

Raadsvragen

Beantwoording van de schriftelijke vragen, gesteld door de fractie ChristenUnie betreffende vragen over ligprijzen Port of Den Helder

Aan de leden van de Gemeenteraad

Op 26 oktober 2020 heeft de fractie ChristenUnie onder verwijzing naar artikel 36 van het reglement van orde voor de vergaderingen van de raad, de navolgende vragen gesteld over ligprijzen van Port of Den Helder. De antwoorden, die zijn afgestemd met de Port of Den Helder, vindt u onder de vraag:

1. Welke tarieven hanteerde PODH en wat waren de marktconforme tarieven? Wat is, per jaar, de gemiddelde ligtijd van een schip in Den Helder en wat zijn hier de kosten voor geweest binnen het oude tarief en wat de kosten binnen het nieuwe tarief?

Dit nieuwe tarief betreft specifiek de binnenvaart, dus niet alle ligprijzen. Het oude tarief was 22 eurocent per ton laadvermogen, nu is het 11 eurocent per ton laadvermogen.

De tariefverlaging is ingevoerd om de gewone binnenvaart in de havens Port of Den Helder (hierna: PoDH) te stimuleren, specifiek voor de ontwikkeling van Kooyhaven. Bij gewone binnenvaart gaat het om oppikken van lading op een distributiepunt, elders afleveren en met weer nieuwe lading terugvaren (logistiek).

Het oude tarief was gebaseerd op project gerelateerde binnenvaart naar Den Helder, zoals gebruik van Kooyhaven voor ondersteuning van baggeren van het kanaal of een ponton om de silo's af te leveren in Kooyhaven.

Het aangepaste tarief is ingevoerd per 1 oktober 2020. Dat is nog zo recent dat nog geen data beschikbaar zijn waaruit relevante conclusies kunnen worden getrokken.

De gemiddelde ligduur van een binnenvaartschip op Kooyhaven is minder dan 12 uur en is doorgaans een overnachting.

2. Hoe lang is bekend dat de tarieven niet marktconform waren en wat is de reden voor de hogere tarieven?

Uit het periodieke gesprek met de branchevereniging voor de binnenvaart, Schuttevear, en de periodieke benchmark blijkt dat het nieuwe tarief beter passend is bij de gewone binnenvaart. Het oude, hogere, tarief was gebaseerd op de project gerelateerde binnenvaart. Dit nieuwe tarief is gebaseerd op de gewone binnenvaart.

3. In hoeverre is er onderzoek gedaan naar de relatie van te hoge ligprijzen in relatie tot het vestigingsklimaat voor bedrijven in deze sector? Wat zijn de daaruit voortvloeiende resultaten?

In deze sector geldt dat er voldoende aanbod van vracht moet zijn om vestiging van bedrijven die gebruik maken van binnenvaartschepen renderend te krijgen. Het relatief bescheiden aantal binnenvaarttransporten van en naar Den Helder is niet een gevolg van de ligplaatstarieven, maar van het gebrek aan voldoende transportvolume om een binnenvaart transportlijn rendabel te maken.

Met het Bureau Voorlichting Binnenvaart heeft PoDH enige tijd geleden onderzoek gedaan of in de regio volumes op Kooyhaven kunnen worden geconsolideerd voor doorvoer/vervoer naar de grotere zeehavens of logistieke knooppunten. Dit voor de ontwikkeling van Kooyhaven, én om te kijken of met Kooyhaven een modal shift kan worden bereikt door vervoer van de weg te verplaatsen door vervoer per schip. Ook is in het verleden door het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord onderzoek gedaan naar volumes in de

agrisector. Die volumes zijn tot dusver niet voldoende. Feit is dat Den Helder niet ligt aan het kernnet van transport corridors in Nederland of Europa.

4. Worden er nog andere tarieven gevoerd die hoger zijn dan marktconforme prijzen? Zo ja waarom, en zo nee waarom niet?

PoDH hanteert een tarievenstructuur gebaseerd op locaties en ligplaatsen, zie de website (<https://portofdenhelder.nl/files/documents/Tarieventabel%202020%20-%203-1.pdf>). PoDH monitort continue of haar tarieven marktconform zijn. Er is geen aanleiding te vermoeden dat dat niet het geval is.

5. Welke bedrijven hebben de afgelopen 10 jaar interesse gehad om zich te vestigen in Kooyhaven/haven Den Helder en wat hebben deze bedrijven als reden opgegeven om zich uiteindelijk niet te willen vestigen?

PoDH heeft met een aantal bedrijven gesprekken gevoerd sinds de oplevering van Kooyhaven in 2017. In verband met vertrouwelijkheid kunnen niet alle bedrijven worden genoemd. Nu is er interesse van bedrijven als Marees en Fender. Ook heeft een consortium het plan om een waterstofvulstation voor de scheepvaart en vrachtvervoer te vestigen op Kooyhaven. Deze bedrijven willen hun investeringsplannen nog niet doorzetten omdat het bestemmingsplan en het destijds gesloten bewonersconvenant beperkingen geven. PoDH is hierover na de zomer het gesprek gestart met de bewoners rond Kooyhaven. Wij zijn hierover ook in gesprek met de gemeente Hollands Kroon.

Vertrouwende u met vorenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Den Helder, 17 november 2020

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

Jeroen Nobel
burgemeester



Robert Reus
secretaris

