

► Baja Bikes laat toeristen door tal van wereldsteden rijden, maar nu even niet

Net in het jubileumjaar staan alle fietsen stil

Ze zouden dit jaar hun 15-jarig bestaan vieren in Barcelona, waar het allemaal begon. Inmiddels laat Baja Bikes toeristen fietsen in bijna tweehonderd steden in de hele wereld. Tenminste, tot voor kort.



Edwin Winkels
Barcelona

Het betoverende Chiang Mai in het noorden van Thailand. Het zwoele Havana. Het krioelende Marrakesh. Maar ook: Peking, New York, Paramaribo, San Francisco, Bogotá, Kaapstad, Moskou, Parijs, Riga, Reykjavik, Istanboel of Londen. En maar liefst zeventien steden in Spanje en veertien in Italië, Europa's zwaarst getroffen landen door het coronavirus.

„Twee mensen doen nu een tour”, staat op de homepage van Baja Bikes, waarop ook de boekingen worden bijgehouden. Rigmar Brandenburg kijkt op zijn computer; die twee, dat zijn er twee in New York. „Waarschijnlijk vergeten hun boeking te annuleren.” Want gefietst wordt er niet door Manhattan en Brooklyn. „Normaal hebben we in april zo'n duizend boekingen per dag. Nu zijn er tot nu toe deze maand tachtig geweest, de laatste die gefietst hebben waren mensen in Krakau”, zegt Brandenburg.

Baja Bikes is een van de vele, vele bedrijven, groot en klein, die door de

crisis van het coronavirus zijn getroffen. Sommige lokaal, anderen internationaal. In alle sectoren. Zoals het toerisme, dat vooral vanaf Pasen weer op gang zou komen in veel landen.

Beach Club

„Dat Italië en Spanje het zwaarst zijn getroffen, merken wij ook”, zegt Brandenburg. „De helft van onze omzet halen we uit die twee landen.” De Fries begon in 2005 met bedenker Eric Castien een bedrijfje voor fietstochten en -verhuur in Barcelona, waar beiden woonden. Ze noemden het naar de bij Nederlandse toeristen populaire Baja Beach Club. Fietsen was in opkomst in Barcelona. Zelf waren zij de eerste gidsen om 'hun' stad te laten zien.

Eerst begonnen ze in Spanje zelf uit te breiden, voorzichtig. Daarna naar andere Europese landen. En nu zitten ze in alle uithoeken van de wereld; de verwachting was dit jaar 400.000 mensen op 'hun' fiets te krijgen. Brandenburg, vanuit zijn woning in Barcelona: „Afgelopen winter hebben we 25 nieuwe bestem-

mingen in de steigers gezet, waaronder Vancouver, en een tocht op de mountainbike in de Alpen. Ons hoogseizoen start normaal in maart, in april en mei zijn er pieken dankzij de vele bedrijven en scholen die op reis gaan. Nu al hebben we zo'n 30 procent van onze gebruikelijke jaaromzet verloren.”

Bij Baja Bikes werken twintig mensen, van wie tien in Barcelona, een paar in Nederland en acht it'ers in Kiev. In Spanje heeft het bedrijf, zoals honderdduizenden andere ondernemingen, tijdelijk ontslag of arbeidstijdverkorting aangevraagd. Daarnaast heeft Brandenburg een beroep gedaan op een speciaal krediet van de Spaanse overheid, die 400 miljoen euro voor de toeristische sector beschikbaar heeft gesteld; de aanvraag is nog niet gehonoreerd.

„We streven ernaar dat onze mensen nog zo'n drie uur per dag werken, dat is beter dan volledig stoppen en de helft te ontslaan. Je kunt in zo'n crisis gaan zitten en bukken tot de storm overwaait, maar wij gebruiken deze tijd om door te investeren, de it en content te verbeteren. Maar het

▲ Eigenaren Eric Castien (links) en Rigmar Brandenburg van Baja Bikes, tijdens een bezoek aan Marseille.

FOTO BAJA BIKES

“Dat Italië en Spanje het zwaarst zijn getroffen, merken wij ook

– Rigmar Brandenburg, oprichter Baja Bikes

moet niet te lang duren, natuurlijk.” Zorgen maakt hij zich vooral ook om de vele lokale partners in die bijna tweehonderd steden waar Baja Bikes zijn tours aanbiedt, de fietsverhuurbedrijven en de in totaal zeventienhonderd gidsen. „Ik vrees dat er veel zullen zijn die dit niet te boven komen. Een bedrijfje in Alicante met veertig fietsen en drie gidsen, hoe doe je dat, zonder inkomsten? We mogen blij zijn als we na deze crisis nog in tachtig steden een tour zullen kunnen aanbieden.”

Festiviteiten

Van de geplande festiviteiten rond het 15-jarig bestaan gaat voorsnog niets door. Geen speciale tour door Barcelona met de beste klanten, of eentje door Utrecht om de start van de Vuelta te vieren. Maar dat is van veel mindere zorg. Eerst het bedrijf redden. Brandenburg: „We hebben al meer slechte momenten doorstaan, de financiële crisis, de terreuraanslagen, de vulkaanuitbarsting op IJsland. We hebben hoop dat we ook hier doorheen komen, al lopen we een flinke deuk op.”

Vrachtafhandeling Schiphol luidt de noodklok

De vijf bedrijven die op Schiphol passagiers en vracht afhandelen, slaan alarm. Ze hebben snel – liefst deze week nog – extra financiële hulp nodig van de overheid, anders verliezen ten minste drieduizend werknemers hun baan.

Herman Stil
Schiphol

De afhandelaars willen snel 25,5 miljoen euro extra steun. „Wij doen er alles aan om ontslagen te voorkomen”, zegt Michel van der Stolpe van Swissport, namens de groep bedrijven. „Er moet nu iets gebeuren. Anders kan de grondaf-

handelsector kopje-onder gaan.”

„In onze branche wordt gewerkt met lage marges. Als er niet voor 20 april aanvullende oplossingen zijn, dan zijn faillissementen een realistische dreiging voor onze bedrijven. Met desastreuze gevolgen voor de luchtvaart, medewerkers en de heropstart van de Nederlandse economie.”

Zonder aanvullende regeling verwachten de bedrijven een stapsgewijs ontslag van minimaal 3000 van de circa 4500 werknemers. „Dat is een maatregel die we ten koste van alles willen voorkomen. Zeker omdat onze collega's onmisbaar zijn om vitale processen soepel te laten verlopen. Straks moeten we

ook weer een essentiële bijdrage leveren aan een snelle herstart van de luchtvaartsector.”

De bedrijven (Swissport, Menzies, WFS, Dnata en Aviapartner) laden en lossen voor verschillende luchtvaartmaatschappijen vliegtui-

► Zonder extra steun voorzien bedrijven ontslag van minimaal 3000 werknemers

gen, zorgen dat passagiers boarden en bemannen vaak de incheckbalies. Ook tanken ze de vliegtuigen. Door de coronacrisis blijven vliegtuigen aan de grond en zitten

grondafhandelaars vrijwel zonder werk.

De bedrijven maken al gebruik van de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW) en de andere steunmaatregelen die door het kabinet zijn aangekondigd, maar die zijn volgens Van der Stolpe niet voldoende. „De hoogte van het bedrag dat we vergoed krijgen is gebaseerd op onze loonkosten van de maand januari. Juist in die zwakke luchtvaartmaand waren er minder mensen bij ons in dienst.”

Vanwege de coronacrisis staan ook de activiteiten die nog wel plaatsvinden onder druk, zoals de afhandeling van luchtvracht. Zo is

het aantal ziekmeldingen 30 procent gestegen. „Onze vrachtcollega's zorgen dat vitale medische producten Nederland in en uit blijven gaan. Omdat vracht per vliegtuig deze maand belangrijker is geworden, is de omzetsdaling uit de vrachtafhandeling onvoldoende om in aanmerking te komen voor salariscompensatie via NOW. We moeten deze kosten helemaal zelf dragen.”

Van der Stolpe: „Als de overheid alleen KLM helpt, dan komen we straks in een situatie terecht waarin Schiphol en KLM ondanks de miljoenensteun niet kunnen opschalen, doordat er geen grondafhandeling is.”