

Betreft: **Brandbrief - Oplossing problematiek Steunfonds chartervloot**
Aan: Hare excellentie Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat
Mr. Drs. M.C.G. Keijzer
Datum: 12/01/2021 Rotterdam

Geachte mevrouw Keijzer,

U draagt de Nederlandse chartervloot een warm hart toe. In de zomer heeft u aan boord van zeilschip de Europa de petitie met ons verzoek voor een noodfonds in ontvangst genomen en in Kampen verschillende zeilschepen bezocht, waar u concludeerde: *"Ik kan niet zomaar geld toezeggen. Maar het is wel duidelijk dat er hier ook de komende tijd ondersteuning nodig is, dat is me echt wel duidelijk geworden."* ^{voetnoot 1}

Daarom wil ik u nu graag een oplossing aandragen, in verband met de huidige impasse m.b.t. uitkering van het toegezegde steunfonds van 15 miljoen euro. Dit voorstel wordt gesteund door een groeiende groep ondernemers in de chartervaart, zie ondertekening van deze brief. Ik heb het voorstel ook ingestuurd naar de Kamercommissie van Economische Zaken en Klimaat voor de eerstvolgende procedurevergadering op 19 januari a.s. met als kenmerk: DPC ticket EM1730658 : Coronavirus - Chartervaart BHM21005547.

Het probleem:

Het eerste obstakel is dat er geen definitie in de wet bestaat voor de 'chartervloot'. Gebruikte termen zijn 'bruine vloot', 'varend erfgoed' en 'historische schepen'.

De ondernemers van de 'chartervloot' vallen onder de volgende SBI codes:

- 5030 Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten).
- 5010 Zee- en kustvaart (passagiersvaart en veerdienst).

Het probleem ontstaat in de nadere omschrijving van deze codes, waarin de chartervloot gelijk gesteld wordt met veerboten, watertaxi's, veerponten, rondvaartboten en cruiseschepen. De SBI codes zijn ooit door de KVK toegekend en door het CBS gecreëerd, zonder de branches te raadplegen. Tot nu toe zonder problemen, maar nu dreigt hierdoor een halve sector failliet te gaan. Door deze SBI codes ontstaat dus het volgende probleem:

1. Of er kunnen zoveel bedrijven aanspraak op maken dat er per ondernemer bijna niks meer uit het fonds overblijft.
2. Of door arbitraire uitsluitingen kan er niet voldaan worden aan het gelijkheidsbeginsel tussen de chartervaart ondernemingen.

Dit probleem komt ook duidelijk naar voren in het [verslag van wetgevingsoverleg overleg kst-960525](#) (14-12-2020, p.18). Waarin kamerlid El Yassini verzoekt om een noodwet om dit probleem op te lossen.

Z.O.Z.

¹ Artikel "[Mona Keijzer bezoekt noodlijdende schippers Bruine Vloot in Kampen](#)" De Stentor d.d. 29 juni 2020 (incl. video met Mona Keijzer)

Na 5 maanden onderhandelen is het ministerie nu beland bij een varend erfgoed definitie voor houten schepen met bruine zeilen.

Hiermee worden twee nieuwe probleem gecreëerd:

- De Nederlandse chartervloot heeft geen houten schepen (en dat is precies de reden waarom Nederland, met ruim 400 schepen, de grootste zeilende chartervloot ter wereld heeft.)
- Daarnaast zijn de schepen met bruine zeilen nog maar op één hand te tellen.

De hoop is dat de definitie in een later stadium aangepast kan worden naar staal i.p.v. hout. Mocht dat lukken, dan wordt er rechtsongelijkheid gecreëerd tussen de ondernemers, want er zijn ook schepen van ijzer, aluminium of composiet.

Oplossing:

Er zijn twee oplossingen mogelijk:

1. Een nieuwe SBI code subcategorie, speciaal voor de chartervloot, bijvoorbeeld 5030.1 en 5010.1
2. Naast (of in plaats van) het noodfonds, een opslag voor de chartervloot, zoals in de detailhandel, horeca en vuurwerkbranche ook gebeurt. Hiermee wordt ook meteen aan het gelijkheidsbeginsel tussen de verschillende sectoren voldaan.

Bovendien is dat ook helemaal in de geest van de regeling, namelijk het helpen van ondernemers die door overheidsmaatregelen hun (seizoensgebonden) omzet verloren hebben, i.p.v. staatsteun aan bepaalde schepen (de happy few).

Dit wordt ook benoemd in het antwoord van de minister van OCW: [verslag van wetgevingsoverleg overleg kst-960525](#) (p.61). *“het aan de ene kant gaat om schepen die beschermwaardig moeten zijn, maar dat het aan de andere kant erom gaat ervoor te zorgen dat hier een groep ondernemers het hoofd boven water houdt.”*

Deze opslag kan toegekend worden op basis van de eerder verstrekte TVL, de voordelen zijn legio:

- a. Snelheid van uitkeren, de ondernemers die in aanmerking komen zijn al in kaart gebracht door de TVL aanvraag.
- b. Omzetverlies is al berekend in de TVL aanvraag op basis van jaarrekeningen.
- c. Aan de hand van het omzetverlies kan een percentage voor de opslag gekoppeld worden, net zoals in de detailhandel.
- d. De bedrijfscontrole heeft al in de TVL aanvraag plaatsgevonden, waardoor er geen extra manuren gemaakt hoeven te worden en geen mogelijkheid voor fraude ontstaat.

Voor oplossing nummer 2 is een aparte SBI sub code waarschijnlijk nog steeds nodig, maar sowieso ook wenselijk voor de toekomst van deze sector. Momenteel zijn er 30 chartervaart ondernemers (van de ongeveer 400) met een verkeerde SBI code. Met een nieuwe sub code zouden er twee vliegen in één klap gevangen worden en veel faillissementen afgewend kunnen worden.

Z.O.Z.

De minister van OCW noemt helaas geen concrete oplossing in het [verslag van wetgevingsoverleg overleg kst-960525](#) (14-12-2020, p.61), maar de nood is hoog onder de ondernemers van de chartervloot, omdat zij gemiddeld 90% omzetverlies hebben geleden in het seizoen van 2020 en door onzekerheid voor het seizoen van 2021 boekingen uitblijven (klanten zijn nu voucher moe). Daarom hoop ik dat u bereid bent om de chartervaart te helpen met deze nieuwe benadering.

Om Einstein te citeren: *"We kunnen deze problemen niet oplossen met de denkwijze waarmee ze zijn gecreëerd."*

Motivatie:

Een subcategorie zou logisch en gerechtvaardigd zijn om de volgende redenen:

1. De scheepskenmerken van de chartervloot zijn onvergelykbaar met die van rondvaartboten of veerponten e.d., door o.a. uiterlijk en kleinschaligheid.
2. De zeilende chartervloot wordt grotendeels op windenergie voortbewogen en de schepen gaan heel lang mee, behalve duurzaam is dit is ook een duidelijke onderscheiding van de andere typen schepen die zich puur met een verbrandingsmotor voortbewegen.
3. De chartervloot bediend een heel ander publiek dan cruiseschepen of veerboten.
4. De chartervaart sector houdt een eigen periferie in stand van een eigen klasse bureaus (zeevaart: register Holland, binnenvaart: Bureau Scheepvaart Certificering & Het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart), mastenmakers, zeilmakers e.d., een branchevereniging (BBZ) en zelfs de enige zeevaartschool voor de beroepsmatige zeilvaart ter wereld (de Enkhuizer zeevaartschool).
5. Voor de zeilschepen geldt dat zij procentueel ook aanzienlijk hogere onderhoudskosten hebben voor de zeilen, masten, verstaging en lopend want.
6. De chartervloot heeft onmiskenbaar een grote immateriële erfgoedwaarde en daarmee culturele waarde. De ondernemers houden cultureel immaterieel en deels varend erfgoed in stand.

a. Varend erfgoed:

Een groot deel van de vloot bestaat uit oude vrachtschepen zoals klippers en tjalken van meer dan 100 jaar oud. Nieuwbouw in de chartervloot zorgt voor continuïteit en is daarom ook onderdeel hiervan (zeker i.v.m. het gelijkheidsbeginsel en nieuwe veiligheidseisen).

b. Cultureel en immaterieel erfgoed:

Immaterieel erfgoed is de schakel tussen heden, verleden en toekomst. Het is cultuur van nu, geeft een gevoel van verbondenheid met vorige generaties en is tegelijkertijd ook toekomstgericht omdat mensen het doorgeven aan volgende generaties.

De waarde zit hem in behoud van het ambacht, de ambachten eromheen, de kennisoverdracht en de mogelijkheid om hier laagdrempelig kennis mee te kunnen maken.

De aanblik van deze zeilschepen in de historische havens of op het water, benadrukken de rijke geschiedenis en unieke kennis van de Nederlandse zeilvaart als vanouds zeevarende natie.

Z.O.Z.

Haalbaarheid:

De Standaard Bedrijfsindeling (SBI) is in principe bedoeld voor het maken van statistieken naar de verschillende bedrijfstakken en volgens de heer Kruiskamp van het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS) te grofmazig voor de doeleinden waarvoor deze nu door de overheid wordt ingezet.

De eerste 4 cijfers van de SBI code worden door de EU opgelegd. Een sub code toevoegen is dus mogelijk.

Het enige bezwaar dat het CBS aanvoert is dat een verdere opdeling van activiteiten zou leiden tot slecht gevulde en inhomogene groepen. Dat argument houdt geen stand en is zeker geen reden om een hele sector steun te onttrekken. Het nadeel weegt niet op tegen de voordelen:

1. Want in de bovenstaande motivatie blijkt juist dat er momenteel een inhomogene groep is gecreëerd.
2. Met een sub code, zijn reeds verzamelde data eenvoudig te koppelen aan de hoofdcategorie.
3. De data die het CBS mogelijk heeft gebruikt waren diffuus: Veel ondernemers uit de chartervaart hadden namelijk een verkeerde SBI code en werden daardoor al verkeerd ingedeeld. Bovendien heeft momenteel nog steeds ongeveer 7,5% van chartervaart ondernemers een verkeerde SBI code.
4. De chartervaart ondernemers zijn kleine bedrijven, veelal eenmanszaken of v.o.f.'s, waardoor zij geen jaarrekeningen naar de KvK hoeven te sturen en waardoor er ook eigenlijk geen representatieve data is om bij te houden (bij het CBS, bij de BBZ zijn deze gegevens wel bekend).

Verkeerde toepassing, juridisch of administratief argument, dat een sub code het verschil kan maken blijkt uit een eerder voorval waar bedrijven met de SBI code 7911 (reisbemiddelaar) wel in aanmerking kwamen voor overheidssteun, maar bedrijven met de SBI code 7911.1 (reisbemiddelaar) niet.

Waarom extra compensatie nodig is:

Hoewel dit eigenlijk een gepasseerd station is, lijken er nu toch twijfels te ontstaan bij de ministeries. De sector 'chartervaart' is hard geraakt door de overheidsmaatregelen en valt buiten de boot met de meeste steunmaatregelen:

- Van de NOW regeling is vrijwel geen gebruik gemaakt, omdat de peildatum buiten het seizoen ligt. Op die peildatum lagen de schepen stil voor onderhoud en is het te koud om in Nederland te zeilen. Hierdoor had bijna niemand personeel in dienst op die datum en kon er ook geen omzet daling worden aangetoond.
- De TVL is onvoldoende omdat ten eerste de onderhoudskosten aantoonbaar hoger liggen dan de vastgestelde helft van 43%. Ten tweede boeken passagiers ruim een half jaar van tevoren. Voor de TVL aanvraag is alleen gekeken naar wat er in de zomer op de bankrekening gestort is, terwijl de meeste omzet dan al op de bankrekening staat.
- TOZ was voor de meeste ondernemers helaas maar éénmalig, omdat na verlenging het inkomen van de partner meetelt.

Z.O.Z.

Gemiddeld heeft de chartervloot 90% omzetverlies door de overheidsmaatregelen, naar inschatting is de overheidssteun, alles bij elkaar opgeteld, gemiddeld maar 25%. Dat is onevenredig, want de vaste lasten liggen tussen de 50% en 70% (de belangenvereniging BBZ heeft hier een exacte inventarisatie van). De winstmarge is klein omdat deze ondernemingen vooral door passie gerund worden. Hierdoor (en onzekerheid voor het 2021 seizoen) willen de banken deze ondernemers niet verder tegemoet komen.

In juni 2020 heeft de chartervloot via de belangenvereniging BBZ € 20 miljoen euro steun gevraagd aan de overheid. In augustus werd € 15 miljoen euro toegezegd. Half oktober werden de Covid restricties nog strenger, waardoor de laatste (doorgeschoven) zeilreizen (met maximaal halve bezetting) ook geannuleerd moesten worden.

Nadeelcompensatie

Rechtmatig overheidshandelen kan in de praktijk leiden tot schade. In sommige gevallen is de overheid gehouden dergelijke schade te vergoeden. Deze schadevergoeding wordt nadeelcompensatie genoemd.

Alleen degene die onevenredig zwaar wordt getroffen door het overheidshandelen komt voor vergoeding in aanmerking en alleen indien de schade boven het normaal maatschappelijk ondernemersrisico komt. Daarnaast zal het moeten gaan om een beperkte groep ondernemers die getroffen wordt (tot hier wordt dus exact de positie van de chartervloot beschreven) in vergelijking met anderen die dergelijke schade niet, of in mindere mate lijden, omdat bijvoorbeeld voor diegenen wel een compensatieregeling tot stand is gekomen (zoals horeca, detailhandel, vuurwerkbranche).

De overheid hoort de verschillende maar onderling vergelijkbare gevallen niet ongelijk te behandelen (discrimineren op basis van bouw materiaal, leeftijd schip of zeilkleur, zoals nu voorgesteld, zal daarom juridisch geen stand houden). Een enkeling mag geen onevenredige last dragen. De schade moet niet voorzienbaar zijn en er zal een causaal verband moeten bestaan tussen het rechtmatig overheidshandelen en de geleden schade.

Bij nadeelcompensatie is de hoogte van het normaal maatschappelijk ondernemersrisico van belang. Een ondernemer moet bestand zijn tegen tegenslag. Een omzetsdaling tussen 8% en 15% wordt als normaal maatschappelijk risico opgevat. De chartervloot zit hier ruim boven met 70% tot 100% omzetsdaling.

Indien gewenst geef ik graag een gedetailleerdere aanvulling. In afwachting van uw reactie verblijf ik.

hoogachtend,

Jouke Lemmers
Offshore Yacht Charter | Kvk 24440262
06 16952263

Mede ondertekend door 17 andere ondernemers uit de chartervaart:

1. Ton Lemmers | zeilschip Stella Maris
2. Karsten Börner | zeilschip Sir Robbert Baden Powell
3. Pieter & Sas Boot | Europe Sailing Vof
4. Arnoud Lugthart | zeilschip Actief, 2 mast klipper

Z.O.Z.

5. Aart Puper | V.O.F. Underway sailing
6. Sjak Romijn | zeilschip Kaat Mossel
7. Sipke Brouwer | zeilschip Sudermar
8. Peter Wieberneit | stichting VHZC
9. Michiel Goeman | zeilschip Hoop doet leven
10. Leon van der Loo | zeilschip La Bohème
11. Rederij van Linschoten | zeilschip Elegant
12. Jan-Willem & Mariëlle Kerkmeer | Steady Sailing
13. Aard-Michiel Bot | zeilschip Banjaard
14. Sandra Bohnstedt | zeilschip Windbruid
15. Olaf & Jolan Kanters | Haringlogger Oban
16. Maurits Minnaard | Zeilschip Eendracht
17. Steffen Schwarze | zeilschip Albert Johannes