

## Reactie Vevag op de uitslag van de eerste inschrijvingsronde exploitatievergunningen passagiersvaart per 1-3-2024

De gemeente Amsterdam probeert al meer dan 10 jaar om nieuw rondvaartbeleid te maken, waarbij de onderbouwing hiervoor regelmatig verandert. Tot enige tijd voor Corona waren het tegengaan van drukte en overlast de redenen, en nu inmiddels duidelijk is geworden dat zowel drukte als overlast voor een zeer beperkt deel aan de passagiersvaart kunnen worden toegerekend, verandert de onderbouwing in het willen tegengaan van voorzieningen gericht op toeristen. Het college lijkt serieus te menen dat door het beperken van het aantal rondvaartboten het minder druk in Amsterdam lijkt te worden.

De Vevag wil heel graag haar verantwoordelijkheid nemen om de balans op het water te helpen bewaken, maar denkt dat het afpakken van exploitatievergunningen en vervolgens elke twee jaar een loterij organiseren om deze mogelijk weer terug te kunnen winnen hier niet aan bijdraagt. Amsterdam grijpt in in een vrije markt en gaat daarmee in tegen de Europese regels. En zonder hiervoor een degelijke onderbouwing te hebben.

Wij zijn het dan ook absoluut niet eens met dit beleid. Voor rederijen blijft de onzekerheid voortduren, nu zij elke twee jaar gemiddeld een kwart van hun vloot kwijtraken. Voor diverse kleinere rederijen betekent het dat zij binnen twee of vier jaar hun gehele bedrijf kunnen kwijtraken. Dit nieuwe systeem is even oneerlijk als onnodig en daarnaast wordt absoluut geen rust op het water en op het slepende en gevoelige dossier gecreëerd.

De Vevag vindt het daarnaast onbegrijpelijk dat dit beleid wordt doorgezet midden in de coronapandemie, waarin bedrijven hun best doen om te overleven. We krijgen steun uit Den Haag om door de crisis heen te komen en tegelijkertijd moeten we letterlijk miljoenen euro's steken in het behoud van onze bedrijven. De gemeente Amsterdam verbrandt vele miljoenen aan belastinggeld aan een enorm ambtelijk apparaat om dit beleid te implementeren en aan juridische bijstand door Pels Rijcken, de landsadvocaat, wier inzet ook een vermogen kost.

Als we naar de uitslag kijken, dan vallen een paar zaken op. Allereerst zijn er de absolute verliezers; reders die nul vergunningen hebben verkregen. In bepaalde gevallen kwam dat doordat niet (volledig) aan de aanvraagseisen werd of kon worden voldaan. Er zijn echter ook reders die simpelweg pech hebben gehad bij de loting. Een van onze leden, heeft de vier vergunningen die zij in ronde één kwijtraakt allemaal ingeschreven en blijft met lege handen achter, omdat alle aanvragen een te laag lotnummer hadden. De eerste inschrijvingsronde heeft aangetoond dat een rederij alleen door het indienen van veel aanvragen (veel meer dan een rederij daadwerkelijk nodig heeft), kans maakt op behoud van vloot en bedrijf. Alleen als een rederij beschikt over een groot aantal historische vaartuigen heeft het een 'eerlijke' kans om de rondes te overleven. Een van onze andere leden kon a.g.v. de corona-crisis de administratieve last niet aan en heeft daarom moeten besluiten om geen aanvragen in te dienen. Weer een ander lid levert in ronde één twaalf vergunningen in en verkrijgt er slechts zeven, waarmee het zich ook geen winnaar noemt.

De Vevag kijkt uit naar een spoedige en grondige evaluatie van deze eerste inschrijvingsronde en hoopt dat het Amsterdamse college tot het inzicht komt dat dit niet-doeltreffende, oneerlijke en kostbare nieuwe systeem niet van deze tijd is en blijft daarover in gesprek met de gemeente. Op een parallel spoor worden de rederijen gedwongen om opnieuw lange en kostbare juridische procedures in gang of door te zetten.