



Economische gevolgen COVID-19 uitbraak voor de Chartervaart

Enkhuizen, 1 april 2020

Nederland heeft een grote historische vloot waarvan een deel wereldwijd actief is en een deel op het IJsselmeer, Waddenzee en de Oostzee. Als gevolg van de Coronamaatregelen zullen de schepen deze zomer geen betalende passagiers kunnen meenemen en dat vormt een directe bedreiging voor het voortbestaan van de vloot.

Er zijn vele regelingen (BMKB, GO, Belasting Uitstel, Rentekorting, BBZ, NOW, werktijdverkortingen) die echter slechts voor een deel (of deels) relevant zijn voor deze sector. Hieronder zetten we kort uiteen waar ondernemers met de huidige maatregelen vastlopen en wat er nodig is om de kansen op behoud van de schepen te vergroten.

In dit document wordt toegelicht:

- 1] wat de geleden schade is tot nu toe en wat de verwachtingen zijn voor de rest van het jaar en
- 2] hoe grootschalige faillissementen kunnen worden voorkomen met de volgende gerichte acties:
 - a. vaste lasten terugdringen
 - b. verbeteren bestaande regelingen
 - c. noodzakelijke aanvullingen op bestaande regelingen

Een beschrijving van de sector staat in bijlage 1.

Met twee ingrepen kan het perspectief van de historische vloot aanzienlijk worden verbeterd:

- 1] aanpassing van de eis om geannuleerde reizen binnen twee weken te restitueren aan de consument**
- 2] banken dwingen overbruggingskredieten te verlenen, eventueel met garantstelling door de overheid**

1] Economische verliezen tot nu toe en verwachtingen tot einde jaar

De charterbranche genereerde in 2019 een omzet van € 65.000.000, - (zie bijlage 1).

Hieronder genoemde waardes voor 2020 zijn verkregen door onderzoek onder leden van de BBZ.

a. Omzetverlies tot 1 juni

Naar schatting 90% van de omzet tot 1 juni, sector breed, is verloren gegaan. De 10% inkomsten zijn annuleringskosten, coullance-betalingen van reizigers en inkomsten uit reizen die aanvingen voor er beperkingen werden opgelegd.

Kuipersdijk 15
1601 CL Enkhuizen

tel +31 **10.2.e**
info@debbz.nl
www.debbz.nl

iban NL98 TRIO 0254646166
KVK 40624831



Uit onderzoek blijkt ondernemers op dit moment een omzetverlies van € 18.000.000 verwachten als de maatregelen tot 6 april van kracht blijven.

Indien de maatregelen worden doorgetrokken tot en met 1 juni, verwachten onze leden af te stevenen op een omzetverlies van € 30.000.000, - .

Opmerking: Nog niet alle reizigers van geannuleerde reizen zijn terugbetaald. De wettelijke termijn daarvoor is 14 dagen na annulering. Ondernemers die de aanbetalen gedeeltelijk hebben aangewend voor investeringen kunnen het geld niet terugbetalen als banken geen leningen verstrekken.

b. Omzetverlies na 1 juni, opgelopen in maart en april.

Annuleringen uit Duitsland voor deze periode staan nu al op 75%. In de deelstaten Nord Rhein Westfalen (NRW) en Schleswig-Holstein, belangrijke deelstaten voor de binnenvaartvloot, zeggen alle schoolgroepen op last van de lokale overheid af voor de rest van het jaar. Overige deelstaten wachten nog af.

Amerikaanse toeristen annuleren naar verwachting voor de rest van het jaar. Amerikanen behoorden tot de groep die vroeg in het seizoen al varen met tulpen tochten en ander meer luxe vaar-vakanties. De COVID-9 uitbraak loopt iets achter in de VS op Nederland en de verwachting van ondernemers is dat ook het laatste deel van het jaar er geen Amerikanen meer komen en dat vaartochten geannuleerd zullen worden.

c. Omzetverlies na 1 juni indien de restricties doorlopen tot in de zomer.

Omzetverlies 80 - 90% (tot +/- 60.000.000 euro).

2] Hoe grootschalige faillissementen kunnen worden voorkomen

a. Vaste lasten terugdringen

Havens: De BBZ heeft met diverse havens contact gehad om lagere liggelden te bedingen of om uitstel van betaling te verzoeken. Verschillende havens zijn ingegaan op het verzoek. We zijn nog met diverse havens in onderhandeling.

Verzekeringspremies: De BBZ heeft de twee grootste verzekeringsmaatschappijen voor scheepsverzekeringen gevraagd voor lagere premies of een stillig-regeling. Beide belangrijke maatschappijen zijn met regelingen gekomen voor de chartervaart zoals uitstel van betaling of reducties in premies.

Certificerings- en keuringskosten

Het verantwoordelijke ministerie IenW heeft voor de zeevaart de keuringsperiodes verruimd. Voor de binnenvaart zijn er verlichtingen voor de Rijnvaart, nog niet voor de rest van de vloot.



b. Bestaande regelingen verbeteren (voor de chartervaart)

Instantie	Regeling	Vastgestelde Problemen	Voorgesteld oplossingen
Banken	Uitstel van rente en aflossing	Het uitgestelde bedrag moet aan het eind van de regeling in 1x terug worden betaald. Dat kan alleen als er dan voldoende inkomen is.	Uitstel van betaling of spreiding.
	Aanvragen lening	Nieuwe leningen worden moeizaam verstrekt. Banken vragen om actuele jaarcijfers en eventueel nieuwe taxatie van het schip. Taxatie van het schip is afhankelijk van de markt en die is er nu niet.	Coulance in verstrekken van leningen in deze situatie. Overheid garantstelling.
	Aanvragen lening	Uitgesloten voor ondernemers die schepen via huurkoop of <i>crowd funding</i> hebben gekocht (bijlage)	Coulance in verstrekken van leningen in deze situatie. Overheid garantstelling.
RvO	Noodloket/ TOGS	SBI-codes voor onze sector staan niet in de gepubliceerde lijst.	Onze leden zullen via het aanvraagformulier deze codes aanvragen.

c. Noodzakelijk aanvullingen op bestaande regelingen

Terugdringen restituties

De chartervaart, net zoals de rest van de toeristische sector, investeert in het product met de aanbetalingen van reizigers. Dat geld moet nu op grond van de Europese Pakketreizen Richtlijn binnen 14 dagen aan klanten terugbetaald worden. Dit brengt ondernemers in acute liquiditeitsproblemen, met name als banken geen krediet verlenen (zie hieronder).

Nederland, bij voorkeur in Europees verband, moet consumenten oproepen of aansporen om terughoudend te zijn met het opeisen van restituties, zo mogelijk moet de Richtlijn aangepast worden.

Bankleningen

Banken doen maar in beperkte mate zaken met de schippers van de chartervaart. Dat is zo sinds de bankencrisis van 2008. Men vindt de sector niet rendabel genoeg. Voor alle uitgesloten bedrijven is dan geen overbruggingskrediet beschikbaar.

Uit onderzoek blijkt dat de chartervaart goed crisisbestendig is en dat er nauwelijks faillissementen zijn geweest in de 40 jaren tot de COVID-19 uitbraak. Aankopen van schepen werden sinds 2008 gedaan door alternatieve financieringsmethode te gebruiken zoals *crowd funding* en huurkoop. Investerings worden sinds die tijd gefinancierd uit aanbetalingen op reizen.

Deze manier van financieren werkt nu niet meer. Banken, overheden of een combinatie van de twee, zijn nodig bij het oplossen van *cash flow* problemen.

Banken die charterondernemingen niet rendabel genoeg vinden moeten gedwongen worden door de overheid om toch overbruggingskredieten te verlenen, eventueel door borgstelling van de overheid.



BIJLAGE 1

Beschrijving van de sector

De vloot

De Nederlandse chartervloot bestaat uit zeilschepen en motorpassagierschepen. De zeilschepen varen op zee of op de binnenwateren. Onder het toezicht van de bemanning helpen de gasten mee aan dek. De schepen zijn ongeveer 100 jaar oud maar zijn aangepast aan de moderne eisen op het gebied van veiligheid en comfort. In de volksmond worden de schepen *Bruine Vloot* genoemd. De gasten komen voornamelijk uit Duitsland en Nederland. De motorpassagierschepen (ook wel *fietsboten* genoemd) varen in Nederland, Duitsland, België en Frankrijk. De gasten fietsen van A naar B, de schepen varen van A naar B en fungeren als drijvend hotel. De gasten komen vooral uit de VS en Duitsland.

Bedrijfsvormen en financiering

De sector bestaat uit kleinschalige bedrijven, in de meeste gevallen is de eigenaar ook de schipper. Een klein aantal ondernemers heeft twee schepen en een enkeling heeft er drie. De meest voorkomende bedrijfsvormen zijn een eenmanszaak, een VOF of een BV. Het is de laatste jaren steeds lastiger geworden om een lening bij een bank te krijgen, in plaats daarvan werd geld geleend bij derden, *crowdfunding* of werd gebruik gemaakt van een borgstelling. Andere populaire vormen van overname (zonder een lening bij de bank) zijn: Huurkoop of huur met recht op koop. Hierbij treedt de verkoper op als hypotheekverstrekker.

Omzet en vaardagen

De vloot bestaat uit 414 schepen, gemiddeld varen zij 154 dagen per jaar. (Het seizoen loopt voor de meeste schepen van 1 april tot 30 oktober, een enkeling vaart ook in de winter. In deze periode zet de sector €65 miljoen om.

Totaal aantal schepen*	414
Totale capaciteit passagiers gehele vloot**	10828
Totaal aantal vaardagen**	52623
Totaal omzet branche per jaar**	€ 65.103.955
Totaal bestedingen gasten per jaar	€ 47.539.520 - € 119.290.318
Gemiddelde besteding p.p.p.d. aan wal***	€ 34,54 – € 83,57

* Bron: schependatabank, totaal

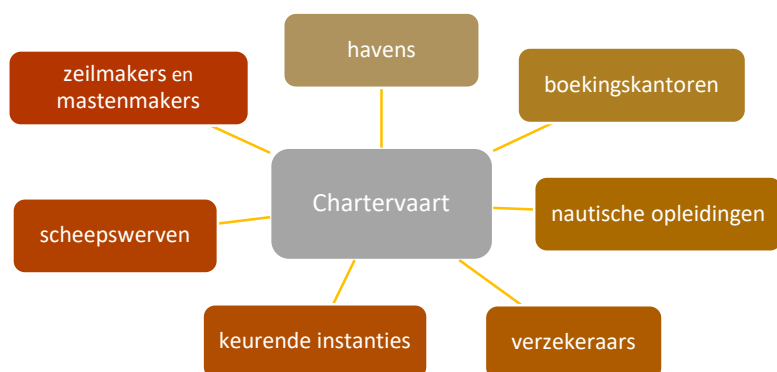
** Bron: schependatabank, enquête geïndexeerd naar totale vloot

*** Bron: NBTC-NIPO, geïndexeerd

De sector



Er is een aantal bedrijven en instellingen nauw verbonden met de chartervaart:



Over de BBZ

De vereniging heeft als doel voorwaarden te scheppen voor een succesvolle exploitatie van een charteronderneming en de belangen te behartigen van al haar leden.

Namens de leden overlegt de BBZ met overheden en collega brancheorganisaties. De BBZ is vaste gesprekspartner van overheden op alle mogelijke niveaus, van internationaal tot plaatselijk. Onderwerpen variëren van veiligheidszaken tot ligplaatsen, bediening bruggen en sluizen en vaarwegbeheer.

De BBZ is sinds de oprichting in 1979 de brancheorganisatie voor de Nederlandse chartervaart. De vereniging wordt gefinancierd door contributies van de leden; scheepseigenaren, kapiteins en zetschippers, matrozen, begunstigde leden, en donateurs. De BBZ bestaat uit een bestuur (8 leden) en een secretariaat (directeur en 3 medewerkers). Voorzitter van de BBZ is Sicko Heldoorn (burgemeester Waterland).