



Vasteland 78, 3011 BN Rotterdam

Scheepmakerij 320, 3331 MC Zwijndrecht

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
T.a.v. hare excellentie mevrouw M.C.G. Keijzer
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

cc: Minister Infrastructuur en Waterstaat Drs. C. van Nieuwenhuizen

Rotterdam, 7 mei 2020

Betreft: Noodfonds voor de passagiersvaart

Hooggeachte mevrouw Keijzer,

Middels deze brief willen wij uw aandacht vragen voor de ondernemers die actief zijn in de passagiersvaart. Het Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en Koninklijke BLN-Schuttevaer behartigen de belangen voor o.a. de Ledengroep Personenvervoer. Hieronder vallen de ondernemers die actief zijn in de dagpassagiersvaart, riviercruiserebedrijven en veerdiensten. Deze sector vertegenwoordigt een totale vloot van ruim 700 schepen. Kenmerkend voor deze sector is dat het overgrote deel van de omzet behaald wordt tijdens het vaarseizoen in de maanden maart tot en met oktober. Tijdens de wintermaanden investeert men in de vloot om deze gereed te maken voor het nieuwe vaarseizoen.

Als gevolg van de getroffen maatregelen om de verspreiding van het COVID-19 virus te beperken liggen de passagiersvaart stil sinds 16 maart jl. De COVID-19 uitbraak komt om deze reden dan ook op het slechts denkbare moment voor de passagiersvaartsector.

Met de verwachte aanpak en de handhaving van een 1,5m samenleving heeft deze groep ondernemers niet of nauwelijks mogelijkheden tot het exploiteren van hun onderneming.

De ondernemers uit de passagiersvaartsector maken dankbaar gebruik van de generieke maatregelen die geboden worden door de overheid. Deze maatregelen bieden ondersteuning bij de eerste noden maar zullen op de langere termijn helaas niet toereikend zijn.

Wij verzoeken u daarom om een noodfonds op te richten voor de passagiersvaart. Alleen zo kan de omzetschade opgevangen worden en voorkomen worden dat er dit jaar, maar vanwege het na-ijleffect ook het volgende jaar nog, vele ondernemers in een faillissement terecht zullen komen en mensen hun baan zullen verliezen. Hieronder zullen wij ons verzoek verder toelichten.

Huidige situatie en verwachting

De verwachte omzetschade van het vaarseizoen 2020 voor de passagiersvaart wordt geschat op circa € 260 miljoen per jaar. Per maand wordt de schade geschat op circa € 37 miljoen. Zie ook het reeds gepubliceerde artikel [Vele miljoenen euro's schade voor binnenvaart door coronacrisis](#).

De passagiersvaartsector levert een belangrijke bijdrage aan het toerisme. De veerdiensten leveren, naast het toerisme, ook een belangrijke bijdrage aan de mobiliteit van Nederland.



ABN AMRO Rek. 10.2.e

ING Rek. nr. 10.2.e

BTW-nr. 10.2.e

CBRB medewerkers en leden handelen volgens de CBRB Compliance-regeling Mededinging (www.cbrb.nl)

BIC-code: 10.2.e

BIC-code: 10.2.e

KvK-nr. 40342187

IBAN-code: 10.2.e

IBAN-code: 10.2.e





In maart start het vaarseizoen voor de passagiersrederijen. De ondernemers hebben op dat moment al veel kosten gemaakt om de vloot gereed te maken voor het nieuwe vaarseizoen. Doordat het overgrote deel van de passagiersschepen sinds 16 maart jl. stilligt, kan er geen omzet gerealiseerd worden: er worden geen tickets verkocht en alle geboekte reizen en/of events zijn geannuleerd. De aanbatalingen dienen terugbetaald te worden, hetzij cash, hetzij door het verstrekken van vouchers. Door het wegvallen van de inkomstenbron, terwijl anderzijds de kosten voor keuringen, verzekeringen, havengelden en onderhoud doorlopen, kampen vele bedrijven met cash flow problemen. Inmiddels bereiken ons helaas al de berichten over faillissementen van passagiersvaartrederijen.

Begin april vroeg het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ons om informatie over de mogelijkheden tot het ontwikkelen van een 1,5 m samenlevingsprotocol aan boord van schepen. Op de uitvraag richting de Ledengroep Personenvervoer werd massaal gereageerd met de hoop om zicht te kunnen krijgen op de herstart van de exploitatie van hun onderneming. De input vanuit onze leden is als volgt samen te vatten: voor de dagpassagiersvaart en de riviercruisevaart is het nemen van maatregelen om de 1,5 m samenleving vorm te geven aan boord van schepen vanuit technisch / operationeel oogpunt vaak weliswaar in zeer beperkte mate mogelijk, maar dit is (A) financieel veelal niet rendabel te maken vanwege de drastische reductie in passagierscapaciteit en (B) niet compatibel met het op plezier / ontspanning / gezelligheid gerichte product dat c.q. de belevenis die door passagiersrederijen geboden wordt. Ook voor veerdiensten geldt dat de 1,5 m afstandseis tot een forse capaciteitsreductie zal leiden.

Gelet op hun rol in de mobiliteit moeten zij echter blijven varen, en hebben zij nauwelijks mogelijkheden om kosten te besparen. Uit [deze analyse](#) van de Rabobank blijkt dat ongeveer tien procent van de Nederlandse economie niet op minimaal 1,5 meter afstand van anderen kan plaatsvinden, waaronder de horeca. Ditzelfde geldt voor het overgrote deel van de passagiersvaart.

Naast de onmogelijkheden betreft de 1,5 m afstandseis aan boord van passagiersschepen, is uit dit [onderzoek](#) gebleken dat het vertrouwen van de consument sterk is afgenomen. Het kabinet heeft, met de maatregelen die op woensdag 6 mei zijn aangekondigd, de deur weliswaar op een kier gezet, maar de praktische gevolgen voor de passagiersvaartsector moeten nog blijken. Door het gebrek aan consumentenvertrouwen en de onduidelijkheid betreft de 1,5 m samenleving wordt het boeken van nieuwe dagtrips, reizen en/of events steeds verder uitgesteld en moeten we helaas concluderen dat het vaarseizoen 2020 waarschijnlijk als verloren beschouwd kan worden. Door de verminderde marketingcapaciteit, het mogelijk langzame herstel van het consumentenvertrouwen en de doorgeschoven (voucher)reizen maakt de verwachting dat ook het vaarseizoen 2021 een zeer moeilijk jaar zal worden. Een deel van deze reizen zal naar alle waarschijnlijkheid uitgevoerd worden als een 'voucherreis' en daardoor niet tellen als nieuwe omzet.

Huidige steunmaatregelen

Wij hebben kunnen vaststellen dat de banken slechts in uitzonderingsgevallen bijspringen. Sinds de vorige financiële crisis lijken veel banken de interesse in de passagiersvloot, verloren te hebben (als een te marginale sector).

Aankopen en renovaties worden sindsdien veelal met particulier geld gefinancierd. Banken zijn onder de huidige omstandigheden helemaal terughoudend of niet te bewegen tot het verstrekken van leningen aan nieuwe klanten. De BMKB-regeling met garanties van de overheid is niet bereikbaar voor de meeste ondernemers uit de passagiersvaartsector.

Ook Qredits helpt deze ondernemers niet om deze periode te overbruggen. Qredits financiert alleen nieuwe investeringen tegen rentepercentages tussen 5,75% - 8,75%.

De beoordelingsvrijheid van banken voor kredietaanvragen kan niet of nauwelijks worden bijgesteld.

De TOGS-regeling komt de sector wel enigszins tegemoet. Wij zijn dan ook heel blij met de toevoeging van SBI-code 50.30 Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten). Daardoor hebben de ondernemers die onder deze SBI-code vallen in ieder geval de aanvraag voor de TOGS-regeling kunnen indienen.

Wij hopen dat dit ook nog mogelijk gemaakt wordt voor ondernemers die onder de SBI-code 50.10 Zeevaart en kustvaart vallen. De ondernemers die onder deze code geregistreerd staan vallen tot op heden buiten deze regeling. Dit probleem hebben wij reeds aangekaart bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Ondernemers kunnen gebruik maken van de NOW-regeling maar voor veel ondernemers uit de passagiersvaartsector is deze regeling niet toereikend met als gevolg dat de ondernemers hun personeel moeten ontslaan, contracten niet verlengen of zelfs geen personeel hebben aangetrokken voor het vaarseizoen.



Centraal Bureau voor de
Rijn- & Binnenvaart



Dit alles om de vaste lasten te drukken. De problematiek van deze regeling voor seizoen gerelateerde bedrijven hebben wij reeds aangekaart bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Wij hopen op een regeling die beter aansluit op de specifieke eigenschappen van seizoen gerelateerde bedrijven.

Wat de passagiersvaart nodig heeft om door deze crisis te komen

De passagiersvaart, als onderdeel van het toerisme, en de veerdiensten, als onderdeel van de mobiliteit van Nederland, zijn van grote economische waarde voor Nederland. Zonder extra hulp die toegesneden is op deze sector vrezen wij voor het voortbestaan van vele ondernemingen en voor de passagiersvaartsector in het algemeen.

- Een noodfonds is noodzakelijk omdat de sector de schade niet alleen kan dragen. Met ondersteuning van een noodfonds kan snel hulp geboden worden en kunnen faillissementen mogelijk voorkomen worden en banen behouden worden. Alleen met een noodfonds kunnen ondernemers overleven, zich voorbereiden op het nieuwe vaarseizoen en kunnen schepen behouden blijven. De werking van het fonds stemmen wij graag met u af.
- De bestaande generieke maatregelen moeten doorlopen zolang de maatregel tot het 1,5m afstand houden blijft gelden. Het is om eerdergenoemde redenen niet haalbaar om de schepen te exploiteren zolang de 1,5m afstandseis gehandhaafd wordt.
- De bestaande maatregelen, met name de NOW-regeling moet beter bereikbaar gemaakt worden voor kleine ondernemers en seizoen gerelateerde ondernemingen.

Naast het CBRB en Koninklijke BLN-Schuttevaer zijn ondernemers uit de passagiersvaartsector ook aangesloten bij brancheorganisaties zoals de BBZ, Koninklijke Horeca Nederland en Hiswa-Recron. Waar mogelijk zoekt het CBRB en Koninklijke BLN-Schuttevaer de samenwerking op en zetten wij ons samen met collega-brancheorganisaties in om de passagiersvaartsector te kunnen behouden.

Graag komen wij met u in overleg, desgewenst samen met bovengenoemde partijen, om ons steunverzoek nog verder toe te kunnen lichten. Daarbij zouden wij graag met u van gedachten willen wisselen over de mogelijkheden en voorwaarden voor een noodfonds – zodat de passagiersvaartsector behouden kan worden.

In afwachting van uw reactie verblijven wij.

Met vriendelijke groet,

Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Koninklijke BLN-Schuttevaer

10.2.e

Paul Goris
Voorzitter CBRB

10.2.e

Dominic Schrijer
Voorzitter Koninklijke BLN-Schuttevaer