

## **Environmental Report 2018 – 2019 NV Port of Den Helder**

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.

Port of Den Helder heeft zich mede daarom ten doel gesteld om zich Ecoport te certificeren. In 2015 is de eerste certificering behaald en in december 2017 de hercertificering voor de periode 2018 - 2019. Eind 2019 zal opnieuw een hercertificering worden aangevraagd

In het kader van deze (her)certificering dient er een tweejaarlijks environmental report te worden opgesteld, waarin verslag wordt gedaan van de doelen die in de benoemde periode zijn gesteld en tot welke resultaten die hebben geleid. Tevens wordt een kort overzicht gegeven van de doelen die voor de komende certificering (2020-2022) worden gesteld.

### **1. Port Profile**

De haven van Den Helder is een belangrijke economische motor voor de Kop van Noord-Holland. Naast de thuisbasis voor de Koninklijke Marine is Den Helder tevens de grootste logistieke hub voor Offshore onderhoud in het zuidelijk deel van de Noordzee. Den Helder dankt deze sterke positie aan:

1. De centrale geografische ligging ten opzichte van het Nederlands Continentaal Plat;
2. De combinatie van een open zeehaven en een helikopterhaven;
3. De sterke maritieme kennispositie, met een brede vertegenwoordiging van kennisinstellingen, beroepsopleidingen en maritiem onderwijs op academisch niveau;
4. De aanwezigheid van hoogwaardige en veelzijdige logistieke service providers die zich onderscheiden in een snelle afhandeling.

Als leverancier van onderhoud en logistiek voor de offshore sector vertegenwoordigt de haven van Den Helder een niche positie van nationaal belang. Vanuit de haven van Den Helder worden 144 platforms op het Nederlands deel van het Continentaal Plat bevoorrad. 90% van de in Nederland aanwezige offshore bedrijven zijn gevestigd in Den Helder.

Den Helder heeft de potentie om het met succes beproefde concept van “pitstop haven” voor de offshore Olie- & Gasmarkt op de Noordzee verder uit te bouwen en in te zetten voor:

1. Consolidatie van het marktaandeel olie en gas;
2. Onderhoud en logistiek van Windparken op zee;
3. Ondersteuning van andere “renewables”, zoals getijdenenergie;
4. Scheepsonderhoud.

Voor zowel de offshore Olie & Gasmarkt als voor de offshore windmarkt is Den Helder in beginsel uitstekend gepositioneerd. De centrale ligging van Den Helder en de hier aanwezige bedrijven en kennis zijn niet alleen relevant voor het onderhoud en logistiek van Olie & Gas platforms, maar ook voor windparken op zee.

Vanwege fysieke beperkingen in de haven zal Den Helder waarschijnlijk geen omvangrijke bijdrage kunnen gaan leveren aan de bouw en assemblage fase van windparken op zee, in termen van opslag en overslag van grote onderdelen van windturbines. Diensten die een minder groot ruimtegebruik behoeven, kunnen wel in en vanuit de haven van Den Helder geleverd worden. Onderhoud en logistiek is de nichemarkt waar Den Helder zich op zal richten wanneer de parken zijn gerealiseerd.



## 2. Port Area

Het gebied van Port of Den Helder is ongeveer 87 hectare groot (water 36 ha en terreinen 51 ha), 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*;
- 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 verkent diverse locaties in de haven die op de korte, middellange en lange termijn kunnen worden (her)ontwikkeld om ruimte te bieden voor nieuwe bedrijvigheid in de haven.

De ontwikkelstrategie is gericht op inbreiding vóór uitbreiding.

Uitbreiding is voor een Waddenzeehaven als Den Helder alleen mogelijk, wanneer alle ruimte binnen de haven optimaal is benut en bovendien alleen via de weg van Building with Nature, met als voorwaarde dat economische en ecologische winst met elkaar in balans moeten zijn. In 2019 is in samenwerking met Provincie, Gemeente, Koninklijke Marine, Port of Den Helder en Landschap Noord-Holland een aanbestedingstraject opgestart voor een haalbaarheidsstudie naar het concept van uitbreiding van de haven via de weg van Building with Nature.

## 3. Environmental Policy Statement

Port of Den Helder is zich bewust van haar sociaal-economische verantwoordelijkheid als manager van een belangrijk havengebied. Port of Den Helder 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 Port of Den Helder 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.”*

Port of Den Helder 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 succes- danwel probleemgebieden te signaleren.

Port of Den Helder 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 Port of Den Helder mede aan maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Wij zetten ons in voor/om:

- Onderhoud, naleving en ontwikkeling van een PERS certificering van de European Sea Ports Organisation;
- Ontwikkelen en uitvoeren van een duurzaamheidsbeleid in samenwerking met onze stakeholders
- 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;
- Deelnemen aan diverse denktanks en systeemstudies op het gebied van energietransitie
- Externe communicatie van ons milieubeleid publiceren op de website;
- Duurzame projecten in de haven door het havenbedrijf te identificeren en daar waar mogelijk te ontwikkelen;
- Het organiseren van havenbijeenkomsten en workshops met stakeholders rondom het thema verduurzaming
- 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.

#### **4. Results PERS Port of Den Helder**

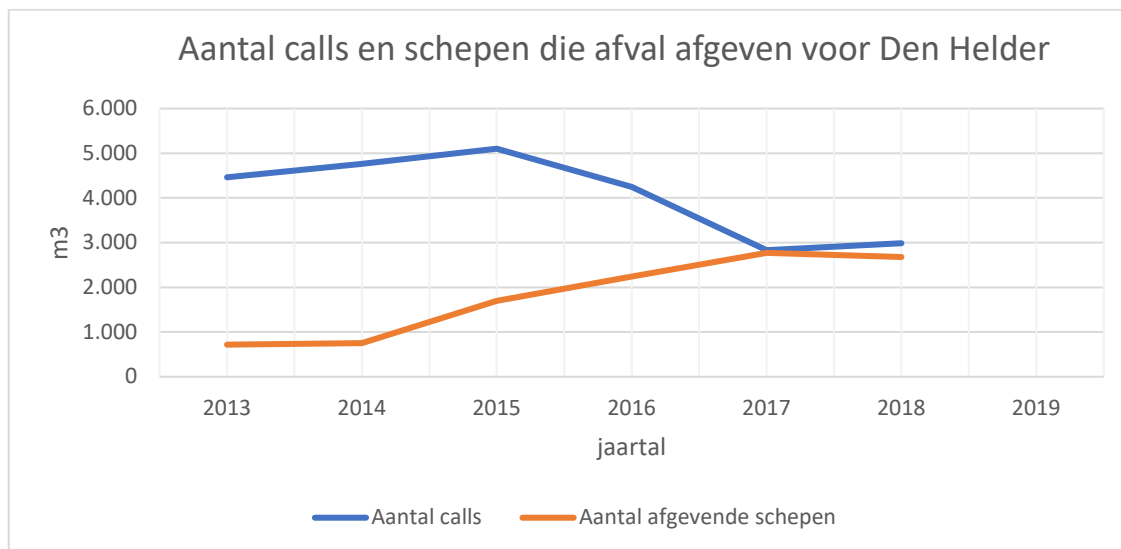
In de Port Environmental Review System (PERS) 2017-2019 heeft Port of Den Helder vijf omgevingsaspecten geprioriteerd op basis van projectplannen, deze waren:

1. Afval
2. Geluid
3. Energiegebruik
4. Havenontwikkeling (op het land)
5. Baggeren.

## 1. Afval

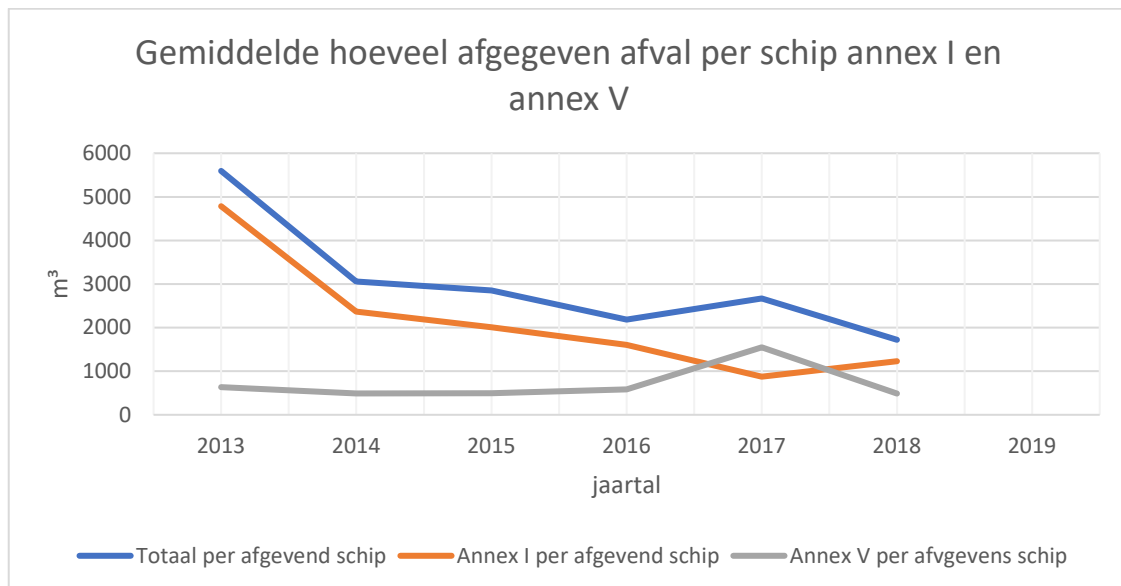
### Hoeveelheid afval dat jaarlijks in de haven wordt verzameld

Na een periode waarin het aantal calls (binnenkomende schepen) is afgenomen, terwijl er wel een toename in de ontvangst van scheepafvalstoffen was, is er over de jaren 2017 – 2018 een stabilisatie waar te nemen (figuur 1).



Figuur 1: Aantal calls en schepen die afval afgeven voor Den Helder

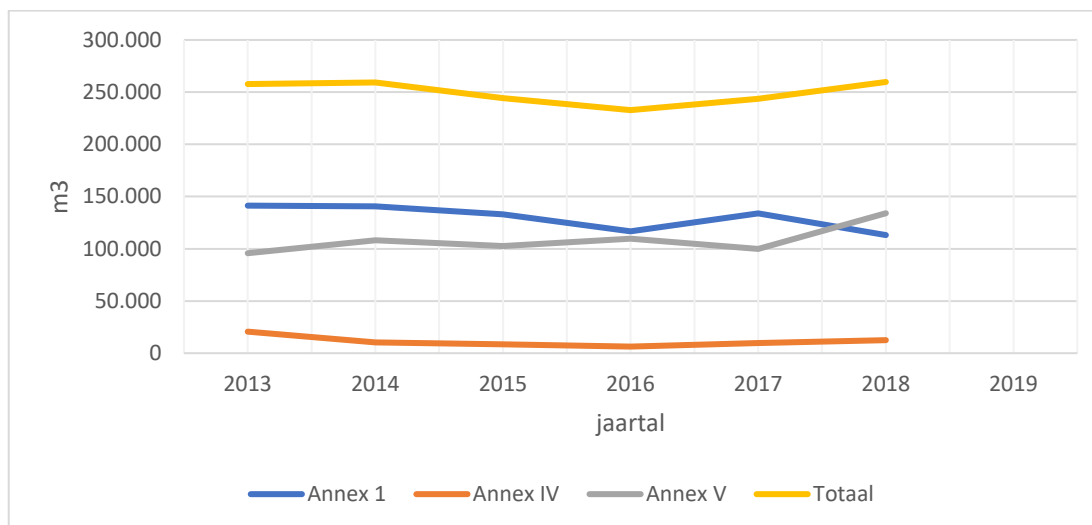
In figuur 2 is over de periode 2017-2018 een zelfde trend waarneembaar, de afgifte per schip is gestabiliseerd.



Figuur 2: Gemiddelde hoeveelheid afgegeven afval per schip Annex I en Annex V voor Den Helder

In figuur 3 is voor 2017-2018 dezelfde trend waarneembaar bij alle Nederlandse zeehavens. Voor Den Helder zij daarbij opgemerkt dat de zeevaart die Den Helder aandoet voor het overgrote deel Den Helder als vaste thuisbasis heeft met als gevolg dat een groot deel van deze schepen een ontheffing (artikel 35 Wet voorkoming verontreiniging door schepen) heeft voor de aanmelding en afgifte van scheepsafvalstoffen. 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.



Figuur 3: Totale afgifte scheepsafval in Nederlandse havens in m³

## 2. Geluid

### *Aantal geluidsoverlastklachten per jaar*

Port of Den Helder heeft in de periode 2018 – 2019 geen klachten ontvangen met betrekking tot geluidsoverlast.

### *Overzicht van geluidsruijterapporten voor nieuwe bedrijven*

In het kader van de Routekaart “Programma voor ontwikkeling” is er in 2017 een integraal geluidsonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is ook het militaire deel van de haven betrokken. Dit was een gecompliceerd en tijdrovend onderzoek. Naast de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord is hier ook het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat als zonebeheerder (defensie) bij betrokken. Het rapport is begin 2018 opgeleverd. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen geluidsruijme meer beschikbaar is in de haven. De gemeente Den Helder is in de lead voor het opstellen van een geluidsreductieplan. Gelet op de complexiteit in de haven, loopt dit proces nog.

## 3. Energiegebruik

### *Walstroomfaciliteiten*

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 was geworden.

De intentie was om walstroomfaciliteiten langs Het Nieuwe Diep, Het Nieuwe Werk, Spoorweghaven en Nijverheidskade aan te leggen. Echter door een wijziging in de bedrijfsvoering en planning van de schepen is er voor gekozen om op dit moment alleen walstroomfaciliteiten aan te leggen langs Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk. Vooralsnog is besloten om de oude walstroomfaciliteiten op de Spoorweghaven en Nijverheidskade te blijven gebruiken.

### *Walstroomfaciliteiten langs Het Nieuwe Diep en Het Nieuwe Werk*

In april 2019 is het project “Walstroomfaciliteiten” opgeleverd en in gebruik genomen. De kasten zijn voorzien van een modern verrekensysteem, waarbij de gebruiker eenvoudig via een app of telefonisch de gewenste aansluiting kan activeren. Gestart is met de monitoring van het gebruik en verbruik van het elektra.

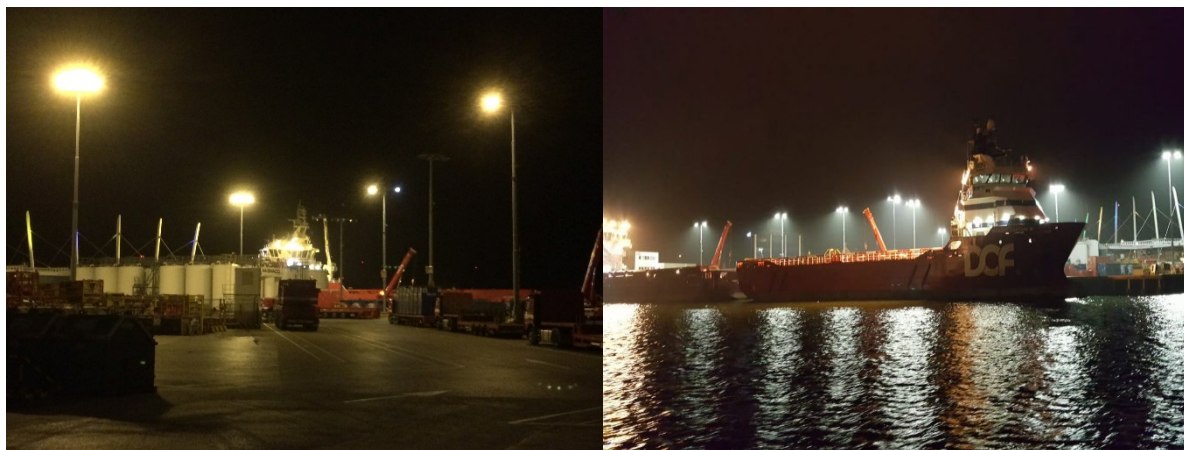


### *Verlichting versus energieverbruik*

De Raad van Advies Waddenzeehavens heeft in oktober 2016 mede namens Port of Den Helder de Dark Sky Intentieverklaring ondertekend. De ondertekenaars streven hierbij naar het verminderen van lichtvervuiling en het tegengaan van strooiverlichting in het Unesco werelderfgoed Waddenzee.

In november 2018 hebben wij de oude conventionele werkverlichting op de Paleiskade vervangen door maatwerk LED-verlichting, welke voldoet aan de uitgangspunten van de Dark Sky intentieverklaring.

De verlichting op de kade wordt middels een app aangestuurd, waarbij tot op steiger niveau de verlichting aan en uit geschakeld kan worden bij werkzaamheden. Resultaat van deze moderne verlichting is dat er ca. 85% minder energie wordt verbruikt, dat wil zeggen ca. 5.000 Kw per jaar in plaats van 35.000 Kw per jaar.



*De linker afbeelding toont de conventionele verlichting, de rechter afbeelding toont energiezuinige, slim aangestuurde, ledverlichting.*

#### **4. Havenontwikkeling (op het land)**

In het Environmental Report 2015-2017 was gemeld dat de uitvoering van een aantal projecten uit de Routekaart verder ter hand zouden worden genomen.

In de afgelopen periode zijn de projecten *Building with Nature* (aanpassing havenmond) en Paleiskade 2 opgestart. Voor beide projecten geldt dat ze in de initiatiefase zitten. Beide projecten worden nu op haalbaarheid onderzocht.

In verband met gewijzigd intern beleid bij de Koninklijke Marine is het project Marsdiepkade beëindigd.

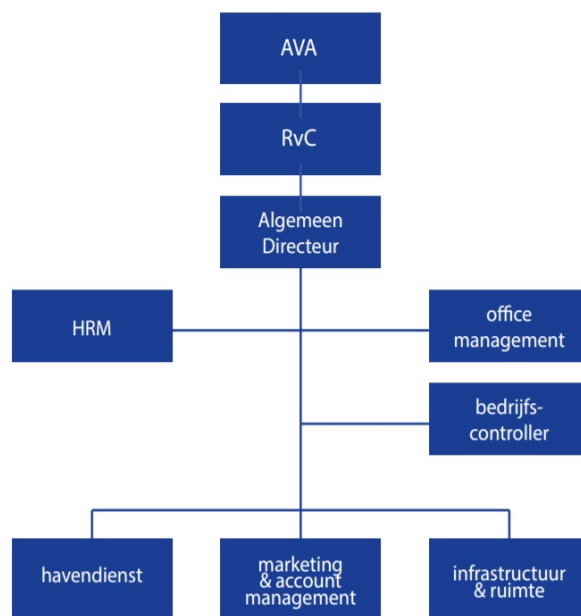
## 5. Baggeren

Voor de PERS periode 2017-2019 stond ook het baggeren van Het Nieuwe Diep op het programma. Het werk is inmiddels gegund aan Baggerbedrijf De Boer. Het bedrijf is zich ervan bewust dat er gewerkt wordt in een gebied direct grenzend aan het Natura 2000 gebied Waddenzee en het UNESCO werelderfgoedgebied Waddenzee. De uitvoering van de werkzaamheden zullen in Q4 2019 worden gestart en in Q1 2020 worden afgerond. Voor de uitvoering van de werkzaamheden zal er o.a. gebruik worden gemaakt van het kraanschip "Rival" welke gecertificeerd is met een Green Award Silver. Daarnaast is het Baggerbedrijf De Boer gecertificeerd op niveau 3 CO2-prestatieladder.

## 5. Environmental management organization

Port of Den Helder is een overheids NV waarvan de aandelen in handen zijn van de gemeente Den Helder. Port of Den Helder kent een platte organisatiestructuur zoals zichtbaar in figuur 8. De organisatiestructuur bestaat uit een Management Team, drie lijnafdelingen en drie staffuncties.

Het environmental organisation management is onder gebracht bij de afdeling Infrastructuur & Ruimte. Het documentbeheer, waaronder de PERS, ligt bij de Beleidsadviseur van die afdeling. Het databeheer ligt zowel bij de verschillende afdelingen van Port of Den Helder.



Figuur 8 Organisatiestructuur NV Port of Den Helder

## 6. Stakeholders

De ligging van Port of Den Helder, open zeeverbinding, diep water, korte vaarafstand naar Nederlands Continentaal Plat en de visgronden, is de basis geweest van de ontwikkeling van de haven als de grootste logistieke hub voor de Offshore in het zuidelijk deel van de Noordzee.

Daarnaast is de visserij hier gevestigd met een Visafslag en heeft de Koninklijke Marine hier haar thuisbasis.

Binnen het beheersgebied van Port of Den Helder zijn derhalve een groot aantal stakeholders actief, voor de (wind)offshore (agentschappen, rederij, bevoorraders, scheepvaart, transportbedrijven), voor de visserij (visafslag, visserijschepen, transportbedrijven); en de Koninklijke Marine (toeleveranciers, onderhoudsbedrijven).

Binnen al deze sectoren spelen de inzamelaars van scheepsafvalstoffen ook een rol van betekenis. Daarnaast zijn er ook diverse overheidsinstanties actief, waaronder Rijkshavenmeester,

Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Inspectie Leefomgeving & Transport, Douane, Landelijke Eenheid Politie, Omgevingsdienst Noord-Holland Noord en de gemeente Den Helder.

## **7. Duurzaamheid**

In december 2018 is door het MT van Port of Den Helder het Ambitiedocument Duurzaamheid Port of Den Helder – Op koers naar een klimaat neutrale haven vastgesteld. Dit ambitiedocument is samen met de stakeholders van Port of Den Helder tot stand gekomen.

Voor onze duurzaamheidsambitie is gekozen voor de thema's Energie, Emissies en Circulariteit.

Voor de uitvoering van het Ambitiedocument is in juli 2019 het Actieplan duurzaamheid Port of Den Helder 2019-2020 vastgesteld. Daarin zijn projecten opgenomen die zowel de eigen bedrijfsvoering betreffen als projecten in de keten van Port of Den Helder.

## **8. Projecten Port of Den Helder 2020-2022**

Voor de komende periode worden door Port of Den Helder de volgende vijf omgevingsaspecten geprioriteerd voor het Port Environmental Review System (PERS) 2020-2022:

1. Air Quality (in relatie tot 5. Climate change)
2. Energy consumption
3. Garbage/port waste
4. Ship waste
5. Climate change
6. Noise

Deze prioritering sluit aan op het Ambitiedocument Duurzaamheid Port of Den Helder.

Vanuit dit document wordt er iedere twee jaar een Actieplan Duurzaamheid vastgesteld.

Bovenstaande prioritering is onderdeel van het Actieplan 2019-2020.

In 2019 wordt gestart met het vaststellen van de CO2 footprint van onze eigen bedrijfsvoering. In de jaren zal dit gemonitord worden, zodat de effecten van de te nemen maatregelen ook inzichtelijk. (Air Quality – Climate Change).

Nu de oplevering van de walstroomvoorziening op de kades Het Nieuwe Diep – Het Nieuwe Werk, is geweest, zal het gebruik van de voorziening en het verbruik gemonitord worden. Daarnaast zullen er interne acties in gang worden gezet, om het energieverbruik op kantooniveau ook te reduceren.

Voor het scheepsafval zal verder worden ingezet op recycling van de afvalstoffen. Daarbij moet gedacht worden aan het recyclen van visnetten, pluus en plastic. Voorts zal onderzoek gedaan worden naar de behoefte aan afgifte van grijs afvalwater en ballastwater c.q. ballastwaterresiduen. Ook zal in de komende periode het Geluidsreductieplan vorm moeten gaan krijgen. Daarbij worden tevens de subsidie mogelijkheden in het kader van het Investeringskader Wadden (Innovatiemotor Waddenzeehavens) voor het toepassen van innovatieve maatregelen om tot reducering van geluid te komen, onderzocht.

Daarnaast zijn er allerlei initiatieven rondom waterstof. Er is een pilot opgestart voor de realisatie voor een (groene) waterstof vulstation voor de scheepvaart; en op de middellange termijn de productie van blauwe waterstof en op de langere termijn de productie van groene waterstof. Meer daarover kunt u lezen in de PERS 2020-2021.

Den Helder, november 2019

Andrea van Santen Beleidsadviseur  
NV Port of Den Helder