Aan de Commissie Infrastructuur en Milieu november 2016

Betreffende position paper Markt en Beprijzing Binnenvaart, t.b.v. het rondetafelgesprek op 30 november 2016

Geachte woordvoerder binnenvaart,

Goederenvervoer is van groot belang voor welvaart en welzijn van ons allemaal. We hebben goederen nodig, maar tegelijkertijd zou het vervoer van eindproducten, en haar grond- en hulpstoffen gepleegd dienen te worden op een zo min mogelijk belastende manier voor mens en milieu. Het is dus een maatschappelijk belang dat de diverse vervoersmodi op een juiste en efficiënte manier worden ingezet. Van die vervoersmodi is de binnenvaart de sector waar het al jarenlang niet goed gaat.

Rapport op rapport verscheen waarin staat dat het zo niet goed gaat in de binnenvaart. Al vele jaren wordt gesteld dat er een meer transparante markt moet komen. Daarom pakt de ASV de handschoen op, omdat de ASV een sociaal economische organisatie is die tot doel heeft de belangen van de schippers in de binnenvaart te behartigen.

19 mei heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de aanjagers van het idee om een AGORA in te voeren in de binnenvaart (de ASV) en vertegenwoordigers van SP en PvdA in de Tweede Kamer.

Nadat Europa bij monde van de heer Theologitis van DG MOVE (Europese Commissie) al eerder goedkeuring had gegeven aan dit voorstel, konden we ook in dit gesprek rekenen op een luisterend oor en begrip voor de situatie waarin de binnenvaartsector verkeert. Tijdens het gesprek met de beide volksvertegenwoordigers heeft de ASV een mogelijke uitwerking van het voorstel besproken: hoe zou een dergelijk veilingsysteem eruit kunnen zien? Naar aanleiding daarvan komen wij 30 november bijeen voor een rondetafelgesprek waarbij we verwachten dat achtergronden, oorzaak en aanleiding voor dit voorstel evenals de uitwerking van de ideeën aan de orde zullen komen.

Om onze ideeën en achtergronden wat dit betreft te verduidelijken stuur ik u namens de ASV u dit position paper betreffende dit onderwerp.

Als extra bijlage stuur ik hierbij een SWOT analyse mee over de binnenvaartsector die wij gemaakt hebben naar aanleiding van de verzamelde gegevens uit de diverse rapporten.

Ik hoop u hiermee u voorlopig voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Voorzitter ASV

**Position paper ASV Markt en Beprijzing Binnenvaart**

De ASV heeft haar vraag om een AGORA gebaseerd op diverse rapporten. Daarvan wil ik in dit position paper de belangrijkste noemen, daarnaast staat er kort omschreven wat we beogen met AGORA.

**2011: In het  witboek vervoer staat:**

De Commissie stelt dat het vervoer in de EU niet duurzaam is door de volgende oorzaken:

* De prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet,
* Ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën,
* Vervoersdiensten zijn niet doelmatig, en
* Vervoersplanning is onvoldoende afgestemd.

Dit maakt volgens de Commissie **een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU**.

**2012: “Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart” (NICE): Zonder informatie geen efficiënte en evenwichtige marktwerking.**

In 2012 stelde “The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE)” vast dat de binnenvaartmarkt niet goed werkt door een aantal factoren zoals het feit dat er in de binnenvaart altijd reservecapaciteit dient te zijn die in “normale” omstandigheden (geen laag water bijvoorbeeld) onmiddellijk leidt tot overcapaciteit. Bevrachters hebben een goed overzicht op de markt waarbij de schippers veel minder informatie hebben. Dit zorgt er voor dat er geen level-playingfield is: de individuele schippers hebben een zwakke positie om te onderhandelen over prijzen en voorwaarden.

de markt reageert extreem :

* Reeds geringe onder- en overcapaciteit leidden tot grote prijsschommelingen.
* De markt is moeilijk te corrigeren,
	+ - gezien het hoge aandeel van de vaste kosten en
		- de lange levensduur van schepen.

Het rapport stelde: **het maatschappelijk belang vraagt om een goed werkende markt**.

**We zien al vele jaren dat**

* Er veel faillissementen zijn
* Schepen zwaar “onder water staan”
* (te) goede schepen gesloopt worden
* (te) vaak beneden de kostprijs vervoerd wordt
* Innovaties en vergroening alleen met subsidies tot stand kunnen komen
* De sector gemeden wordt door starters en werkwilligen
* De banken heel terughoudend zijn geworden (en de kleine bedrijven geen lening meer geven)

**Markttransparantie is een eerste stap tot een mogelijke verbetering:**

* Een veilingsysteem is de eenvoudigste, snelste en meest effectieve manier om dat te bereiken
* gericht op de spotmarkt.
* Geleid door een onafhankelijke marktmeester

**Doel AGORA:**

Een (meer) transparante markt bewerkstelligen, waar alle spelers over relevante informatie kunnen beschikken en de prijs tot stand komt.

**Voordelen AGORA**

Doordat alles samenkomt en de informatie optimaal is levert een AGORA minder leegvaart op, wat de kosten drukt maar ook voordeel biedt aan het milieu. Er kunnen door de concentratie van informatie op een plek betere mogelijkheden gecreëerd worden tot promotie van de binnenvaart. Maar ook meer stabiliteit, minder pieken en dalen, en dus betere langetermijnplanningen kunnen hiermee behaald worden. De binnenvaart is makkelijker te vinden voor de verladers, en de positie van de binnenvaart kan verstevigd worden t.o.v. andere vervoersmodi. Er kunnen beter beslissingen genomen worden over aanbod of vraag van werk omdat er meer informatie beschikbaar is. Het markttransparantieplatform AGORA bevat de volgende voordelen:

-          Stabiele prijzen.

-          Minder leegvaart.

-          Milieuvriendelijk transport.

-          Rust in de markt.

 **‘AGORA’ is** een plaats waar

* alle informatie,
* vraag en aanbod van vervoersdiensten  worden afgestemd en
* de actuele prijsvorming
* op basis van zoveel mogelijk transparantie wordt bevorderd.

**Uitgangspunten veilingsysteem “AGORA”**

* Het moet een systeem zijn waar de betrokkenen graag in willen stappen.
* Het moet een makkelijk in te voeren systeem zijn.
* Het moet de binnenvaartmarkt stabieler maken
* Het moet de binnenvaart een sterkere positie geven tegenover andere vervoersmodaliteiten

 **Werkwijze:**

* De opdrachtgevers/bevrachters plaatsen het werk op een site
* De binnenvaart ondernemer kan hierop reageren qua prijs
* Er kan over- of onderboden worden net als op een veiling

Aan een formele ‘agora’ kunnen allerlei contractuele standaarden worden verbonden.

**Eisen aan de “AGORA”**

* De AGORA is een rechtspersoon
* De AGORA is (bij voorkeur)  een coöperatie van partijen
* die belang hebben  bij bovenstaande uitgangspunten
* en zich verbinden om die te onderhouden en toetsbaar te maken

**Tenslotte**

In 2015 verscheen het Europese rapport **‘Possibilities to enhance market transparency and synergetic actions in IWT’** (*mogelijkheden om markttransparantie en synergetische acties bij het binnenvaartvervoer te bereiken*). Via het NAIADES-II-programma, ondersteunt de Europese Commissie verdere harmonisatie van de sector van de binnenvaart en vergemakkelijkt sectorinitiatieven gericht op versterking van de gefragmenteerde aanbodzijde over de binnenwateren en bevordering van synergie tussen spelers op de markt: 'Bereiken van kwaliteit in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie'.

1,5 jaar later blijft het ook na dit rapport weer ijzig stil, waarna de ASV besloot de handschoen op te pakken en al voorgaande rapporten ter hand te nemen om nu werkelijk eens iets te DOEN.

**SWOT analyse particuliere binnenvaart (sterkte/zwakte/kansen/bedreigingen)**

**Kansen**

* Europa (Witboek vervoer) stelt dat er een modal shift moet zijn van vervoer over de weg naar vervoer over water(en spoor)
* Door congestie op de weg moeten diverse regeringen naar andere (vaar)wegen zoeken
* Doordat men steeds “groener’ wil vervoeren zijn er kansen voor de binnenvaart
* *de Europese Commissie ondersteunt* **'Bereiken van kwaliteit in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie**'. (*NAIADES-II-programma,Markt transparantie studie 2015):*

**Bedreigingen**

* De prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet, (Witboek transport 2011)
* Ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën, (Witboek transport 2011)
* Vervoersdiensten zijn niet doelmatig, (Witboek transport 2011) en
* Vervoersplanning is onvoldoende afgestemd. (Witboek transport 2011)
* Versnippering binnenvaartbeleid
* Door noodzakelijke reservecapaciteit is er regelmatig sprake van overcapaciteit.
* Te weinig financiële draagkracht (eigen vermogen) van schippers om te investeren in innovaties voor hun schepen.
* De vaste kosten zijn erg hoog.
* Investeringen zijn reusachtig.
* Rendementen zijn onzeker

**Sterkte**

* Het maatschappelijk belang vraagt om een goed werkende markt.
* Lading kan slechts beperkt uitwijken naar alternatieve vervoersvormen
* Sympathie voor de binnenvaartsector
* Betrouwbare vervoersmodaliteit

**Zwakte**

* Instabiele markt (grote fluctuaties in prijzen, in werkaanbod)

reeds geringe onder- en overcapaciteit leidden tot grote prijsschommelingen.

* moeilijk te corrigeren markt,
	+ - gezien het hoge aandeel van de vaste kosten en
		- de lange levensduur van schepen.
* Geen zicht op de totale markt: geen markttransparantie

Zelfs basale actuele marktinformatie als prijzen, volumes e.d. is nauwelijks verkrijgbaar.

* (Zonder informatie) geen efficiënte en evenwichtige marktwerking.
* Zwakke positie tegenover andere vervoersmodaliteiten (Lobby)
* Teveel onnodige kosten door (onnodig) leegvaart
* Verladers kunnen niet werken in een situatie met tekorten.
* Doordat bevrachters een goed overzicht van de marktsituatie hebben, terwijl de individuele schippers veel minder informatie hebben, hebben schippers daarom een relatief zwakke positie om te onderhandelen over prijzen en voorwaarden.
* Lading kan slechts beperkt uitwijken naar alternatieve vervoersvormen (kan zowel sterkte als zwakte zijn)
* Op het niveau van de schippers is de sector zeer gefragmenteerd.98% van de schippers zijn gezinsbedrijven (man, vrouw), ( gezinsarbeid is goedkoop).
* In sommige gevallen is het bewustzijn onder verladers betreffende de mogelijkheden van binnenvaart onbekend.
* binnen een breder publiek is de kennis van de binnenvaart over het algemeen slecht.