

Datum
15 juli 2021
Kenmerk
T210709
Telefoon
070 349 09 21
Onderwerp
Herstelpakket voor de touringcarsector

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Het lijkt er op dat er bij de Rijksoverheid sprake is van desinteresse in de touringcarsector. Want ondanks alle pogingen¹ om onze precaire uitzonderingssituatie aan de Rijksoverheid uit te leggen, lijkt het er bijna op alsof het Kabinet niets wil begrijpen van de sector.

Vorig jaar moesten de ondernemers naar het Malieveld om uit te leggen dat een touringcar niet anders behandeld kan worden dan een ov- of een airbus. Vervolgens hebben we met cijfers inzichtelijk gemaakt dat de steun voor touringcarondernemers te kort schoot en dat maatwerk nodig was vergelijkbaar met evenementensector. De steun werd veel later wel verhoogd, maar nog steeds wordt voorbij gegaan aan de combinatie seizoenbedrijf en kapitaalintensief bedrijf waardoor bedrijven alsnog naar adem happen. Om toch te kunnen ondernemen vroegen de ondernemers ten slotte een kleine bijdrage voor een imagocampagne, parallel aan die van het ov, om de mensen te laten weten dat de touringcarsector nog steeds voor ze klaar staat. We kregen nul op het rekest en sterker nog: de mondkapjesplicht in het veiligere besloten busvervoer bleef zonder ons te consulteren overeind, waardoor klanten nu niet boeken. Desondanks kijken we liever vooruit en willen we graag met u stappen maken om te komen tot een herstelpakket voor onze sector.

Om tot een dergelijk herstelpakket te komen, leg ik u achtereenvolgens graag uit hoe onze sector in elkaar zit, wat de steun aan de sector in de afgelopen maanden betekende en hoe de ondernemers uit de crisis willen komen. Want voor ons staat buiten kijf dat touringcarondernemers pas ver in 2022 kostendekkende omzetten zullen draaien. Pas in de jaren daarna kan men weer werken aan het opbouwen van het broodnodige vet op de botten om bijvoorbeeld duurzaamheidsinvesteringen te kunnen doen in het wagenpark.

¹ Brief d.d. 7-4-2020 aan staatssecretaris mw. mr. drs. M.C.G. Keijzer getiteld: 'Noodkreet: Touringcarbedrijven vallen tussen wal en schip'; brief d.d. 1-5-2020 aan staatssecretaris mw. mr. drs. M.C.G. Keijzer over 'Coronavirus en de touringcarsector'; Brief d.d. 8-5-2020 aan staatssecretaris mw. drs. S. van Veldhoven over 'Touringcarsector kan hulp bieden aan het ov'; Brief d.d. 18-6-2020 aan staatssecretaris mw. mr. drs. M.C.G. Keijzer over Noodsteun voor touringcarsector; Brief d.d. 23-7-2020 aan staatssecretaris mw. drs. S. van Veldhoven over 'Sectorale steun touringcarsector'; Brief d.d. 3-8-2020 aan Min. Van Algemene Zaken de heer M. Rutte, minister-president over 'Sectorale steun touringcarsector'; Brief d.d. 3-8-2020 aan de heer H.M. de Jonge over Verzoek sectorale steun touringcarsector; Brief 28-5-2021 aan staatssecretaris mw. drs. S. van Veldhoven over een 'bijdrage aan campagne touringcarvervoer'. Op geen van de brieven hebben we – tot nog toe – een officieel antwoord gekregen.

Wat houdt besloten busvervoer in en wat is de rol van besloten vervoer in ons mobiliteitssysteem?

De meeste mensen denken bij touringcars aan meerdaagse vakanties en schoolreisjes. Terecht, dat doen de bedrijven. Maar dat soort werk is maar een deel van het pakket. Touringcars vormen daarnaast een onmisbare schakel in het mobiliteitssysteem van Nederland.

Ze fungeren als aanvulling op het ov en soms overlappen ze ermee.² En beide vormen van vervoer (besloten en open) zitten elkaar nauwelijks in de weg en kunnen vaak niet zonder elkaar. Neem de meeste pretparken: die zijn over het algemeen prima bereikbaar met het ov. Maar de ov-bedrijven moeten er niet aan denken dat alle bezoekers die nu met het besloten busvervoer komen massaal overstappen naar het ov. Daarvoor is de toestroom te incidenteel. Dat maakt dat investeringen vaak onrendabel zijn omdat ov-bussen de meeste tijd onbenut blijven. Daar komen de touringcarbedrijven in beeld. Zonder hen loopt het ov over, of worden mensen de auto in gejaagd waardoor congestie en parkeerdruk vergroot worden.

Deze aspecten van het besloten busvervoer blijven te vaak onderbelicht. Om die reden leggen we graag uit hoe touringcarbedrijven bijdragen aan de mobiliteit in Nederland. Naast het al eerder genoemde vrije tijds verkeer zijn zij ook verantwoordelijk voor:

- Geregelde diensten binnen een ov-concessie (spitslijnen, stremmingen spoorwegen)
- Geregelde diensten buiten een ov-concessie (werknemers en scholierenvervoer, bij wegenafsluitingen)
- Pendels bij een piek in de vervoersvraag (bijvoorbeeld vervoer voor congressen, evenementen, grote sporttoernooien of de bekerfinale in De Kuip)
- Incidenteel vervoer (niet altijd vrije tijd gerelateerd, bijvoorbeeld bij evenementen, manifestaties)

Soms zijn de touringcarbedrijven een aanvulling (spitslijnen ov), maar op andere momenten vormt het door besloten busbedrijven aangeboden vervoer de hoofdmoot (zoals bij het vervoer in de Rotterdamse haven, scholierenlijnen in opdracht van onderwijsinstellingen of ouders of bij festivalpendels). Vervoer middenin de samenleving, maar zonder actieve bemoeienis van of subsidiering door de (rijks)overheid! Maar de afwezigheid van die bemoeienis maakt het natuurlijk niet van minder maatschappelijke waarde dan bijvoorbeeld de luchtvaart (KLM wordt gesteund) of het OV (de beschikbaarheidsvergoeding en extra geld³ voor duurzaamheidsinvesteringen).

Geen toereikende steun in 2020, steun in 2021 komt laat en zicht op herstel is er nog niet

Touringcarbedrijven zijn zowel kapitaalintensief als sterk onderhevig aanseizoensinvloeden. Dat betekent het hele jaar door hoge vaste lasten, maar ook duidelijk waarneembare pieken en mindere periodes qua omzet. In een normaal jaar middelen de pieken en de dalen uit tot een kostendekkende begroting. Sinds het begin van de coronacrisis is dit anders.

² Ter illustratie: In 2020 reden er ca 9900 bussen rond in Nederland. Bijna 40% daarvan rijden in dienst van een touringcarbedrijf. Bron: CBS. In een touringcar zitten gemiddeld zo'n 47 personen (bron: Panteia, onderzoek kerncijfers touringcarvervoer 2020). Voor het ov wordt geen bezettingsgraad per bus gepubliceerd. SWOV berekende in 2016 dat dit rond de 10 personen moest liggen (<https://www.swov.nl/publicatie/touringcars-en-verkeersveiligheid>).

³ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/07/15/nederland-maakt-tempo-met-schone-bussen>

Vorig jaar was de omzet in grote delen van het jaar 0 (gemiddeld omzetverlies vanaf begin coronacrisis 81%, over heel 2020: 65%) en was de TVL nog ontoereikend. Een touringcar kost in de regel zo'n €3500 per maand en een bedrijf van gemiddelde omvang heeft er ongeveer 25. Ondernemers moesten dus in rap tempo hun reserves opmaken en konden geen nieuwe reserves opbouwen.

Op het moment van schrijven van deze brief is de steun voor het lopende kwartaal toereikend, maar dat betekent niet dat de ondernemers uit de gevarezone zijn. Integendeel, ondernemers konden in 2020 (lente en zomer) immers niet met steun of omzet de noodzakelijke buffers opbouwen voor de rustige maanden van de winter.

Door corona werd onderaanneming in het ov afgeschaald⁴, waren er geen evenementen, zaten grenzen de facto dicht en waren bestemmingen in Nederland gesloten.

Ook voor de lente en waarschijnlijk ook zomer van dit jaar gaat dat op. Zie voor een overzicht hoe omzet en steun uitwerken op de sector het schema hieronder:

kwartaal	omzetverliezen	vaste lasten	steun voldoende	opmerking
2--2020	hoog	hoog	nee, enkel TOGS	TOGS bedroeg €4.000, vaste lasten anders dan omzet en omzetverlies wel hoog
3--2020	hoog	hoog	Nee, niet v.w.b. TVL, wel voor NOW	TVL niet in verhouding tot werkelijke vaste lasten door maximum van €40.000 per kwartaal (voldoende voor 1 maand voor 10 bussen, gemiddeld bedrijf heeft er ca.20)
4--2020	laag	hoog	Nee, niet v.w.b. TVL, wel voor NOW	TVL niet in verhouding tot werkelijke vaste lasten door maximum van €50.000 en door gebrek aan omzet in referentieperiode
1--2021	laag	hoog	Nee, niet v.w.b. TVL, wel voor NOW	Bedrag in orde, referentieperiode zorgde echter voor onvoldoende steun
2--2021	hoog	hoog	Nee, niet v.w.b. TVL, wel voor NOW	bedrag in orde, referentieperiode in orde, uitbetaling zeer laat
3--2021	hoog	hoog	ja, v.w.b. TVL en NOW	Bedrag in orde, referentieperiode, uitbetaling waarschijnlijk ook tijdig
4--2021	laag	hoog	nee, vooralsnog einde steun	hoge lasten blijven doorlopen (want bussen niet afgestoten en personeel grotendeels in dienst gehouden)

Zoals in het schema hierboven aangegeven hebben bedrijven daarnaast veel last van de late uitvoering van de TVL. De liquide middelen van de ondernemers zijn door de hoge kapitaallasten namelijk op. In de branches wordt de late uitbetaling extra hard gevoeld omdat de TVL pas vanaf het tweede kwartaal álle ondernemers gaat helpen. Veel bedrijven hebben vanaf het tweede kwartaal recht op de steun, maar ontvangen het pas veel later. Het gevolg daarvan is een ernstig liquiditeitstekort.

Ook wanneer de steun uiteindelijk uitbetaald is zijn de ondernemers bij lange na niet veilig. Er is sprake van een vooruitgeschoven schuldenberg. De steun te vroeg afbouwen betekent daarom alsnog faillissementen, ook onder kerngezonde bedrijven met een prima toekomstbeeld.

De schade wordt dan nog groter dan hij al is.

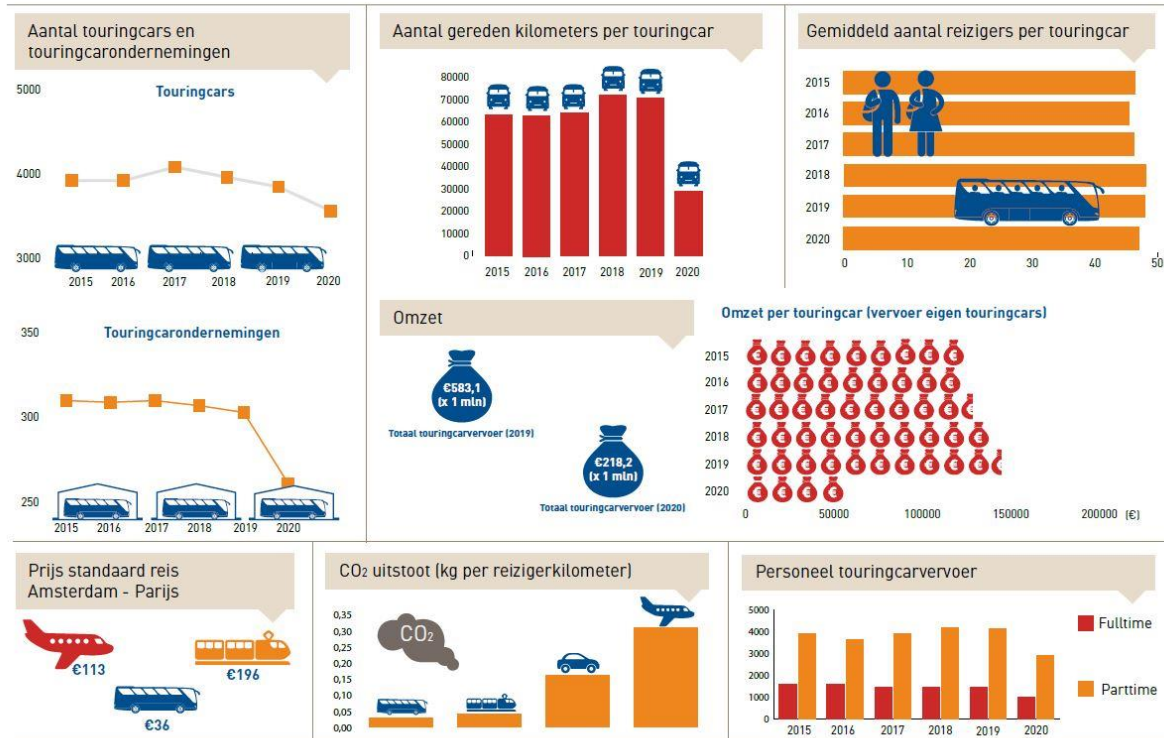
Schade

De schade in de branche is groot. Dat wordt in een oogopslag duidelijk uit onderstaande afbeelding⁵. Inmiddels verloren 1700 medewerkers hun baan en kromp het aantal touringcars met 300 voertuigen.

⁴ Zie ook deze Kamervragen:

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2021Z13466&did=2021D28673>

⁵ <https://www.knv.nl/wp-content/uploads/2021/06/Rapport-kerncijfers-van-het-touringcarvervoer-2020-FSO-Panteia.pdf>



Bron: Onderzoek Panteia in opdracht van FSO. Voor meer informatie zie brochure 'Kerncijfers 2020 van het Nederlandse touringcarvervoer' (2021)

Door de coronapandemie staat de sector een ongezonde toekomst te wachten. De bedrijven die overleven zitten de komende jaren opgescheept met schulden of zonder noemenswaardig eigen vermogen. De situatie wordt letterlijk nog ongezonder wanneer de verduurzamingsopdracht voor de sector hierbij opgeteld wordt. Ondernemers willen graag verder⁶ verduurzamen, maar kunnen daar niet in investeren. Zeker niet aangezien de touringcarsector nog niet kan beschikken over zero-emissievoertuigen met een haalbare businesscase.⁷

Herstelpakket en motie Postma

De leden van Busvervoer Nederland zouden graag zien dat u zich binnen het kabinet hard maakt voor een aantal zaken die de touringcarsector helpen te herstellen en gereedmaken voor de toekomst. Daarmee zou het Kabinet ook direct de met algemene stemmen aangenomen motie van mevrouw Postma – die oproept om de touringcarsector niet tussen wal en schip te laten vallen - uitvoeren.⁸

⁶ Touringcarvervoer is nu al even duurzaam als de trein en veel duurzamer dan het vliegtuig of de auto, bron:

<https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/vliegen-of-ander-vakantievervoer/#top>

⁷ Er zijn zero-emissiebusen, maar dat maakt niet direct dat er ook zero-emissietouringcars zijn. ZE-bussen hebben een te kleine actieradius om door touringcarbedrijven ingezet te worden. Touringcarvervoer is anders dan het ov onvoorspelbaar. Op het ene moment wordt de bus ingezet voor een rit van 50 km, op het andere moment voor een rit van 750 km.

⁸ De volledige tekst van de motie luidt: De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat touringcarbedrijven alleen beschikbaarheidsvergoeding ov ontvangen indien zij meegenomen zijn in de vervoersconcessie; constaterende dat de werkzaamheden van touringcarbedrijven vaak buiten de vervoersconcessie vallen; overwegende dat niet alle touringcarbedrijven in de concessie zitten; verzoekt de regering, om samen met de sector naar oplossingen te kijken om

Corona-gerelateerde maatregelen

Om te kunnen overleven is het belangrijk dat de NOW wordt voortgezet in het komende laagseizoen (4^e kwartaal 2021 en het eerste kwartaal van 2022). Zonder de voortzetting is het werk van de bedrijven om personeel binnenboord te houden grotendeels voor niets geweest. Ook de steunmaatregel voor vaste lasten (TVL) dient voortgezet te worden en tegelijkertijd verbeterd te worden voor seizoensbedrijven. Daarnaast dient onze sector, die in betere tijden goed is voor meer dan 10 miljard reizigerskilometers (waarvan 3 miljard in het buitenland), beter betrokken te worden bij coronabeleidsbeslissingen die de ondernemers in het hart kunnen raken. Ten slotte helpt het de sector (en het mobiliteitssysteem in het algemeen) enorm wanneer u een (aan het ov evenredige) bijdrage aan onze imagocampagne kunt geven (zie onze brief van 28 mei).

Investerings in een duurzame toekomst moeten ook onderdeel uitmaken van herstellepakket

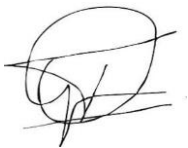
Door de coronacrisis hebben touringcarbedrijven momenteel geen mogelijkheden om te investeren in nog duurzamer materiaal dan waar ze al over beschikken. De overheid zou hen moeten helpen met overstap naar duurzame voertuigen, net zoals dit in andere sectoren gebeurt. De huidige aanpak, waarbij touringcars de facto technisch gelijkgeschakeld worden aan ov-bussen (en vrachtwagens) helpt de sector van de regen in de drup. De maatregelen die touringcars raken gaan sneller dan de technische en economische ontwikkelingen die touringcarvervoer nog schoner zouden kunnen maken. Er is nog geen levensvatbare businesscase voor zero-emissie touringcarvervoer, zero-emissie voertuigen met voldoende actieradius zijn nog te duur. Een subsidie bij de aanschaf ervan – zoals in het OV - of een kilometerbijdrage om de kilometerprijs voor zero-emissievoertuigen lager te maken zou welkom zijn. Ook het uit markt halen van oude voertuigen geeft de sector een verduurzamingsimpuls.

Uitnodiging

Graag gaan wij met u in gesprek over onze voorstellen. Als u dat op prijs stelt kunnen we dat koppelen aan een werkbezoek aan onze sector. Want wat er in een sector gebeurt, gaat pas echt leven wanneer het met eigen ogen aanschouwd kan worden.

Hoogachtend,

Theo Vegter



Voorzitter Busvervoer Nederland