

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/126652

Uw kenmerk
2016Z11916

Bijlage(n)
-

Datum 4 juli 2016
Betreft Beantwoording vragen van het lid De Boer over het
rapport "Marktwerking en Samenwerking in de
Binnenvaart"

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid De Boer (VVD) met bovengenoemd kenmerk, ingezonden 14 juni 2016, over het rapport "Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart".

1

Bent u bekend met de conclusies en aanbevelingen van het rapport "Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart" 1) en klopt het dat het ministerie opdrachtgever was van dat rapport? Wat waren de bedoeling en de opzet van de opdracht?

Antwoord 1

Ik ben bekend met de conclusies en aanbevelingen van het rapport "Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart" van The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship d.d. 10 april 2012. Opdrachtgever van het onderzoek was het Transitiecomité Binnenvaart. Ik heb de uitvoering van het onderzoek financieel mogelijk gemaakt. De bedoeling van het Transitiecomité was om uitwerking te geven aan de adviezen op het vlak van markttransparantie en samenwerkingsverbanden van de Binnenvaartambassadeur d.d. 29 september 2010 ter versterking van de structuur van de binnenvaartsector. Door middel van literatuurstudie, vraaggesprekken met marktpartijen, brancheorganisaties en deskundigen en een telefonische mini-enquête onder schippers, is in kaart gebracht hoe de markt werkt en hoe partijen de marktsituatie beoordelen.

2

Wat vindt u van het idee van een veiling van vracht voor de binnenvaart en hoe zou een dergelijk initiatief tot stand moeten komen? Als het haalbaar zou kunnen zijn, is dat dan in Nederland haalbaar of moet het in internationaal verband tot stand komen? Welke gevolgen zou dit kunnen hebben voor de internationale concurrentiepositie van Nederland in dit transportsegment? Voor wie zitten hier voor- en nadelen aan en waarom?

Antwoord 2

Een veilingssysteem heeft naar mijn oordeel geen invloed op een belangrijk kenmerk van de binnenvaartsector in relatie tot het proces van prijsvorming, te weten de fragmentatie van de aanbodkant. Samenwerking tussen binnenvaartondernemingen is wenselijk om deze fragmentatie op te lossen. Het onder 1 genoemde rapport wijst op de wenselijkheid van samenwerking tussen ketenpartijen, horizontaal of verticaal. Ook het in mijn opdracht door STC-Nestra B.V. en Maverick Advocaten N.V. opgestelde rapport "Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart", toegezonden aan uw Kamer per brief d.d. 23 maart 2015, wijst op de noodzaak van deze samenwerking (Kamerstukken II 2014/15, 31 409, nr. 79). Een veilingssysteem stimuleert op zichzelf niet de vorming van structurele samenwerkingsverbanden tussen binnenvaartondernemingen en bevrachters, bijv. in coöperaties. Omdat vervoer eerder te zien is als een vorm van dienstverlening dan als een product, is voorts de vraag gerechtvaardigd of een veilingssysteem haalbaar is. Er zijn mij hiervan ook geen voorbeelden bekend in de transportsector. Het patroon van pieken en dalen in de vrachtstroom in de binnenvaart wordt evenmin opgelost met een veilingssysteem.

Een veiling als initiatief van private partijen kan naar mijn oordeel alleen werken indien verladers bereid zijn lading op een openbaar platform aan te bieden, en vervoerders bereid zijn inzicht te geven in beschikbare capaciteit. Onder deze voorwaarden is voor private dienstverleners een businessmodel denkbaar om vraag en aanbod te matchen. Marktwerking bepaalt uiteindelijk de haalbaarheid van een initiatief. Het opleggen van enige vorm van verplichting tot deelname van verladers en vervoerders aan een veiling past niet bij mijn opvatting over marktwerking.

3

Zijn er andere wijzen denkbaar om te komen tot transparantie van marktgegevens voor bevrachting van schepen? Kunt u toelichten hoe dit kan worden bewerkstelligd? Hoe is dit in andere transportsectoren geregeld?

4

Hoe is dit geregeld in andere landen, bijvoorbeeld in België en Duitsland? Zijn er buitenlandse systemen met een veiling of iets vergelijkbaars, waarvan Nederland zou kunnen leren in dit verband?

Antwoord 3 en 4

In de binnenvaart zijn verschillende digitale platforms actief om verladers en vervoerders te koppelen. Platforms zoals "Vaart" en "Logos" bieden vervoerders informatie over de markt en geven ook indicaties over vrachtprijzen voor droge lading. Daarnaast is er het platform "Bargelink", toegankelijk voor aangesloten deelnemers, waarop zowel vrachten als schepen worden aangeboden. Ook in het wegvervoer wordt gebruik gemaakt van digitale logistieke platforms voor het koppelen van de vraag van verladers en het aanbod van ladingscapaciteit door vervoerders. De platforms in het wegvervoer zijn soms gericht op specifieke bestemmingen zoals Oost Europa of Scandinavië.

De bestaande platforms in de binnenvaart en het wegvervoer hebben een privaat karakter; de Nederlandse overheid speelt geen rol hierin.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/126652

In dit verband wil ik nog memoreren dat Panteia in 2013 in mijn opdracht een vergelijkende studie verricht heeft naar de markttransparantie in de binnenvaart in vergelijking met zeven andere sectoren, waaronder goederenwegvervoer, goederenspoorvervoer, luchtvracht en short sea shipping. Hierin is onder meer gekeken naar (wettelijke) regelingen, arrangementen en ontwikkelingen in relatie tot markttransparantie in de sectoren. De belangrijkste aanbeveling van het rapport is dat verbeterde markttransparantie te bereiken is door meer samenwerking tussen binnenvaartondernemingen. Het rapport "Markttransparantie en de rol van tussenpersonen in andere sectoren ter inspiratie voor de binnenvaart" en mijn conclusies hierbij heb ik uw Kamer toegezonden per brief d.d. 15 oktober 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 30 523, nr.80). Samenwerking mag echter niet in strijd zijn met het Europese en nationale mededingingsrecht. Het onder 2 genoemde rapport van STC-Nestra en Maverick geeft aan welke mogelijkheden het mededingingsrecht biedt voor samenwerking in de binnenvaartsector. Conclusie van het rapport is dat het mededingingsrecht ruimte biedt voor samenwerking, waarbij het essentieel is dat deze zich vooral richt op het aanbieden van betere en/of meer efficiënte diensten aan afnemers/verladers.

In geen van de landen die zijn aangesloten bij de CCR, waaronder België en Duitsland, bestaat een systeem met een veiling of iets vergelijkbaars.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/126652