



Aan:
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
t.a.v. Hare Excellentie Mr. drs. M.C.G. Keijzer
Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Van:
Busvervoer Nederland, onderdeel van Koninklijk Nederlands Vervoer
Postbus 19365
2500 CJ Den Haag

Onderwerp: Coronavirus en de touringcarsector

Den Haag, 1 mei 2020

Excellentie,

De touringcarsector¹ dreigt om te vallen. Dit komt door de coronamaatregelen, gecombineerd met het kapitaalintensieve karakter van de branche. De ondernemers, verenigd in branchevereniging Busvervoer Nederland (85% van de branche is aangesloten), berekenden dat er minstens een half miljard euro aan schade is en dat 40% van de bedrijven failliet dreigt te gaan (stand van zaken 1 mei). Hierdoor komen 2500 mensen zonder werk te zitten. Vooral de vaste kosten gerelateerd aan de kapitaalintensieve investeringen in de busvloot dreigen de branche de nek om te draaien. Busvervoer Nederland vraagt u te helpen met een duurzame oplossing voor de doorlopende hoge kosten voor de 4000 Nederlandse touringcars.

Verdwenen omzet zorgt voor kaalslag met grote maatschappelijke consequenties

Bij vrijwel alle busbedrijven is de omzet naar nul gedaald door de coronamaatregelen. Dit is problematisch omdat het touringcarvervoer veelal seizoensgebonden is. De tussenliggende periodes komen de bedrijven door op de aangelegde reserves. Met de Coronacrisis ontstaat er nu een flink probleem: de reserves zijn op en een buffer voor de volgende rustige periode wordt niet meer opgebouwd. Een flink aantal busbedrijven komt daarom in ernstige betalingsproblemen, nu of in het derde kwartaal van dit jaar. Daarmee dreigt een kaalslag in de sector.

De kaalslag heeft grote maatschappelijke consequenties. Touringcarbedrijven vervullen een belangrijke maatschappelijke rol, die misschien niet altijd even zichtbaar is. Want wie heeft er niet in een bus gezeten tijdens een schoolreis? Maar niet alleen de schoolreisjes zijn verleden tijd als de sector niet geholpen wordt. Ook de uitstapjes van kwetsbare groepen zoals gehandicapten of ouderen en het vervoer van sportverenigingen, werknemers en leerlingen komt op de tocht te staan, evenals (de ondersteuning van) het OV tijdens de spits of in perifere gebieden.

Sector kapitaalintensief, geen overlevingskansen bij kleinere vervoerscapaciteit

De sector is blij met de steun vanuit de eerste tranche van de NOW. Deze regeling dekt echter zelfs voor ondernemers met 100% omzetverlies hooguit 75% van de loonkosten. Daar komt bij dat de vaste lasten in de sector bestaan uit meer dan alleen de personeelskosten. Vooral de hoge kosten voor de touringcars zelf vormen een molensteen nu er geen inkomsten tegenover staan. Dit

¹ Met de Nederlandse touringcars worden jaarlijks 10,5 miljard reizigerskilometers afgelegd. De kracht van de sector zit in de hoge bezettingsgraad en de flexibiliteit. Onder normale omstandigheden worden er gemiddeld 48 personen vervoerd. Dat is aanzienlijk efficiënter en milieuvriendelijker dan andere vormen van personenvervoer. De kosten voor touringcarvervoer zijn vanwege de efficiëntie relatief laag. In de anderhalvemetersamenleving vervalt dit voordeel.

terwijl de sector net heeft geïnvesteerd in vernieuwing van het wagenpark om zo milieuvriendelijk mogelijk te werk te kunnen gaan.² Ook in de nabije toekomst blijft dit probleem nijpend. In de verwachte anderhalvemetersamenleving vervalt namelijk het voordeel van de lage kosten per passagier door een hoge bezettingsgraad, normaliter de kracht van de sector.

Touringcarbedrijven zijn kapitaalintensief. Zo bedragen de operationele kosten per bus ongeveer €60.000,- per jaar. MKB-ondernemers kunnen dergelijke doorlopende kosten niet dragen zonder dat daar voldoende inkomsten tegenover staan, zoals nu het geval is tijdens de coronacrisis.

Waar mogelijk drukken de bedrijven de doorlopende kosten, bijvoorbeeld door met de leasemaatschappijen uitstel van betalingen te regelen. De ondernemers zijn over het algemeen blij met de flexibele benadering van banken en/of leasebedrijven. Helaas is uitstellen van leasebetalingen geen duurzame oplossing. De omzet waar de bedrijven in de magere periodes op moet teren is verdwenen en komt niet meer terug. De bedrijven kunnen daarom de ongeveer 240 miljoen euro aan kosten voor het wagenpark dit jaar simpelweg niet opbrengen.³ We vragen u daarom in het tweede pakket aan steunmaatregelen een oplossing te bieden voor onze liquiditeitsproblemen. In deze brief dragen wij alvast enkele suggesties aan, namelijk:

- 1) Het vormen van een van een noodfonds ondersteuning transportmiddelen besloten busvervoer
- 2) tijdelijk de eigendom overnemen van bedrijfsmiddelen
- 3) 100% staatsgarantie op leningen met lange afbetalingstermijnen en op termijn schuldsaneringsmogelijkheden

Vormen noodfonds ondersteuning transportmiddelen besloten busvervoer

Op dit door de overheid te vullen noodfonds kunnen bedrijven een beroep doen, wanneer er geen liquide middelen meer zijn om rentelasten of leasekosten voor stilstaande voertuigen te voldoen. De omvang van het noodfonds zou in 2020 €240 miljoen moeten bedragen.

Tijdelijk de eigendom overnemen van bedrijfsmiddelen

De overheid neemt de bedrijfsmiddelen (de touringcars) van de bedrijven over zolang deze niet gebruikt worden. De druk op de liquide middelen neemt daarmee af. Op het moment dat de sector weer onder normale omstandigheden open kan, neemt het bedrijf de touringcars weer over of zoveel eerder als het bedrijf dat verantwoord acht.

100% staatsgarantie op leningen met lange afbetalingstermijnen en op termijn schuldsaneringsmogelijkheden

Door de staatsgarantie op leningen met een lange afbetalingstermijn kunnen de bedrijven de nu noodzakelijke liquide middelen lenen terwijl ze langer kunnen doen over het geld verdienen om deze leningen terug te betalen. De compensatie van de in 2020 (en mogelijk ook in 2021) misgelopen omzet kan dan over een grotere periode uitgesmeerd worden. De schuldsaneringsmogelijkheid dient om bedrijven gezond te houden, mocht de sector nog langer gedwongen zijn om een 1,5 meter-regime te hanteren.

Uiteraard zijn wij te allen tijden bereid om onze hulpvraag en onze suggesties nader toe te lichten. Ook nodigen we u graag uit om de touringcarbranche beter te leren kennen, bijvoorbeeld in de vorm van een werkbezoek aan één van onze leden.

² De sector heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in vernieuwing van het wagenpark, Hierdoor voldoet een groot deel van het wagenpark aan de strengste Europese uitstootnormen (Euro6).

³ Busvervoer Nederland heeft de totale operationele kosten voor de sector gebaseerd op de volgende aantallen: € 60.000 (operationele kosten per touringcar) x 4000 (touringcars) = 240 miljoen

Hoogachtend, namens de touringcarvervoerders van Nederland

10.2.e

Theo Vegter
Voorzitter Busvervoer Nederland

Cc:
- Vaste Commissie voor Economische Zaken en Klimaat
- Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat