

Covid 19 en de gevolgen voor de passagiersvaart

Op 5 februari 2021 vond een bestuurlijk overleg plaats met wethouder Egbert de Vries. Tijdens het overleg is gevraagd of de branche een overzicht kan verschaffen van de impact die de pandemie tot nu toe heeft op de vergunde passagiersvaart.

Toen half maart 2020 de ernst van de COVID-19 pandemie voor iedereen duidelijk werd is de branche vrijwel volledig gestopt met varen. In de noodverordening van april 2020 was een verbod op samenkomsten opgenomen, waarmee het ook officieel verboden werd te varen. Dit verbod bleef van kracht tot 1 juni 2020. Hierdoor liep de branche de belangrijkste inkomsten mis van het vaarseizoen: de bloembollenperiode (De Keukenhof), Pasen, Hemelvaart en Pinksteren. Daarnaast waren in 2020 diverse internationale evenementen gepland, die allemaal geannuleerd zijn vanwege COVID-19. Financieel het meeste pijnlijk voor de branche was het annuleren van SAIL2020, maar ook het Eurovisie Songfestival, de Formule 1 races en het EK voetbal vielen helaas in het water en waren goed geweest voor veel bezoekers aan de stad.

Vanaf 1 juni 2020 was varen weer toegestaan: aanvankelijk met maximaal 30 passagiers per vaartuig en 1,5 meter afstand tussen de passagiers onderling. Later is het maximum aantal passagiers losgelaten, maar in de praktijk was door het handhaven van de afstandseis de capaciteit nog steeds beperkt tot maximaal 30 passagiers. Daar waar een terras kan uitbreiden (waarvoor het college toestemming heeft gegeven en waarvan grootschalig gebruik is gemaakt) en dus meer gasten kan ontvangen met inachtneming van de afstandseisen, moest de branche werken met een vloot die in het meest gunstige geval op 30% van de normale capaciteit draaide.

Op 1 juli 2020 werden de maatregelen voor vrijwel alle bedrijfssectoren versoepeld. Voor de touringcarbranche gold vanaf dat moment de regel dat niet langer 1,5 meter afstand gehouden hoefde te worden, mits de passagiers een mondkapje dragen. Deze versoepeling gold echter expliciet niet voor de recreatieve passagiersvaart. De branche werd hierdoor geconfronteerd met groepen die samen uren in een touringcar hadden gezeten met mondkapje op, die voor een uurtje varen verdeeld moesten worden over meerdere boten, waarbij het mondkapje weer af kon, om vervolgens weer met zijn allen, met mondkapje op in de touringcar te stappen. Aan onze gasten en aan onze branche was dit onderscheid niet uit te leggen. De zomerperiode is uiteindelijk de enige periode geweest in 2020 dat de branche kort in bedrijf is geweest, maar vanwege de beperkingen kon de branche nauwelijks rendabel varen. Het College riep bezoekers bovendien op om weg te blijven uit Amsterdam.

Medio september werd duidelijk dat het aantal besmettingen in Nederland weer sterk toenam, waardoor in de buurlanden een negatief reisadvies werd afgekondigd (code rood). Daarmee kwam het buitenlands bezoek aan Nederland vrijwel volledig tot stilstand. Er mocht nog wel gevaren worden, maar er waren vrijwel geen bezoekers meer. In het najaar was duidelijk dat het Amsterdam Light Festival voor de branche niet door kon gaan, waardoor ook de belangrijkste inkomsten in het laagseizoen zouden wegvallen. Toen half oktober de 'gedeeltelijke lockdown' van kracht werd zijn veel reders opnieuw volledig gestopt met varen. Er mocht vanaf dat moment geen eten en drinken meer aan boord worden verkocht, vooral de hospitality reders moeten het hebben van vaartochten met hapjes en drankjes. Sinds de invoering van de 'strengere lockdown' in december is het ook weer officieel verboden te varen.

Alternatieve manieren van inkomsten genereren heeft de branche niet: afhalen of bezorgen is niet aan de orde. Andere goederen met de boten vervoeren is in de praktijk ook geen optie. Stilliggen en hopen op een versoepeling van de maatregelen, is het enige wat we kunnen doen. Dat dit grote gevolgen heeft voor de financiële positie van de betrokken bedrijven, mag duidelijk zijn. Vrijwel alle

rederijen hebben moeten reorganiseren, waardoor tijdelijke contracten niet zijn verlengd en ook veel mensen met een vast contract hun baan verloren. Mensen met een nul uren contract en ZZP'ers worden niet meer opgeroepen. De meeste van deze mensen die hun baan of hun werk verloren wonen in Amsterdam.

De rederijen die deze periode overleven, hebben een grote aanslag op hun financiële reserves moeten doen en zullen de komende jaren nodig hebben deze langzaam weer aan te vullen. En rederijen die deze reserves niet hebben, moeten schulden aangaan om hun doorlopende lasten te kunnen voldoen. Allemaal zullen ze de komende jaren nodig hebben om langzaam weer financieel gezond te worden. Maar vanaf 2024 zullen velen dat naar alle waarschijnlijkheid, met een kleinere vloot moeten doen. Bovendien moeten zij op dit moment nog altijd aanzienlijk veel tijd en kosten maken in verband met het nieuwe vaarbeleid. Daarbij gaat het niet alleen om kosten in verband met de inschrijving (advieskosten, tekeningen laten maken en andere administratieve lasten), maar ook om juridische kosten die gemaakt moeten worden om een eerlijke kans te hebben tegen de Landsadvocaat, die door de gemeente in stelling is gebracht. Bovendien worden reders gedwongen om in deze moeilijke tijd enorme investeringen te blijven doen in het elektrificeren van hun vloot, zonder dat zij enige zekerheid hebben dat ze deze kosten ook na 2025 nog kunnen terugverdienen.

De onderstaande tabel geeft een indicatie van (i) het omzetverlies in procenten, (ii) het verlies aan arbeidsplaatsen in Fte en (iii) welke kosten reders tot nu toe hebben gemaakt voor de vergunningenronde 2020.

Omzetverlies in %	Verlies FTE absoluut	Verlies FTE in %	Kosten per februari 2021
-88,3 %	402 Fte	- 52,25 %	€ 968.000

Gezien de ongekennde crisis waarin de branche zich bevindt doen wij een beroep op de gemeente om de extreme druk en onzekerheid, waar de branche zich op dit moment mee geconfronteerd ziet, te verlichten. Dat het nieuwe vergunningenstelsel in 2024 in plaats van 2022 is een belangrijke stap die gezet is in deze richting, maar blijkt onvoldoende om de enorme verliezen op te vangen die de branche op dit moment en in de komende jaren zal lijden.

Graag zouden wij gezamenlijk de concrete mogelijkheden verkennen om:

1. kosten voor de branche te verlagen;
2. rechtsonzekerheid voor de branche te verminderen;
3. de branche een rendabel perspectief te bieden bij heropening;

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

Namens de deelnemende rederijen aan het Bestuurlijk Overleg



Ramón van der Storm
Voorzitter Vevag