

Nederlandse Mededingingsautoriteit  
Postbus 16326  
2500 BH DEN HAAG  
T.a.v. de heer P. Kalbfleisch

Rotterdam, 4 februari 2010

Betreft: Crisisplan Binnenvaart

Geachte heer Kalbfleisch,

De beoordeling door de NMa van het verzoek van het Crisisberaad Binnenvaart voor het invoeren van een crisisplan binnenvaart nadert z'n eindfase. In de media hebben wij een aantal keer uitspraken van uw zijde aangetroffen die de indruk wekken als zou de NMa voorsorteren op een "neen" tegen het crisisplan binnenvaart. Wij achten het daarom van belang het volgende onder uw aandacht te brengen, mede in aanloop naar ons gesprek van 8 februari a.s.

Het Crisisplan Binnenvaart, dat ervan uitgaat dat gedurende een lange periode een deel van de Nederlandse binnenvloot zal worden opgelegd, heeft draagvlak in de sector en een brede steun van het Parlement en het Kabinet ontvangen.

Voorwaarde is dat het plan voldoet aan de mededingingswet. Het crisisberaad heeft inmiddels 105.500 euro aan onderzoekskosten uitgegeven om de door de NMa gevraagde onderbouwing te leveren door een van de meest gerespecteerde onderzoeksinstituten van ons land (Erasmus Universiteit Rotterdam). Dit geeft aan welk belang wij hechten aan een goed onderbouwd oordeel van de NMa.

Wij menen dat door ons inmiddels in voldoende mate is aangetoond dat het opleggen van een beperkt deel van de binnenvaartvloot (onder de huidige omstandigheden 12%) niet van invloed is op de concurrentie in deze sector. Derhalve is het niet opportuun om in dit geval te spreken van een crisiskartel. Er is naar onze mening geen strijdigheid met art. 6 lid 1 van de mededingingswet.

Tijdens het laatste technisch overleg van 15 januari j.l. is van de zijde van de NMa nog eens bevestigd dat bij een voldoende onderbouwing van de effecten op een positief advies richting de Raad van Bestuur van de NMa kan worden gerekend. Voorts menen wij dat de voorgestelde systematiek van monitoring door NEA er voor zorgdraagt dat de effecten van het opleggen adequaat kunnen worden waargenomen en voldoende waarborgen biedt dat geen beperking van de mededinging zal plaatsvinden. Naar onze mening kan er dus geen gegronde reden zijn voor de NMa om goedkeuring aan het bijgestelde crisisplan te onthouden.

Bij het crisisberaad en de betrokken onderzoekers bestaat de indruk dat de deelnemers aan het technisch overleg van NMa zijde niet geheel de specifieke kenmerken van de binnenvaartsector onderkennen en tevens niet geheel het keuzegedrag van binnenvaartondernemers begrijpen. In de rapportage van de Erasmus Universiteit zijn deze specifieke kenmerken en keuzes nader onderbouwd.

De binnenvaartmarkt bestaat voor 90% uit midden- en kleinbedrijf waarvan de meerderheid beschikt over één schip. Een bedrijf dat één schip bezit kan niet een deel daarvan tijdelijk stilleggen. Schepen kunnen niet produceren op voorraad waardoor een teveel aan schepen (nu 20/30%) constant in de markt blijft.

Voor de binnenvaartmarkt heeft dit, nu de vraag naar scheepsruimte met 30% is ingezakt en er geen uitzicht is op herstel, desastreuze effecten. Reductie van scheepsruimte vindt niet plaats langs de natuurlijke weg van sanering, omdat scheepvaartbedrijven na faillissementen doorgaans in de markt aanwezig blijven en een gelijke inzet kunnen blijven plegen. Ook vanuit een oogpunt van modernisering is er geen enkele reden om nu te saneren. De Nederlandse binnenvloot is vanaf 1999 met ruim 1000, doorgaans grote nieuwe eenheden, reeds de meest moderne en innovatieve van de wereld. Ook de bestaande kleinere schepen kunnen niet worden gemist omdat deze niet op korte termijn door nieuwbouw kunnen worden vervangen. Een structurele vermindering door sloop of sanering is daarom onnodig, omdat binnen afzienbare tijd (na herstel van de economie) al deze schepen weer nodig zijn om de vervoersgroei op te vangen.

Indien er niet, zoals met het crisisplan wordt beoogd, tijdelijk capaciteit in de binnenvaart kan worden gereduceerd staat de sector een "horror"scenario te wachten. Slechts door een herstel in de periode 2010-2012 (er is nog geen signaal dat daar op wijst) of een overlevingsregeling kan voorkomen worden dat 50 tot 70% van de ondernemers in een staat van technisch faillissement komt te verkeren (zonder enig uitzicht op verbetering op de korte termijn). De NMa is natuurlijk niet primair gehouden om bedrijfstakken voor de ondergang te behoeden, maar het geeft geen pas om een sector met veel kleinere ondernemingen met een in principe goed toekomstperspectief, onnodig collectief richting faillissement te duwen. Dit leidt tot niets en dient geen enkel doel. Temeer nu onze plannen onder uw invloed zodanig zijn bijgesteld dat slechts het overleven van deze sector wordt beoogd.

Er is voldoende maatschappelijk en economisch belang om een vitale Nederlandse binnenvloot voor de toekomst te behouden (meer dan 50% van het achterlandtransport van Nederlandse zeehavens vindt per binnenschip plaats). Er is politiek draagvlak voor een regeling waarbij de concurrentie niet wordt beperkt, maar wel een perspectief ontstaat waarmee het dal van crisis voor de binnenvaart kan worden overbrugd. Gezien de inspanningen die wij gepleegd hebben om u te overtuigen van de noodzaak en werking van een oplegging, kan er zoals eerder betoogd, geen gegronde reden zijn om goedkeuring aan het crisisplan binnenvaart te onthouden, op grond van onvoldoende onderbouwing. Ook zien wij geen juridische of andere gronden om ons verzoek af te wijzen.

Wij verzoeken u derhalve op de kortst mogelijke termijn ons verzoek tot het uitvoeren van het bijgestelde crisisplan binnenvaart in te willigen.

Hoogachtend,

Crisisberaad Binnenvaart

Wim van Sluis, voorzitter