

Vergaderjaar 2016–2017

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 173**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 augustus 2017

Op 21 juni jl. heeft uw Kamer mij via de motie Laçin c.s. (Kamerstuk 31 409, nr. 164) gevraagd om voor 1 september in overleg met het veld te komen tot concrete voorstellen om de markttransparantie in de binnenvaart te vergroten. Met deze brief wil ik de motie beantwoorden.

### **Voorgeschiedenis**

Het onderwerp markttransparantie in de binnenvaart is niet nieuw, wij hebben hier al vaker over gesproken. Ik heb in de afgelopen jaren diverse studies laten uitvoeren en u daarover gerapporteerd. Een uitgebreid overzicht van de bevindingen heb ik u recent nog toegestuurd (Kamerstuk 31 409, nr. 152) naar aanleiding van de motie Van Helvert en Smaling (Kamerstuk 31 409, nr. 137). Uit deze studies komt steeds dezelfde conclusie: de ervaren problemen hebben te maken met de structuur van de sector, en schaalvergroting aan de aanbodkant is dan ook gewenst. Coöperatievorming zou een goed middel daartoe kunnen zijn. Korte-halve verwijs ik voor de nadere details naar de inhoud van de genoemde brief.

Op 24-2-2017 is de motie Smaling (Kamerstuk 31 409, nr. 140) aangenomen, waarin verzocht wordt om een pilot met een veilingssysteem. Ik heb de mogelijkheid van een pilot verkend, en u over de uitkomst bericht bij brief d.d. 6 juni 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 158). De vertegenwoordigers van de sector bleek haaks op die van de andere aanwezigen te staan. ASV bepleitte als enige een verplicht veilingssysteem, geen van de andere vertegenwoordigers van de varende ondernemers, bevrachters en verladers voelde voor een verplichting. Een verplicht systeem zou bovendien op Europeesrechtelijke bezwaren stuiten. Een pilot met een vrijwillig systeem werd door geen van de aanwezigen zinvol geacht, omdat vrijwillige digitale platforms reeds bestaan.

Met deze informatie als achtergrond ben ik ter uitvoering van uw motie het gesprek aangegaan met het veld, zoals gevraagd. Ik heb gesprekken gevoerd met een twaalfstal vertegenwoordigers van vervoerders, bevrachters, verladers en deskundigen op juridisch en economisch gebied. Ik kom tot de volgende bevindingen.

### **Afbakening van het probleem**

De discussie over transparantie zoals die nu gaande is, spitst zich toe op het vervoer van droge lading, en dan met name de spotmarkt. Vervoerders hebben het gevoel geen partij te zijn voor de bevrachters die beter inzicht hebben in het ladingaanbod, en een sterkere positie in de bepaling van de prijs en de bijbehorende voorwaarden. Meer transparantie inzake ladingaanbod en prijzen zou de positie van de vervoerder versterken en leiden tot een betere prijs voor de vervoerder.

In de gesprekken is gebleken dat deze stelling zeker niet door iedereen onderschreven wordt, ook niet binnen de groep van de varende ondernemers. Inderdaad is de vervoerder vaak afhankelijk van de bevrachter, maar de verhoudingen liggen in deze sterk fluctuerende markt niet zo vast als gesuggereerd wordt. De vervoerder heeft de bevrachter nodig om vracht te krijgen, maar ook de bevrachter kan zijn rol niet vervullen zonder de vervoerder. De prijsstelling is voorts sterk afhankelijk van de waterstand: bij laag water is het aanbod van vervoerscapaciteit schaars en stijgen de prijzen, bij hoog water is het andersom. Beide partijen hebben elkaar nodig om op de langere termijn de markt in stand te houden. Vaak is er sprake van een jarenlange relatie tussen vervoerder en bevrachter, partijen kennen elkaar.

### **Markttransparantie**

In alle gesprekken is stilgestaan bij de vraag wat onder markttransparantie verstaan kan worden. Het begrip markttransparantie kent verschillende aspecten, en dat geeft soms spraakverwarring. In de gesprekken kwam naar voren:

1. De transparantie in de keten: welke partij heeft welke rol? De vraag spitst zich in deze discussie met name toe op de rol van de bevrachter.
2. Transparantie van het ladingaanbod: door gebrek hieraan is de match tussen vraag en aanbod soms moeilijk.
3. Transparantie van de prijsvorming en inzicht in de actuele prijzen.

Op het eerstgenoemde aspect ben ik al uitgebreid ingegaan in mijn brief van 24 maart (Kamerstuk 31 409, nr. 152) naar aanleiding van de motie Van Helvert en Smaling (Kamerstuk 31 409, nr. 137). Het klopt dat bevrachters kunnen optreden als makelaar tussen verlader en vervoerder, maar ook de rol van de verlader kunnen overnemen. Bevrachtingskantoren zijn in die gevallen logistieke dienstverleners, die ook de met het transport gemoeide risico's overnemen van de verlader. Het simpele feit dat er verschillende modellen gehanteerd worden, is echter geen aanleiding om in te grijpen.

Het tweede aspect, gebrek aan inzicht in het ladingaanbod, was aanleiding voor de motie waarin gevraagd werd om een pilot met een veilingstelsel waar alle ladingaanbod zou passeren (Agora). Ik heb u in mijn antwoord de bezwaren van een verplicht systeem geschetst. Er bestaan wel digitale platforms die ladingaanbod en vervoer bij elkaar brengen, zoals Bargelink en 4 Shipping. Een digitaal platform beoogt door gebruikmaking van moderne technologie de match tussen vraag en aanbod te vergemakkelijken en de efficiency te verhogen. Of een dergelijk platform kan voorzien in de wensen van de gebruikers staat of valt met de

omvang: er moet voldoende aanbod van zowel lading als vervoerscapaciteit zijn. Het recent opgericht 4Shipping is groeiende.

Het derde aspect betreft inzicht in de prijzen. Zoals gezegd kunnen prijzen sterk fluctueren, afhankelijk van fluctuaties in vraag en aanbod. Daarnaast zijn ook de vervoersvoorwaarden van belang, een prijs zonder inzicht in bijbehorende vervoersovereenkomst heeft weinig betekenis. Er zijn wel platforms waar ondernemers inzicht kunnen krijgen in actuele vrachtprijzen. In mijn genoemde brief van 24 maart ben ik ingegaan op de mogelijke nadelige effecten voor de vervoerder van een verdere transparantie: de onderhandelingsruimte wordt door verregaande transparantie ook voor de vervoerder sterk ingeperkt. Verschillende gesprekspartners hebben mij ook nu weer op dit risico gewezen.

### **Voorstellen ter verbetering van de markttransparantie**

Geen van de gesprekspartners, met uitzondering van de ASV, ziet heil in verdere regulering van de markt door de overheid. Het idee van een verplicht veilingssysteem is reeds aan de orde geweest en om de aan u toegelichte redenen verworpen.

Veel gesprekspartners wijzen op de voordelen van verdere samenwerking in de keten of tussen varende ondernemers. Dat kan zowel horizontale als verticale samenwerking betreffen. In mijn optiek moet het initiatief hiervoor bij de sector zelf liggen. Omdat de huidige structuur van de binnenvaart bijdraagt aan prijsvolatiliteit, logistieke innovatie belemmert en verduurzaming bemoeilijkt, is structuurversterking van de sector voor mij een belangrijk punt. Ik ben momenteel samen met de brancheorganisaties aan het verkennen welke acties we hiervoor kunnen opnemen in het dit najaar uit te brengen werkprogramma Maritieme Strategie.

Ook wordt meermaals gewezen op het nut van een goede marktobservatie, waarin met name betrouwbare informatie over trends in prijsontwikkeling en middellange-termijnprognoses van de markt relevant zijn. Ik heb de afgelopen jaren ingezet op een verbetering van de Europese marktobservatie, die in opdracht van de EU door de CCR uitgevoerd wordt. Zo heb ik afgelopen jaar door onderzoeksbureau Panteia aanvullende analyses laten uitvoeren die ook benut zijn in de CCR-rapportages. Ik wil deze inzet jaarlijks herhalen en zal ook met het CBS en met het CCR-secretariaat bekijken waar de informatie nog beter kan aansluiten bij de behoefte in de sector.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus