

Datum
3 augustus 2020

Kenmerk
(10)(2g)

Telefoon

5.1.2e

Onderwerp

Verzoek sectorale steun touringcarsector

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
Viceminister-president

T.a.v. de heer H.M. de Jonge

Parnassusplein 5

2511 VX Den Haag

Geachte heer De Jonge,

Hierbij verzoek ik u te bemiddelen bij de coördinatie ten aanzien van de behandeling van
bijgaande brief aan staatssecretaris 5.1.2e

5.1.2e

In deze brief doen wij een dringend verzoek aan de staatssecretaris om de touringcarsector te ondersteunen. Samengevat vraagt de sector om aanvullende sectorale steun omdat de generieke steunmaatregelen van het kabinet onvoldoende zijn om deze sector overeind te houden.

Op ambtelijk niveau verwijst het ministerie van 5.1.2e ons voor de behandeling van ons verzoek naar het ministerie van Economische Zaken (EZK). Enkele weken geleden gebeurde dat echter precies andersom en vormde het de reden voor het adresseren van de staatssecretaris van 5.1.2e. Daarmee ontstaat nu een kafkaëske situatie waarin onze sector geen antwoord van de overheid krijgt op een alleszins redelijk verzoek. Eerdere brieven aan EZK werden overigens zonder verdere ambtelijke toelichting in het geheel niet beantwoord.

Alvast hartelijk dank voor uw tussenkomst.

Hoogachtend,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Bijlage: brief van Busvervoer Nederland d.d. 23 juli 2020 aan 5.1.2e

Datum
23 juli 2020
Kenmerk
2020511504/CC/le
Telefoon

5.1.2e
Onderwerp
verzoek sectorale steun touringcarsector

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5.1.2e

Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Geachte mevrouw 5.1.2e

Door de coronacrisis waren de afgelopen maanden voor de touringcarsector dramatisch. Vrijwel alle bussen stonden stil. Er is nog altijd geen zicht op een echte uitweg uit deze situatie ondanks dat er sinds 1 juli weer met een volle bezetting gereden mag worden. Vervoer wordt geannuleerd en de vraag naar onze diensten is naar verwachting op zijn vroegst volgend jaar april weer enigszins hersteld. Tijdens de crisis bleek tot overmaat van ramp onze sector bij beleidsmakers onvoldoende op het netvlies te staan. De sector leek wel een vergeten sector. We moesten daarom langer wachten dan noodzakelijk was, hetgeen premier Rutte op zondag 12 juli in Op1 ook ruiterlijk toegaf. Beide zaken maken dat de touringcarondernemers stuk voor stuk in grote nood verkeren. Faillissementen en een ontslaggolf lijken dit najaar onafwendbaar. Om deze redenen wenden we ons tot u met een verzoek om steun.

Lange tijd onduidelijk wie ons aanspreekpunt was

Zodra duidelijk werd wat de invloed van Corona op de sector was, heeft Busvervoer Nederland de problemen geschetst waartegen de ondernemers aanliepen. Omdat er door het Kabinet gekozen werd voor generieke regelingen, hebben we ons daarbij steeds gewend tot het ministerie van EZK. Dat ministerie ging immers over de generieke steunmaatregelen. Toen wij aangaven dat de generieke maatregelen niet voldoende waren voor de sector verwees het ministerie van EZK ons door naar het ministerie van I&W. Onze sector wordt immers, net als het ov, gereguleerd in de WP2000.

De sector begrijpt uiteraard de druk waaronder de rijksoverheid stond bij het vinden van oplossingen voor de crisis. Er is ook begrip voor dat niet iedereen tegelijkertijd geholpen kan worden en dat de maatregelen wellicht voor niet iedereen even passend kunnen zijn. Onbegrijpelijk vindt de sector het evenwel dat onze rol in de mobiliteit van Nederland onderbelicht blijft en dat als gevolg daarvan de sector ten onder dreigt te gaan, terwijl andere sectoren die actief zijn in de mobiliteit wel aanvullende financiële steun hebben ontvangen terwijl ze dezelfde rol vervullen, namelijk Nederland bereikbaar houden.¹

¹ Nog onbegrijpelijker wordt het wanneer naar de externe kosten van de gesteunde mobiliteitssectoren wordt gekeken. De externe kosten (de kosten die op de maatschappij verhaald worden, zoals bijvoorbeeld infrastructuurkosten en kosten veroorzaakt door milieuvervuiling) zijn een factor 3 tot meer dan 10 keer hoger dan de externe kosten van het touringcarvervoer. Bron: 'De prijs van een vliegreis Een onderzoek naar de kosten van en voor de luchtvaart in Nederland, CE Delft 2019, en: Kerncijfers touringcarvervoer 2018, Panteia Research.



Daarmee staat niet alleen het voortbestaan van de sector op het spel. Ook onze bijdrage aan de klimaatdoelen, aan het bereikbaar houden van Nederland en onze bijdrage aan het maatschappelijk leven komen in gevaar. Het wordt zonder bijdrage van onze sector moeilijker om de gestelde beleidsdoelen te behalen.

Cijfers besloten busvervoer en rol van de sector in de mobiliteit van Nederland

De touringcarsector was in 2019 goed voor 9,9 miljard reizigerskilometers. De omzet die de bedrijven daarmee genereerden vond voor driekwart plaats in Nederland en was onder te verdelen in de volgende drie hoofdgroepen:

- 1) Geregeld vervoer voor scholen, werknemers, ov en internationale lijn- en pendeldiensten (24% van de omzet)
- 2) Dagritten voor scholen en verenigingen (37% van de omzet)
- 3) Zelf georganiseerde reizen (dagtochten en meerdaagsen) en overige ritten (39% van de omzet)

De hierboven genoemde soorten vervoer hebben een aantal belangrijke overeenkomsten:

- Besloten busvervoer is goedkoop en levert de overheid inkomsten op in de vorm van accijnzen en BTW
- Besloten busvervoer is duurzaam (uitstoot per reizigerskilometer op lange afstand gelijk aan de trein²)
- Besloten busvervoer kent een zeer hoge bezettingsgraad (>80%) en haalt daarmee gemiddeld zo'n dertig auto's van de weg
- Besloten busvervoer is zeer flexibel.

Juist deze kenmerken kan de Rijksoverheid goed gebruiken bij het verwezenlijken van uiteenlopende beleidsdoelen, zoals op het gebied van milieu en bereikbaarheid. De bovenstaande kenmerken maken touringcarvervoer een onmisbare schakel in de Nederlandse mobiliteitswereld.

Maatschappelijke gevolgen

De maatschappelijke gevolgen van het wegvallen van een aanzienlijk deel van onze sector zijn immens. Collectief personenvervoer per touringcar vervult diverse belangrijke maatschappelijke functies:

- 1) We zijn de flexibele schil van het openbaar vervoer en op het moment dat er een verkeersinfarct is of dreigt (ov-ondersteuning, stremmingen of gepland evenementenvervoer, zie ook punt 8).
- 2) We zijn de vervoerder voor scholen: voor scholen in het basis- en voortgezet onderwijs, voor het MBO, het HBO en het WO zijn we een belangrijke schakel. Zonder ons geen schoolreizen, werkweken, kampen en studiereizen en aparte scholierenlijnen op plekken waar het ov niet toereikend is.
- 3) We zijn de vervoerder van groepen mensen die meer begeleiding nodig hebben dan een ander wanneer zij op reis gaan, zoals ouderen en gehandicapten.
- 4) We zijn de vervoerder voor verenigingen. Zonder ons moeten verenigingen het stellen zonder goedkope vervoersoplossingen. Sportverenigingen (en hun supporters) dienen met eigen vervoer te gaan en worden op kosten gejaagd. Culturele of sociale verenigingen kunnen niet reizen waardoor het maatschappelijk leven verschaalt.
- 5) We zijn de vervoerder voor werknemers: op het moment dat er geen directe verbindingen zijn naar werklocaties (bijv. Maasvlakte, het IJmond-gebied, of bij seizoensarbeid) worden onze ondernemers ingeschakeld.

Ook vervoeren we de werknemers van bedrijven of instellingen die steeds op een andere locatie laten werken (orkesten, musicalcasts, bemanning van schepen).

- 6) We zijn de toeleverancier van de horeca en de cultuursector. Zonder Nederlandse touringcars zal in de toekomst het vervoer van toeristen naar Keukenhof, Zaanse Schans (de 2 miljoen buitenlandse bezoekers gaan grotendeels per touringcar), Volendam en andere belangrijke toeristenbestemmingen in Nederland spaaklopen. De gewenste betere spreiding van toeristen over het hele land is zonder onze sector een fata morgana.
- 7) We zijn de groenste en eerlijkste low-cost carrier en daarmee de aangewezen partij voor mensen die weinig te besteden hebben, maar ook graag op vakantie willen.
- 8) We zijn de vervoersoplossing bij grote evenementen. Het Eurovisiesongfestival en de Grand Prix Zandvoort gingen dit jaar niet door maar mogelijk volgend jaar wel. Bij dit soort grote evenementen en festivals blijft de inzet van onze touringcars noodzakelijk om een vervoersinfarct te voorkomen.

Economische gevolgen van Corona op de touringcarsector

In onze eerdere brief aan de 5.1.2e mevrouw 5.1.2e waarvan we u een kopie stuurden (van 1 mei 2020), berichtten we al concreet over de dramatische economische gevolgen van de Coronacrisis. We rekenden op zeer zware financiële schade door de coronamaatregelen gecombineerd met het seizoenskarakter én het kapitaalintensieve karakter van de branche. Doordat de bedrijven nu weer kunnen ondernemen verwachten we dat de schade uiteindelijk iets minder groot zal zijn dan we eerder verwachtten. Het seizoen 2020 wordt echter nooit meer goedge maakt en gaat nog lang doorwerken in de branche.

Nog steeds gaan we ervan uit dat zonder verdere steunmaatregelen tenminste 40% van de bedrijven failliet gaat. Vooral in het najaar en de winter, als diverse uitgestelde betalingen opgeëist gaan worden, zullen veel bedrijven sneuvelen. Het betreft diverse in de kern gezonde Nederlandse familiebedrijven die soms al generaties lang actief zijn in het personenvervoer. Hierdoor komt de werkgelegenheid van duizenden mensen onder druk te staan.

Concurrentie uit het buitenland wordt direct en indirect gesteund

De markt voor touringcarvervoer is met EU-verordening 1073/2009 vrijwel volledig geliberaliseerd. Nederlandse ondernemers concurreren derhalve niet alleen met elkaar, maar ook met bijvoorbeeld Belgische en Duitse ondernemers. Of met ondernemers uit nog verder weg gelegen landen zoals landen uit Oost-Europa met veel lagere lonen. De concurrentie uit Duitsland³ wordt met een regeling van €170 miljoen gesteund. De concurrentie uit België wordt gesteund met een pakket per voertuig op federaal en gewestniveau⁴. Onze zuiderburen kennen daarnaast een sociaalverzekeringsstelsel dat in crisistijden voordelen op arbeidsrechtelijk gebied oplevert. Zou Nederlandse bedrijven al zonder steun overleven, dan zijn zij op langere termijn kansloos tegen internationale concurrentie.

Generieke maatregelen onvoldoende, rol busvervoer rechtvaardigt sectorale steun

Eerder berekende het onafhankelijke instituut Panteia dat een gemiddeld touringcarbedrijf met 9 bussen, dat aanspraak maakt op de maximale steunvergoedingen (TOGS, NOW, TVL), nog geen 20 procent van de integrale lasten vergoed krijgt.

³ <https://www.coolis.de/2020/07/16/bundesverkehrsministerium-stellt-179-millionen-euro-fuer-reisebusunternehmen-bereit>

⁴ <https://www.taxipro.be/ondernemen/2020/07/13/extra-steunmaatregelen-voor-taxi-en>

We hebben ook door laten rekenen hoe groot de totale schade is die ontstaat door het wegvallen van 70% van de omzet over het gehele jaar, rekening houdend met de genoemde generieke steunmaatregelen. De sector moet dan nog altijd € 134 miljoen zelf betalen. In een jaar waarin de omzet grotendeels wegvalt c.q. weggevallen is, is dit een onmogelijke opgave.

Uw kabinetscollega mevrouw [5.1.2e](#) heeft ons bij de aanbieding van een petitie laten weten dat de overheid niet in staat zal zijn om 'de economie' over te nemen. Daarvoor bestaat begrip. De sector kan echter niet begrijpen dat de overheid toekijkt terwijl een maatschappelijke belangrijke en onmisbare schakel in de mobiliteit verdwijnt. Ook al omdat het kabinet eerder duidelijk maakte dat sectorspecifieke steun niet uitgesloten werd in die gevallen waar algemene steunmaatregelen aantoonbaar tekortschoten of de sector onmisbaar was voor de economie en maatschappij. De touringcarsector is met haar verbindende rol tussen de verschillende delen van de maatschappij en de economie een schoolvoorbeeld van zo'n sector.

De touringcarsector wordt onevenredig zwaar getroffen doordat er sprake is van een seizoenspatroon én door het zeer kapitaalintensieve karakter van de sector.

Vormen van sectorale steun

De sector wil graag op een duurzame wijze de toekomst in. De bedrijven vinden het daarom logisch dat aan sectorale steun eisen gesteld worden die niet alleen de bedrijven tegemoet komen, maar ook de maatschappij als geheel tot nut zijn. Daarom stelt de sector steun voor in de vorm van een continuïteitsbijdrage gekoppeld aan enkele concrete doelen die de sector kunnen redden:

1. Continuïteitsbijdrage

De OV-bedrijven ontvangen een continuïteitsbijdrage waarbij er van uit gegaan wordt dat de bedrijven de dienstregeling blijven uitvoeren terwijl er niettemin 7% verlies wordt geleden. In het zorgvervoer betalen veel overheidsopdrachtgevers 80% van de vervoerskosten door zonder dat de betreffende ritten worden gereden. Gelet op het evidente maatschappelijke belang menen wij dat een continuïteitsbijdrage aan de touringcarsector van €107 miljoen (80% van de schade voor de sector) op zijn plaats is. Met een dergelijke bijdrage worden faillissementen en ontslagen op grote schaal voorkomen.

2. Bijdrage aan imago-campagne

Ondernemers kampen momenteel met grote vraaguitval, terwijl het aantoonbaar veilig is om met de bus te rijden. Door de maandenlange stilstand in de sector zijn reserves verdampt. Zonder gerichte publiekscampagne gaat het nog vele jaren duren voordat de vraag naar touringcarvervoer weer volledig hersteld is. Een imagocampagne kan het proces aanzienlijk versnellen maar valt gezien de financiële situatie niet vanuit de bedrijven te financieren. Met een bijdrage van € 1 miljoen (€264 per touringcar) kan de sector zijn publiek terugwinnen.

3. Sloopregeling oude bussen

Doordat ondernemers flink geïnvesteerd hebben in vergroening is de Nederlandse touringcarvloot jong (meer dan 2200 van de als touringcar geregistreerde bussen heeft emissieklasse Euro5 of hoger). De gemiddelde afschrijvingstermijn van touringcars verschilt echter per bedrijf. Daardoor rijden op het moment ook nog naar schatting meer zo'n 1600 touringcars actief rond met een Euro3 of 4 motor. Met een opkoopregeling voor deze laatste categorie voertuigen kan een aanzienlijke stap worden gezet in de verdere vergroening van het wagenpark. Hiermee is naar schatting €32 miljoen gemoeid.

Een dergelijke regeling mag overigens onder geen beding een ongelijk speelveld in de hand werken.

Als gevolg hiervan zullen bedrijven die zelf de afgelopen jaren geïnvesteerd hebben in moderne voertuigen (Euro5 of hoger), aanspraak moeten kunnen maken op een hogere continuïteitsbijdrage (zie punt 1).

4. *Vervroegd pensioen*

Met een gemiddelde leeftijd van 58 is het chauffeursbestand in ons land vergrijsd. Bij gedwongen ontslagen als gevolg van het wegvallen van de vraag is het waarschijnlijk dat - in verband met het afspiegelingsbeginsel –oudere chauffeurs ten koste van hun jongere collega's in dienst blijven. Een overbruggingsregeling zodat een deel van het chauffeursbestand op vrijwillige basis vervroegd met pensioen zou kunnen, bijvoorbeeld vanaf 64 jaar, zou de sector op termijn kunnen steunen. De kosten die hiermee gemoeid zijn bedragen volgens berekening door het Pensioenfonds Vervoer € 8,4 miljoen. Als het de groep betreft die per 1 oktober 2020 65 jaar is, wordt dit bedrag € 1,3 miljoen.

5. *Flexibel gebruik WW*

Doordat de sector in hoge mate seizoensgebonden is, lijkt het er op dat ondanks de NOW steun veel werknemers ontslagen zullen worden in- of voorafgaand aan het naseizoen. Wij pleiten ervoor dat het mogelijk wordt om werknemers tijdelijk in de WW te laten instromen en weer terug in dienst te kunnen nemen als het seizoen in het voorjaar weer begint. Dit, zonder dat het de rechten van werknemers aantast of de kosten voor werkgevers verhoogt. Het is op voorhand niet in te schatten welke kosten hiermee gemoeid zijn.

6. *BTW-teruggave en overige fiscale maatregelen*

Touringcarbedrijven betalen over de gereden kilometers in binnen- en buitenland BTW. Over de hele sector gemeten gaat het om enkele tientallen miljoenen per jaar. De sector zou voor een deel geholpen zijn wanneer men de betaalde BTW terug kan krijgen. Deze maatregel sluit aan bij de wens van partijen in de Tweede Kamer die pleiten voor tijdelijke verlaging van de BTW. Ook sluit de maatregel aan op de praktijk in andere landen. Tevens komt de BTW-heffing tijdelijk meer op één lijn met de heffing van BTW bij andere vormen van internationaal collectief personenvervoer.

Er zijn nog andere fiscale maatregelen mogelijk die onze bedrijven aanzienlijk kunnen helpen. Gedacht kan worden aan het reduceren - dan wel terug laten vorderen - van het betaalde dieselaccijnzen en/of het structureel reduceren van de verschuldigde bedragen aan motorrijtuigenbelasting.

Graag ontvangen wij een inhoudelijke reactie op deze brief. Wij zijn uiteraard bereid om onze steunvraag toe te lichten in een gesprek.

Hoogachtend,



5.1.2e



5.1.2e

Bijlage: - Typering van de bedrijfstak



Typering van de bedrijfstak

Volgens de Wet personenvervoer is het besloten busvervoer het beroepsmatig vervoeren van personen, niet volgens een vaste dienstregeling met voertuigen met meer dan acht zitplaatsen voor passagiers.

Aantal bedrijven

Per 31 december 2019 zijn er 440 Nederlandse ondernemingen die touringcars exploiteren. Totaal hebben deze bedrijven naar schatting 3.827 voertuigen, waarmee zij gemiddeld vergunningen hebben voor ongeveer 9 touringcars.

Mobiliteit

De Nederlandse touringcarondernemingen hebben in 2019 gezamenlijk 9,9 miljard reizigerskilometers gemaakt, waarvan binnen Nederland ongeveer 7,4 miljard reizigerskilometers en in het buitenland ongeveer 2,5 miljard reizigerskilometers. Dit werd gerealiseerd door het afleggen van 270 miljoen voertuigkilometer en bij beladen een gemiddelde bezetting van 48,2 passagiers per touringcar.

Omzet, werkgelegenheid

De totale omzet in het besloten busvervoer van Nederlandse ondernemingen bedraagt € 583 miljoen. De Nederlandse ondernemingen verschaffen werk aan bijna 5.600 personeelsleden.

530009



Postbus 19365 - 2500 CJ Den Haag

VOLKSGEZONDHEID
WELZIJN EN SPORT

05 AUG. 2020

SCANPLAZA

PostNL
Afz. 2509 AA 93002



€1,70

NEDERLAND
04.08.20
NetSet FR 941833



ROECC #Y321A9A#14#1201#



530009

