf binnen. Voor de KM heeft het zin omdat zij zich kan afficheren met nieuwe techniek, een ander gezicht van het werk kan laten zien en haar hooggekwalificeerde mensen kan inzetten op een "openbaar" project. De verbouw van het schip en de daarop volgende reis zullen activiteiten in de haven van Den Helder geven die veel aandacht zal genereren. Daarnaast is het project voor de KM en voor JVE een prachtige manier om met bedrijven zoals Thales en Damen en anderen ook in andere vormen samen te werken.

Sail Den Helder

Ons voorstel is om de Ecolution voor twee maanden in Willemsoord te leggen. Daarom heen gaan we diverse activiteiten ondernemen. We gaan met studenten en bedrijven werken aan de Ecolution om te zorgen dat we de uiteindelijke expeditie technisch zullen kunnen gaan maken. Ondertussen gebruiken we de haven van Den Helder als basis. Net als de haven van waaruit vroeger de Nederlanders over de wereldzeeën vertrokken. Exacte invulling doen we graag met de Gemeente Den Helder en met City Marketing Den Helder.

Naast het verbouwen van het schip zien we ook grote mogelijkheden om met name scholieren en studenten te betrekken bij het project in Den Helder.

Tech@Connect - Ecolution Challenge

De komst van de Ecolution biedt een prachtige kans om met het onderwijs in de Noordkop om contextrijk en vakoverstijgend aan de slag te gaan met de thema's water, energie, klimaat en zo wetenschap en techniek levend te maken voor leerlingen.

De Ecolution Challenge wordt in nauwe samenwerking met het onderwijsveld vorm gegeven en uitgevoerd, via het recente opgezette samenwerkingsverband *Tech@Connect*. We brengen zo de wereld van techniek in Den Helder, inclusief de beroepen, concreet in beeld.



Beroepsonderwijs Technische Challenge

In het *beroepsonderwijs* dagen we leerlingen van de Techniekcampus ROC Kop van Noord Holland en van de hbo-opleidingen van de Maritieme Academie Holland uit om mee te ontwerpen aan het energiesysteem van de toekomst aan de hand van de Ecolution JVE expeditie.

De "challenge": Hoe zorg jij met jouw team dat de Ecolution in één zomer om de Noordpool kan varen zonder CO₂ te produceren? Hoeveel energie is er nodig? Hoe wijk je deze energie op? Hoe sla je de energie op en hoe gebruik je het efficiënt? Maak een schaalmodel prototype van je ontwerp.

Tijdens Sail presenteer je jouw ontwerp aan het publiek en aan deskundigen. Dan wordt ook het winnende team bekend gemaakt en ontvangt de Ecolution Award 2017 misschien wel uit de handen van Astronaut André Kuipers.

TECHNIEKCAMPUS

Basisonderwijs en onderbouw voortgezet onderwijs Sail Challenge

Het basisonderwijs gaat aan de slag met het project Sail Challenge. In dit project gaan de leerlingen een educatieve strijd aan met elkaar. Klassen worden verdeeld in zeilteams die gaan ontwerpen, samenwerken, bouwen, denken en



André Kuipers de huldiging doet.

doen. Het pakket dat meegeleverd wordt sluit aan bij de kerndoelen in het basisonderwijs, zodat scholen hier geheel verantwoord aan kunnen doen. De Sail Challenge is ontwikkeld door stichting Techno Challenge (Tata Steel) die hiervoor modelboten beschikbaar stelt. De competitie is al meerdere malen succesvol uitgevoerd in Noord Holland en staat garant voor hoge motivatie en betrokkenheid van scholen en vooral van hele enthousiaste kinderen. De voorbereidingen vinden plaats op de school, er wordt een bezoek gebracht aan de Ecolution voor een inspirerende middag, en tijdens Sail Den Helder vinden de zeilraces plaats waarna ook

