

# **OPLGREGELING**

## **EEN MODEL VOOR CAPACITEITSBEHEERSING VOOR DROGE LADING- EN CONTAINERSCHEPEN**

**Crisisberaad Binnenvaart  
W. van Sluis RA – Voorzitter  
Eindconcept 15 oktober 2009**

## Inhoudsopgave

<b>Inhoudsopgave</b> .....	2
<b>Samenvatting</b> .....	3
<b>Motivatie</b> .....	4
<b>Uitgangspunten</b> .....	6
Opdracht.....	6
Algehele consensus.....	6
Randvoorwaarden .....	6
<b>Opleggregeling – model voor capaciteitsbeheersing</b> .....	8
De marktpartijen .....	9
a. Vrije markt of spotmarkt.....	9
b. Rederijen en operators .....	9
c. Bevrachters .....	9
d. Banken .....	9
De opleggregeling.....	9
• Registratie .....	9
• Opleggen door middel van tenderen .....	10
• Contract.....	10
• Openbaar karakter.....	10
• Oplegvergoeding .....	10
• Kosten voor levensonderhoud van de schipper en personeel.....	10
Kosten en financiering .....	11
• Kosten .....	11
• Financiering .....	11
Oplegfonds .....	12
Bestuurlijk model .....	12
<b>De uitvoering</b> .....	14
Korte beschrijving .....	14
• Techniek .....	14
• Marktmonitor.....	14
• Marktplaats .....	15
• Verwerking.....	15
• Meldingen voor financiële afwikkeling .....	15
<b>Flankerende maatregelen</b> .....	16
<b>Afsprakenkader</b> .....	16
Overheid .....	16
Banken.....	16
Zeehavens .....	17
Gemeenten en Rijkswaterstaat.....	17
Verzekeringen.....	17
Bevrachters.....	17
Internationaal .....	17
Binnenvaartondernemers .....	17
<b>De volgende fase</b> .....	17

## Samenvatting

Op basis van de input van vele marktpartijen, grootschalige consultaties en diverse studies heeft het Crisisberaad de contouren geschetst van een mogelijke oplossingsrichting voor de meest noodlijdende deelsectoren droge lading en containers. Deze contouren zijn vervolgens getoetst met de markt en na gebleken interesse verder uitgewerkt in de voorliggende "Oplegeregeling".

De oplegeregeling voldoet aan een aantal criteria die tevens gezien worden als kritische succesfactoren:

- Vrijwillig varen en liggen
- Voor iedereen toegankelijk
- Eenvoudig in opzet, gebruik en bestuur (regievoering)
- Niet commercieel
- Geen bemoeienis met exploitatie in financiering
- Geen dure organisatie
- Evenwichtige verdeling van de kosten
- Maximale deelname
- Wettelijk kader indien gewenst / mogelijk

De oplegeregeling is een model voor capaciteitsbeheersing wat voor alle schippers vrijwillig toegankelijk is, ongeacht de grootte van het schip. Door middel van een gebruiksvriendelijk systeem wordt de actuele verhouding tussen vraag en aanbod gemeten. Op basis van gemeten overcapaciteit wordt de markt uitgenodigd in te schrijven op tenders voor het opleggen van schepen voor een vaste periode. Gehonoreerde inschrijvingen worden omgezet in oplegovereenkomsten en de gewenste scheepscapaciteit wordt tijdelijk stilgelegd. Hierdoor kan de rust op markt herstellen en wordt vraag en aanbod beter met elkaar in evenwicht gebracht.

Opgelegde schepen ontvangen een bescheiden oplegvergoeding uit een speciaal op te richten "Oplegfonds" tijdens de periode van stilliggen. Voor schippers en hun personeel zijn levensonderhoudondersteunende maatregelen voorzien in het kader van de Bijzondere Bijstandswet Zelfstandigen en de deeltijd WW.

Het oplegfonds wordt gefinancierd en beheerd door de binnenvaart sector, de banken, de zeehavens en de Rijksoverheid.

Er is gekozen voor een overzichtelijk en eenvoudig bestuurlijk model voor de oplegeregeling en het oplegfonds. Het bestuur zal worden gevormd door alle betrokken partijen die in het bestuur, onbezoldigde, afgevaardigden benoemen.

De operationele uitvoering zal grotendeels geautomatiseerd gebeuren in een internetomgeving. Een bescheiden beheersorganisatie voert een aantal administratieve taken uit.

De kosten voor de oplegeregeling worden begroot op maximaal € 153 miljoen over een periode van 5 jaar, te beginnen op 1 januari 2010.

Naast de oplegeregeling zijn er een aantal flankerende maatregelen nodig zoals het faciliteren van capaciteitsallianties (poolvorming), het aanmelden van de crisis in Brussel, het reactiveren van de "oud voor nieuw regeling", het beschikbaar stellen van sloopgelden, het uitrollen van de Nederlandse oplegeregeling naar Europa en het stimuleren van vaartijdreductie.

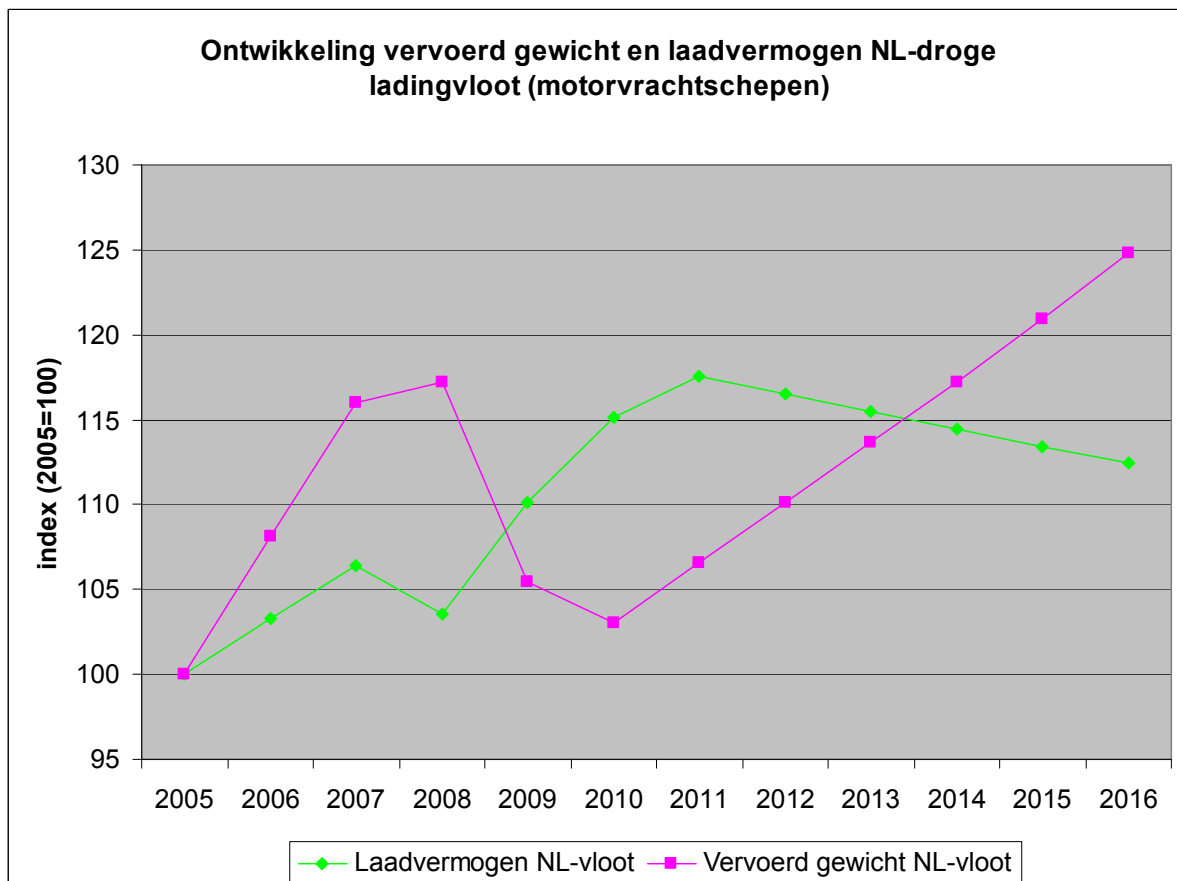
## Motivatie

De Nederlandse binnenvaart bevindt zich in een structurele crisis. Recente studies tonen aan dat de ontstane overcapaciteit, door het instorten van het ladingaanbod, heeft geleid tot structureel lage vrachtopbrengsten. Hierdoor werkt de binnenvaart momenteel ver onder de kostprijs. Tevens is aangetoond dat de situatie nog tot zeker 2015 zal duren voordat vraag en aanbod weer min of meer in balans zijn.

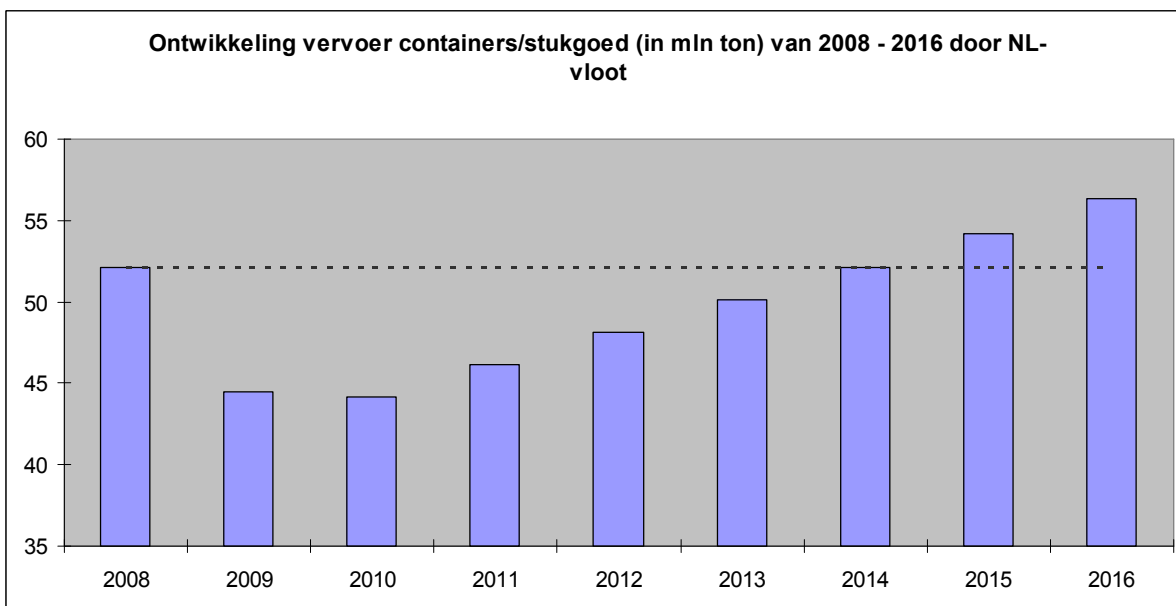
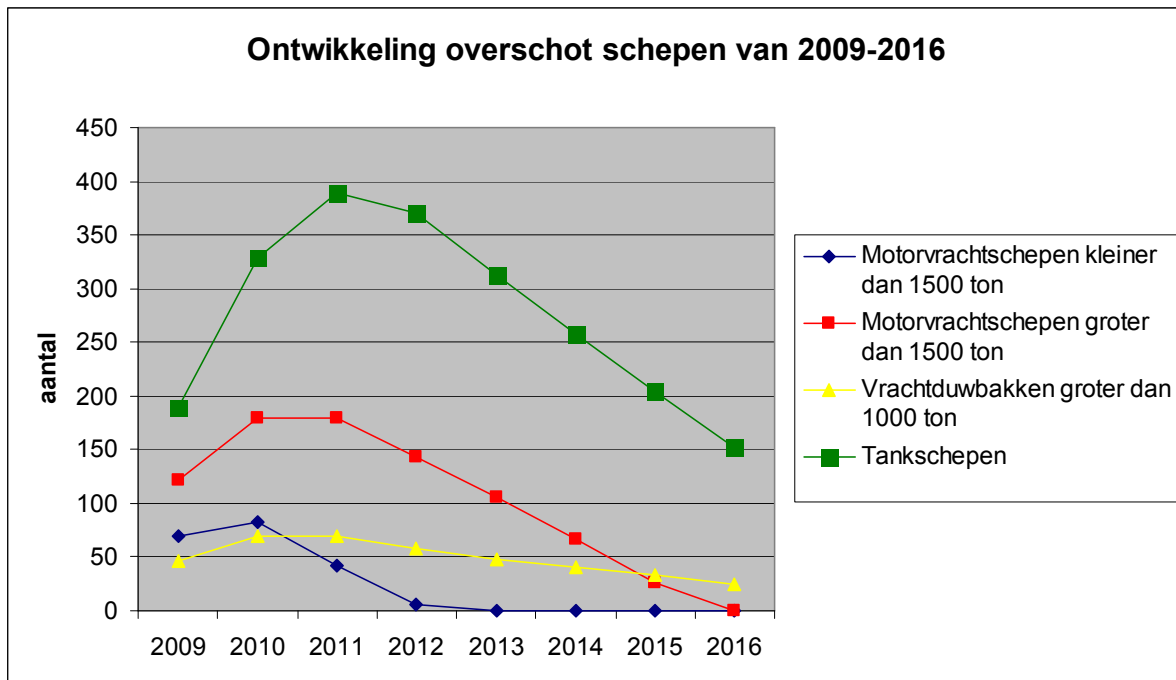
Onderstaande grafieken<sup>1</sup> geeft duidelijk de ernst van de situatie weer.

Reeds in het derde kwartaal van 2009 is duidelijk geworden dat de meerderheid van de binnenvaartondernemers in de problemen is gekomen. Indien niet wordt ingegrepen zullen faillissementen op grote schaal onafwendbaar zijn.

Het Crisisberaad is dan ook van mening dat dringende maatregelen gewenst zijn en heeft een regeling ontwikkeld die een structurele bijdrage kan leveren aan marktherstel voor de periode van de crisis.



<sup>1</sup> NEA studie september 2009: i.o.v. het Crisisberaad uitgevoerde studie naar de effecten van de crisis.



## Uitgangspunten

Het Crisisberaad heeft op basis van de input van vele marktpartijen, soms verenigd in werkgroepen, de contouren van een oplossingsrichting geschetst en deze vervolgens getoetst in discussiebijeenkomsten met schippers en individuele (vertegenwoordigers van) marktpartijen. Bestudering van de stukken en het verwerken van de geleverde input heeft geleid tot het definiëren van de uitgangspunten die de basis vormen voor deze contourenschets van de oplegging.

De geformuleerde uitgangspunten zijn tevens opgesteld vanuit het besef dat slechts het vinden van een kortdurende oplossing voor (een deel van) de sector om de huidige crisis te overleven onvoldoende is. De binnenvaart sector vormt de ruggengraat voor een duurzaam goederenvervoer beleid, zoals dat is opgesteld door onze Rijksoverheid, de zeehavens, de gemeenten en door Brussel. Om de maatschappelijke doelstellingen in termen van schoon, congestievrij, betaalbaar en veilig transport over water te kunnen realiseren dient er sprake te zijn van een stabiele en vitale binnenvaart sector.

### Opdracht

Het Crisisberaad werkt vanuit de gedachte dat de “gewone binnenvaartondernemer”, ongeacht de grootte of leeftijd van het schip, door deze crisis heen moet kunnen komen. Het brancheoverleg Binnenvaart heeft het Crisisberaad<sup>2</sup> de opdracht gegeven een aantal oplossingen te bedenken die de negatieve effecten van de crisis in de binnenvaart dempen en die op een breed draagvlak in de sector kunnen rekenen.

Op basis van die opdracht heeft het Crisisberaad de volgende doelstellingen voor zichzelf gedefinieerd:

1. Voorkom massale executieverkopen, met alle gevolgen van dien;
2. Herstel evenwicht tussen vraag en aanbod en
3. Ontwikkel een eenvoudig uitvoerbaar en betaalbaar plan dat op korte termijn ingevoerd kan worden.

### Algehele consensus

Na het verzamelen van zoveel mogelijk inzichten (o.a. door meting en studie), ideeën en meningen kan voor de volgende punten worden gesteld dat er sprake is van een brede consensus:

1. Er is een groot en structureel probleem;
2. Het betreft voorlopig alleen schepen in de droge bulk en container sector;
3. Voor duwbakken dient te worden onderzocht of een separate of geen regeling gewenst is;
4. Het is wenselijk om het Nederlandse binnenvaartsysteem te behouden;
5. Er zijn verregaande maatregelen nodig en
6. Capaciteitsbeheersing is het aangewezen middel naar marktherstel en stabilisatie.

### Randvoorwaarden

- Samenwerken op basis van een solidariteitsbeginsel
- Aanmelden van de crisis bij de Europese Commissie
- Een (beperkt) aantal faillissementen is onvermijdelijk
- Reactiveren van de oud voor nieuw regeling
- Intredende nieuwbouw dient te worden afgeremd
- Het behoud van de diversiteit van de vloot, het kleinere schip in het bijzonder, verdient speciale aandacht
- Een regeling moet open staan voor iedereen
- Door de markt, voor de markt

---

<sup>2</sup> Het Crisisberaad Binnenvaart wordt gevormd door het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en Kantoor Binnenvaart.

- Breed draagvlak moet haalbaar zijn
- Capaciteitsbeheersing door middel van een oplegging
- Eventuele vergoedingen voor oplegging moeten net voldoende zijn om te overleven
- Overheid en markt dragen en faciliteren samen de oplossing

Een oplossing moet (ten minste) voldoen aan de volgende criteria:

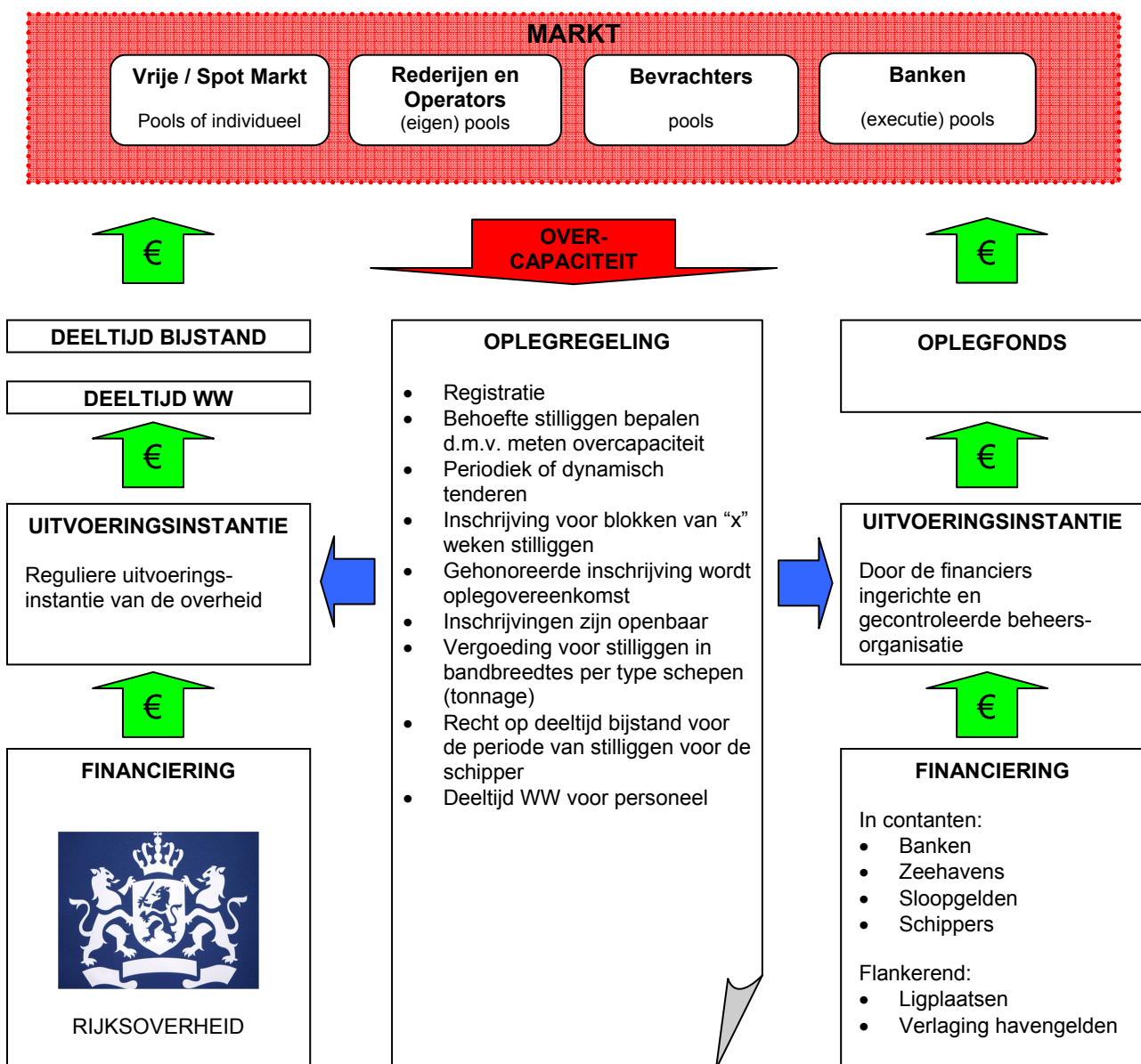
- Vrijwillig varen en liggen
- Voor iedereen toegankelijk
- Eenvoudig in opzet, gebruik en bestuur (regievoering)
- Niet commercieel
- Geen bemoeienis met exploitatie in financiering
- Geen dure organisatie
- Evenwichtige verdeling van de kosten
- Maximale deelname
- Wettelijk kader indien gewenst / mogelijk

Het Crisisberaad heeft ervoor gekozen een model voor capaciteitsbeheersing te ontwerpen in de vorm van een oplegging. Het voorliggende rapport beschrijft de oplegging en doet aanbevelingen voor implementatie.

## Oplegeregeling – model voor capaciteitsbeheersing

Het model voor capaciteitsbeheersing dient als tijdelijke maatregel om binnenvaart ondernemers een mogelijkheid te bieden een moeilijke periode te overbruggen. Als zodanig is het een vangnetconstructie. Tegelijkertijd dient het model om meer evenwicht te brengen in een structureel verstoorde markt vanwege een crisis. Dit evenwicht is dringend noodzakelijk om uiteindelijk de Nederlandse binnenvaart sector als systeem te kunnen behouden. Langdurig varen onder de kostprijs leidt onvermijdelijk tot executieverkopen van scheepscapaciteit met alle gevolgen voor de markt van dien. Door het tijdelijk opleggen van schepen zal meer rust op de markt ontstaan waardoor het evenwicht tussen vraag en aanbod zich kan herstellen.

Bij het ontwerpen van de oplegeregeling heeft het Crisisberaad een duidelijke scheiding aangebracht tussen de markt en de daadwerkelijke regeling. Onderstaande schematische weergave van de regeling visualiseert deze scheiding.



## De marktpartijen

Hoewel mogelijk een meer gedifferentieerde beschrijving van de markt gegeven kan worden, volstaat voor de oplegging de in dit document gehanteerde indeling in vier categorieën:

### a. Vrije markt of spotmarkt

De binnenvaartondernemers in deze categorie bedienen een breed scala aan klanten op basis van de vraag uit de markt. Zij hebben zich niet vastgelegd bij één bevrachter of bij één rederij / operator. Soms hebben zij (langdurige) rechtstreekse contractrelaties met verladers. In de vrije markt vindt poolvorming plaats doordat binnenvaartondernemers samenwerkingsverbanden vormen. Pools die onder druk van de crisis gevormd (gaan) worden bevinden zich in deze categorie.

### b. Rederijen en operators

De ondernemers in deze categorie exploiteren een vloot van schepen. Deels betreft het schepen in eigendom van de rederij of operator en deels schepen die op min of meer langdurige contractbasis worden ingehuurd (charters). De rederij / operator beschouwt zijn vloot als een pool en vanwege de vaak zeer lange werkrelaties met hun charters vormen deze een integraal onderdeel van de pool. Nu het ladingaanbod terugloopt functioneert de vloot van de rederij / operator volgens een soort solidariteitsstelsel waarbinnen schepen roulerend een bepaalde periode stilliggen.

### c. Bevrachters

De bevrachters vervullen een makel- en schakelfunctie tussen verladers en schippers. Zij sluiten vaak langdurige grote vervoerscontracten af met verladers en ontvangers van goederen. Vervolgens huren zij voor kortere of langere termijn scheepscapaciteit in bij de binnenvaartondernemers. Ook bevrachters werken meestal met een pool vaste schippers waarmee vaak jarenlange relaties bestaan. Op basis van ladingaanbod wordt extra capaciteit ingehuurd op de vrije- of spotmarkt. Nu het ladingaanbod daalt hanteren veel bevrachters ook een soort roulatiestelsel om hun vaste schippers min of meer aan het werk te houden.

### d. Banken

Hoewel de banken geen marktpartij zijn in commerciële of operationele zin, onderhouden zij met alle andere categorieën in de markt intensieve financiële relaties. Indien het door de crisis gaat komen tot grootschalige faillissementen, worden de banken scheepseigenaar. In ieder geval tot het moment dat schepen uit faillissementen via executieverkopen in andere handen over gaan. Het binnenvaartstelsel is gebaat bij een gereguleerd capaciteitsstelsel en de banken hebben er geen belang bij dat de binnenvaartvloot in waarde gaat dalen.

## De oplegging

### • Registratie

Alle schippers en eigenaren van schepen, hetzij individueel of in pool- of alliantieverband, kunnen zich aanmelden om gebruik te maken van de regeling. Door zich aan te melden verzekeren toekomstige gebruikers zich van deelname en verplichten zij zich om informatie te verstrekken over hun individuele ladingaanbod situatie. Nieuwbouwschepen die geen certificaat hebben op 1 januari 2010 kunnen niet worden aangemeld voor de oplegging. Voor duwbakken wordt nagedacht over een specifiek voor dit segment geschikte invulling van de oplegging.

### • Monitoren van overcapaciteit

Dit is een belangrijk onderdeel van de regeling. Slechts op basis van betrouwbaar meten van vraag en aanbod kan worden bepaald of en in welke mate er sprake is van overcapaciteit. Door de input van de deelnemers en/of een andere wijze van meten inzake de vervoersvraag en die te koppelen aan de beschikbare scheepsruimte kan nauwkeurig worden bepaald welk deel van de scheepscapaciteit moet worden opgelegd om het evenwicht in de markt te herstellen. De gemeten overcapaciteit dient als uitgangspunt voor het opleggen van schepen.

- Opleggen door middel van tenderen  
Zodra blijkt dat overcapaciteit structurele vormen aanneemt (trend 10% en stijgend) zal een tender worden uitgeschreven onder de scheepseigenaren, die op basis van scheepstype kunnen inschrijven om een periode “x” stil te liggen. Gedacht wordt aan een periode van 4 weken, maar de periode kan fluctueren. In ieder geval dient de stilligperiode lang genoeg te zijn om het gewenste stabiliserende effect in de markt te sorteren. Maar de periode dient ook kort genoeg te zijn om schippers voldoende vrijheid te geven om hun schepen weer in te zetten.  
Tenderen kan plaats vinden zonder rekening te houden met type schepen of kan gericht zijn op het opleggen van specifieke scheepscapaciteit. Mogelijk ligt het voor de hand te starten met de grotere schepen. De oplegging onderscheidt de volgende categorieën die bij tendering gehanteerd kunnen worden:

Indeling van de vloot t.b.v. tenderen voor stilliggen				
Categorie	Scheepstype	Afmetingen		
		L	B	Tonnage
1	Spits	38	5,05	350
	Kempenaar	50	6,6	550
	7.20-ers	55 - 63	7,2	600 - 800
	Neo Kemp	63	7,2	800
	Dortmunder	67	8,2	900
2	Rhein-Hernekanaalschip	80	9,5	1300
	Europaschip	86 - 105	9,5	1500 - 2000
3	Groot Rijnschip	110	11,45	2750
4	Breed Rijnschip	111 - 135	11,45 - 17	3000 - 6500
5	Koppelverband			5000 - 6000
6	Duwbakken (standaard)	76,5	11,4	2800

Op basis van een kostencalculatie uitgevoerd door het NEA<sup>3</sup> is de bandbreedte voor tenderen voorlopig vastgesteld op € 0,06 - € 0,15 per scheepston per dag. Bij “overinschrijving” op de tender gaat de gunning voor het stilliggen naar de laagste bidders.

- Contract  
Zodra de tender is gesloten en inschrijvingen zijn gegund is er automatisch sprake van een contract met de schipper waarin hij zich verplicht stil te liggen voor de afgesproken periode tegen de afgesproken prijs. Een oplegging dient nog nader te worden ingevuld zodra besloten is dat de oplegging er ook daadwerkelijk komt.
- Openbaar karakter  
De oplegging is volkomen transparant en openbaar. Het tendersysteem zal inzichtelijk en gebruiksvriendelijk worden ingericht en gehonoreerde inschrijvingen worden gepubliceerd zodat ze voor een ieder toegankelijk zijn.
- Oplegvergoeding  
De overeengekomen oplegvergoeding geldt voor de afgesproken periode en dekt alleen de kosten voor het opgelegde schip. D.w.z. gebaseerd op rentekosten over vreemd vermogen plus 60% van de verzekeringkosten plus 50% van de gemiddelde reparatie- en onderhoudskosten.
- Kosten voor levensonderhoud van de schipper en personeel  
Deze kosten vallen niet onder de oplegvergoeding. Hiervoor zal worden aangehaakt bij bestaande regelingen. Voor de schipper is dat een vergoeding conform de Bijzondere Bijstandswet Zelfstandigen en voor het personeel de deeltijd WW. De oplegging kan

<sup>3</sup> Het Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart heeft op verzoek van het Crisisberaad het NEA onderzoek laten doen naar de effecten van de crisis voor de binnenvaart. Het rapport is in september 2009 uitgebracht en bevat ondermeer een kostenberekening per scheepstype.

alleen een succes worden als de bovengenoemde ondersteuning voor levensonderhoud ruimhartig wordt toegepast.

#### Kosten en financiering

- Kosten

Op basis van de uitkomsten van de NEA studie t.a.v. de oplegkosten, gerelateerd aan de scheepscategorieën die hierboven zijn benoemd, is berekend dat de gemiddelde oplegkosten € 0,105 per sloopstun bedragen. Uitgaande van het geleidelijk herstel van de crisis in de jaren 2010 tot en met 2014 is de volgende berekening gemaakt van de totale kosten van de oplegregeling in de genoemde periode.

<b>Kosten van de stilligregeling 2010 - 2015 <sup>*)</sup></b>				
<b>jaar</b>	<b>opleg %</b>	<b>opgelegd tonnage</b>	<b>opgelegde schepen</b>	<b>totale kosten</b>
2010	30%	1.200.000	1.020	€ 45.990.000
2011	25%	1.000.000	850	€ 38.325.000
2012	20%	800.000	680	€ 30.660.000
2013	15%	600.000	510	€ 22.995.000
2014	10%	400.000	340	€ 15.330.000
2015	0%	0	0	€ 250.000
<b>Totale kosten 2010 - 2015:</b>				<b>€ 153.550.000</b>

<sup>\*)</sup> inclusief beheerskosten en gebaseerd op stilliggen tegen  
€ 0,105 per ton

- Financiering

Het uitgangspunt van het Crisisberaad is: alle betrokken partijen en de gehele markt moet meebetalen. Daarbij wordt de volgende verdeling gehanteerd:

Banken	€ 46.065.000 (30%)
Zeehavens	€ 5.000.000
Sloopgelden	€ 10.000.000 (deel droge lading en containers)
Rijksoverheid	€ 2.500.000
Schippers	<u>€ 89.985.000</u>
Totaal	€ 153.550.000

De bijdrage van de banken wordt jaarlijks bij vooruitbetaling voldaan. Additioneel benodigde liquiditeit in de beginperiode van de oplegregeling wordt door de banken aan het oplegfonds ter beschikking gesteld in de vorm van een achtergestelde lening. Het Rijk stelt zich garant voor de, afbouwende, achtergestelde lening van de banken.

De zeehavens storten hun bijdrage pro rata naar het benodigde kapitaal per jaar in het fonds.

De Rijksoverheid neemt de kosten van de beheersorganisatie voor haar rekening (€ 500.000 per jaar).

Sloopgelden komen beschikbaar in 2012.

De schippers beginnen in 2011 met het betalen van hun bijdrage aan het fonds. Een aantal mogelijkheden of een combinatie daarvan zijn:

1. Een percentage over de opbrengst van het vervoerd volume (bruto vracht) met een minimum en maximum bedrag per ton.
2. Een vaste vergoeding per ton berekend over het vervoerd volume.
3. Een vast bedrag per schip berekend over de tonnenmaat van het schip.
4. Via een gasolietoeslag.

Ad. 1 en 2:

Een percentage is voor de ondernemer interessant omdat de bijdrage in het oplegfonds variabel meebeweegt met zijn vrachtopbrengsten.

Elke vergoeding die wordt berekend over de vracht vergt een complexe administratie die afhankelijk is van de medewerking van de schipper en zijn bevrachter.

Ad. 3:

Een vast bedrag per schip van bijvoorbeeld € 0,50 per scheepston levert een bescheiden maar belangrijke bijdrage aan het fonds (€ 2 miljoen per jaar).

Ad. 4:

Gemakkelijk uit te voeren, maar een zorgvuldige uitvoering van een gasolietoeslag dient te voorkomen dat ondernemers op wie de oplegregeling niet van toepassing is er toch aan meebetalen.

Het is zaak de markt zo snel mogelijk te laten meebetalen aan het fonds. Allereerst is er dan minder voorfinanciering nodig, wat de totstandkoming van het oplegfonds eenvoudiger maakt. Door zo snel mogelijk te beginnen met het heffen van de benodigde bijdragen van de schippers blijven de financiën overzichtelijk en direct gerelateerd aan de actuele toepassing van de oplegregeling en de gebruikers ervan. In overleg met marktpartijen zal in een later stadium worden vastgesteld welke schepen, in welke mate en op welke manier, gaan bijdragen aan het oplegfonds. Uitgangspunt daarbij is, dat de kosten vooral worden gedragen door die binnenvaartondernemingen die van de oplegregeling profiteren.

Naast harde bijdragen in geld zijn tevens een aantal faciliterende maatregelen nodig:

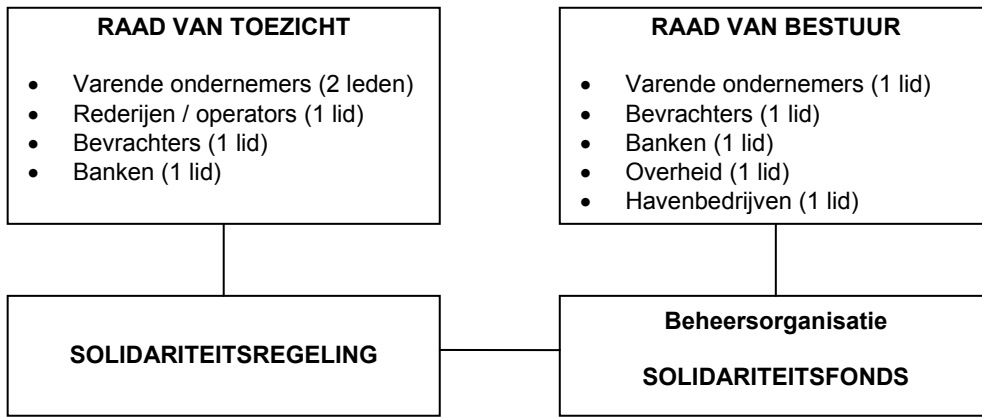
- Zeehavens: ten tijde van de crisis worden havengelden verlaagd of kwijtscholden en stilliggen gratis gefaciliteerd;
- Rijkswaterstaat: aanbieden van gratis veilige ligplaatsen voor opgelegde schepen;
- Gemeenten: verlaging of kwijtscholden van havengelden en aanbieden van gratis ligplaatsen voor opgelegde schepen voor de duur van het stilliggen.

#### Oplegfonds

Om de oplegregeling gestalte te kunnen geven zal een oplegfonds worden ingesteld om de hierboven verkregen financiering te beheren en de oplegregeling financieel ten uitvoering te brengen. Hiervoor zal een passende rechtsvorm worden gekozen.

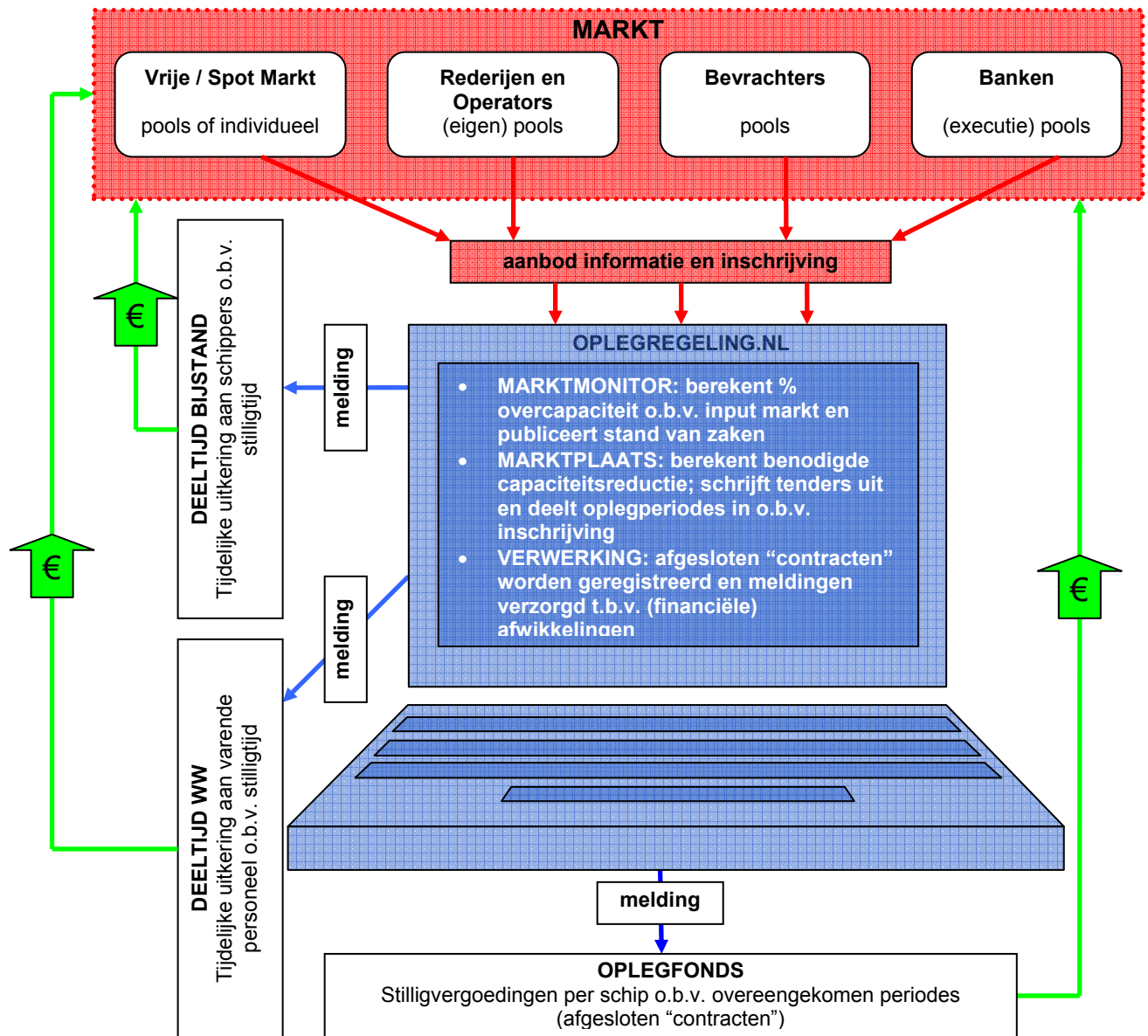
#### Bestuurlijk model

Er is gekozen voor een overzichtelijk en eenvoudig bestuurlijk model voor de oplegregeling en het oplegfonds. Het bestuur zal worden gevormd door alle betrokken partijen die in het bestuur, onbezoldigde, afgevaardigden benoemen.



## De uitvoering

De uitvoering van de oplegregeling zal grotendeels geautomatiseerd gebeuren. Het onderstaande schema geeft de werking van het systeem schematisch weer.



### Korte beschrijving

- **Techniek**  
Het gehele systeem van monitoren, tenderen, inschrijving en verwerking van tot stand gekomen overeenkomsten tot opleggen geschiedt in een internet omgeving. Informatie kan ook door middel van een sms bericht via de mobiele telefoon worden aangeboden voor diegene die geen internet hebben. Voor het inrichten van de website en de benodigde functionaliteiten kan gebruik worden gemaakt van bestaande technologie en software. In de database van het systeem staan alle geregistreerde schepen met een koppeling naar de naw-gegevens van de eigenaar / schipper. Inloggen en melden geschiedt met een uniek wachtwoord en / of het mobiele telefoonnummer.
- **Marktmonitor**  
Alle scheepseigenaren melden zeer frequent de bezettingsgraad van hun schip. Op basis van het gemeten verschil tussen beschikbare capaciteit en ingezette capaciteit berekent de tool Marktmonitor continue de overcapaciteit.

- **Marktplaats**  
Op basis van de informatie uit de Marktmonitor wordt een tender voorbereid in de tool Marktplaats. Het daadwerkelijk uitschrijven van de tender gebeurt nadat de beheersorganisatie daarvoor akkoord heeft gegeven. Daarna wordt de tender gecommuniceerd via e-mail en sms berichten. Nadat de inschrijving gesloten is, verwerkt Marktplaats de inschrijvingen en wordt op basis van laagste inschrijving een selectie van schepen gemaakt die worden opgelegd.
- **Verwerking**  
De geselecteerde inschrijvingen worden omgezet in een oplegovereenkomst die bindend is voor de overeengekomen periode van stilliggen.  
De opgelegde schepen worden gepubliceerd op de website en in de reguliere binnenvaart media, zoals de Binnenvaartkrant.
- **Meldingen voor financiële afwikkeling**  
Zodra de oplegovereenkomsten tot stand zijn gekomen gaan er vanuit het systeem meldingen naar de uitvoerende instanties van de Bijzondere Bijstandswet Zelfstandigen en de deeltijd WW. Benodigde procedures hiervoor dienen met de bevoegde instanties te worden afgestemd.  
Tevens gaat er een melding naar het oplegfonds. Van daaruit vindt betaling plaats aan de scheepseigenaar van de overeengekomen oplegvergoeding.

## Flankerende maatregelen

Het Crisisberaad zet zich in om de volgende flankerende maatregelen te treffen:

1. De sector zal worden ondersteund bij het opzetten van samenwerkingsverbanden in de vorm van capaciteit allianties: de zogenaamde Flex-pools;
2. Maatregelen die leiden tot vaartijdreductie en snelheidsvermindering worden ondersteund;
3. De crisis wordt aangemeld bij de Europese Commissie;
4. De “Oud voor Nieuw – regeling” wordt gereactiveerd;
5. De gereserveerde sloopgelden voor de droge lading en container sector worden aangewend ter financiering van het stilligfonds;
6. De capaciteit mag niet verder toenemen waartoe het treffen van maatregelen om (onderhanden) nieuwbouw die capaciteitsvergroting tot gevolg heeft te ontmoedigen, zal worden onderzocht;
7. Instellen van een “Fonds Kleine Schepen”;
8. Vervroegde pensionering van schippers of overstappen naar een andere sector wordt gestimuleerd;
9. Om- of bijscholing zal worden gestimuleerd;
10. Het doen van technische aanpassingen aan de schepen ten behoeve van verbetering van arbeidsomstandigheden aan boord en veiligheid zal worden gestimuleerd;
11. De vakbekwaamheid van schippers en varend personeel zal worden verbeterd.

## Afsprakenkader

Afhankelijk van hoe de oplegging uiteindelijk gestalte gaat krijgen dienen een aantal afspraken met partijen gemaakt te worden. De mate waarin het afsprakenkader daadwerkelijk tot stand komt bepaald de mate van succes van de regeling. Hierbij kan gedacht worden aan:

### Overheid

- Het faciliteren van de oplegging door het treffen van wettelijke maatregelen. Bijvoorbeeld fiscaal of het invoeren van een gasolietoeslag.
- Het treffen van maatregelen om nieuwbouw die leidt tot capaciteitsvergroting te ontmoedigen.
- Gebruikers van de uitgestelde borgstellingregeling verplichten tot deelname aan de oplegging.
- Uitvoeringsinstanties van de WW en BBZ medewerking laten verlenen aan de oplegging.

### Banken

- Deelname aan het oplegfonds door middel van een financiële bijdrage.
- Het oplegfonds tegen gunstige voorwaarden leningen verstrekken.
- Opschorten van aflossing en / of rente van hypotheek op eerste aanvraag van binnenvaart cliënten.
- Cliënten waarmee opschorting van rente en / of aflossing is overeengekomen, stimuleren tot deelname in de oplegging.
- Gebruikers van de uitgestelde borgstellingregeling stimuleren tot deelname aan de oplegging.
- Geen executieverkopen zonder voorafgaand bestuurlijk overleg met de binnenvaartsector.
- Bereidheid tot langdurig opleggen of eventueel slopen van capaciteit.
- Hanteren van eenduidige richtlijnen en procedures door alle bankkantoren.

#### Zeehavens

- Deelname aan het oplegfonds door middel van een financiële bijdrage.
- Faciliteren van ligplaatsen voor opgelegde schepen.
- Verlagen of kwijtschelden van havengelden voor de duur van de crisis.

#### Gemeenten en Rijkswaterstaat

- Faciliteren van ligplaatsen voor opgelegde schepen.

#### Verzekeringen

- Ligpolissen en andere producten aanpassen aan de oplegging.

#### Bevrachters

- Aangesloten schippers stimuleren om deel te nemen in de oplegging.
- Eventuele afdracht van bijdragen van schippers aan het oplegfonds administratief faciliteren.

#### Internationaal

- Aandringen bij Europese binnenvaart landen in het stroomgebied van Rijn en Donau om de oplegging eveneens te implementeren.
- CCR regels voor oude schepen minder stringent toepassen voor de duur van de crisis.

#### Binnenvaartondernemers

- Vormen van Flex-pools.
- Deelnemen en bijdragen aan de Oplegging en het Oplegfonds.
- Aanleveren informatie ten behoeve van het markt monitoring systeem.
- Invoeren van vaartijdreductie.
- Snelheid beperkende maatregelen.

### **De volgende fase**

- Met het opleveren van het plan voor het invoeren van een oplegging heeft het Crisisberaad Binnenvaart haar opdracht uitgevoerd. Alvorens tot implementatie kan worden overgegaan dienen nog een aantal belangrijke stappen te worden doorlopen. Een oplegging zoals voorgesteld is een uniek instrument met een grote reikwijdte. De implicaties van de invoering van de oplegging dienen volledig duidelijk te zijn alvorens tot implementatie kan worden overgegaan. Hierna volgt de uitvoeringsfase.