

## ANVR-reactie op maatschappelijke consultatie Omgevingsraad Schiphol.

De ANVR (Algemene Nederlandse Vereniging van Reisondernelingen) vertegenwoordigt alle bij de ANVR aangesloten reisondernelingen. Naast touroperators en reisagenten zijn dat ook zakenreisbureaus, online reisagenten (OTA's) en zelfstandige reisadviseurs; in totaal zijn bijna 300 reisbedrijven, 900 reiswinkels en 1000 zelfstandige reisadviseurs aangesloten. In totaal zijn zo'n 14.500 mensen werkzaam bij de leden van de ANVR.

De totale omzet van de ANVR-ondernemingen bedraagt bijna € 9 mld. ANVR-leden verzorgen de complete vakantie, zakenreis of tal van losse reisonderdelen. Jaarlijks gaan daardoor miljoenen Nederlanders op zakenreis, vakantie of bezoekt men familie of vrienden. Een groot deel van deze groep neemt daarbij het vliegtuig.

De ANVR reageert op de consultatie, omdat de ontwikkeling van Schiphol na 2020 van vitaal belang is voor de reissector en de belangen van onze leden direct raakt. Wij geven de voorkeur aan het formuleren van een algemeen standpunt op de ontwikkeling van Schiphol, waarbij wij zeker de in de internetconsultatie gestelde vragen aanstippen.

### **Zakenreizen én leisure reizen belangrijk voor Schiphol**

In eerdere rapporten van de Commissie Alders<sup>1</sup> uit 2008 is gesteld dat -bij schaarste op Schiphol - het vliegen op leisure bestemmingen qua prioriteit op de allerlaagste plaats moet worden gesteld. ANVR verzet zich hier tegen op alle mogelijke manieren! Voor de duidelijkheid: bij 32%<sup>2</sup> van de reizigers is zakendoen het reismotief. De meerderheid van de passagiers reist echter voor vakantie of bezoek aan familie of vrienden. Het is niet uit te leggen dat een Nederlander niet vanaf Schiphol mag vliegen om een vakantie te vieren in Griekenland of Spanje omdat bijv. vrachtvervoer (de invoer van bijv. een pakket elektronicaonderdelen) veel belangrijker wordt geacht.

De negatieve waardering voor vluchten op zgn. vakantiebestemmingen is volkomen ten onrechte. Niet alleen draagt vakantie bij aan het welzijn van de Nederlandse burgers, maar ook aan de economie. Een onderzoek van ANVR en ABN/Amro uit 2016<sup>3</sup> laat zien dat de directe bijdrage van buitenlandse reizen aan de Nederlandse economie zo'n € 7 mld. per jaar bedraagt. Van de totale uitgaven die Nederlanders doen voor een buitenlandse reis, blijft 29% in Nederland. Daarnaast zijn zo'n 40.000 arbeidsplaatsen rechtstreeks gerelateerd aan het uitgaande reisverkeer.

De ANVR is tegen een prioritering van vluchten op basis van het type vliegreiziger van deze vlucht. In de rangorde van 2008 moeten Nederlandse reizigers die op familiebezoek gaan naar Spanje wijken voor reizigers uit bijv. Bangalore die op familiebezoek gaan in de VS en op Schiphol overstappen. Dit is de wereld op zijn kop. Gelet hierop is de ANVR van mening dat de genoemde prioritering in vliegverkeer uit 2008 toe is aan een fundamentele herijking.

---

<sup>1</sup> [http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/advies-alders-middellange\\_termijn.pdf](http://www.alderstafel.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/advies-alders-middellange_termijn.pdf), blz 4.

<sup>2</sup> <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/feiten-en-cijfers/>, 2016, pag. 24.

<sup>3</sup> [https://www.anvr.nl/publicatie/BrochureEconomie\\_envakantieLR.pdf](https://www.anvr.nl/publicatie/BrochureEconomie_envakantieLR.pdf)

## Tijden veranderen

Wij vragen ons daarbij af of het huidige “hub & spoke”-model nog actueel is. Uitgaande van dit model zou het grootste verkeersvliegtuig (A380) op dit moment een zonnige toekomst tegemoet gaan. Het tegendeel is waar. De sterke groei van Schiphol in de afgelopen jaren wordt met name veroorzaakt door point-to-point vliegende lowcost carriers. Als aangegeven heeft het merendeel van het vliegvervoer een leisure doel of een grote leisure component, ook bij overstappers. Wij denken dat, 10 jaar na 2008, het tijd is voor een herijking en herbezinning op een lange termijnvisie op de luchtverbindingen van Nederland met de wereld en de bijdrage die dit levert aan de economische groei en ontwikkeling van ons land.

Nederland kent topnoteringen op tal van internationale ranglijsten<sup>4</sup>, maar als de Nederlander op vakantie wil, bestaat het risico dat dat straks niet meer vanaf Schiphol kan want de overstapper uit India heeft voorrang. Wij vragen ons af wat deze overstapper nu echt bijdraagt aan de Nederlandse economie. Brengt het *niet* toevoegen van bestemming nummer 342 nu echt de huidige scharnierfunctie van Schiphol in gevaar? Wij denken van niet. De ANVR verzet zich daarom tegen deze dominantie van het huidige “hub & spoke”-model en vraagt om een herbezinning op dit punt.

Nog steeds zijn er jaarlijks enkele duizenden vluchten vanaf Schiphol naar steden als Brussel, Luxemburg en Düsseldorf, terwijl deze prima met alternatieve vervoersvormen bediend kunnen worden. De ANVR vraagt op dit punt duidelijke keuzes te maken.

## Denk aan de reiziger

In alle discussie over de Luchthaven Schiphol horen wij tot nu toe vooral actiegroepen, omwonenden, en airlines. Een belangrijke stem ontbreekt tot nu toe!

Dat is de stem van de feitelijke gebruikers van de luchthaven: de vakantieganger en de zakenreiziger. De ANVR benadrukt dat het belang van hen die voor vakantie of zaken gebruikmaken van de luchthaven mee moet spelen in deze discussie.

De luchthaven Schiphol is van groot belang voor héél reizend Nederland. Nederland is een handelsnatie. Dit gaat echter niet vanzelf. Dat betekent dat je voor zaken naar de klant toe moet; waar ook ter wereld. En om snel, zonder al te veel omwegen op je bestemming te komen, is Schiphol hiervoor onmisbaar.

Zakelijk Nederland kan beschikken over de 4<sup>e</sup> luchthaven van Europa. 341 bestemmingen worden vanuit Schiphol rechtstreeks aangevlogen zodat zaken vanuit Nederland direct en snel over de hele wereld gedaan kunnen worden. Tevens vormt Nederland hierdoor een aantrekkelijke vestigingsmogelijkheid voor buitenlandse bedrijven. Het is de en/en-aanpak die ons zo ver heeft gebracht als Nederland en niet een of/of-gedachte als het op capaciteit aankomt.

Reizen en mobiliteit zijn niet alleen belangrijk voor zakelijk vervoer, maar bieden óók de mogelijkheid familie en vrienden te bezoeken, andere culturen te ontmoeten, of je lekker te ontspannen op je vakantiebestemming.

Nederlanders werken hard om de welvaart in Nederland tot stand te brengen en te behouden. Zij verdienen het dan ook om te kunnen genieten van een mooie vakantiereis. Om snel op een mooie

---

<sup>4</sup> <https://www.kabinetsformatie2017.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst> , blz 1.

bestemming te komen, maakt een vlucht veelal een onvermijdelijk onderdeel uit van de vakantie. Vakantiegangers naar buitenlandse bestemmingen en ontwikkelingslanden dragen ook effectief bij aan de economische ontwikkeling ter plekke; zij houden met hun bezoek kwetsbare natuurgebieden en dierenpopulaties in stand en ondersteunen de lokale middenstand. Natuurlijk sluiten wij onze ogen niet voor de uitwassen van (over)toerisme, maar in de meeste gevallen gaat dit prima samen.

Meer dan 2/3 van de Schipholpassagiers reist voor vakantie of familiebezoek. Leisure maakt daarmee ook vele directe vluchten op zakelijke bestemmingen rendabel. De ontwikkeling van de luchthaven Schiphol na 2020 moet dit niet onmogelijk maken.

### **Wonen en vliegen**

Wellicht overbodig, maar wij wijzen er op dat de luchthaven Schiphol al meer dan 100 jaar in de Haarlemmermeer ligt. Eenieder die daar in de buurt woont of gaat wonen weet dat daar dus wordt gevlogen en dat dat geluidsoverlast kan geven. Daarnaast zijn via milieuheffing op vliegtickets in de afgelopen jaren voor honderden miljoenen besteed aan het isoleren van woningen in de buurt van Schiphol. Wonen in de buurt van Schiphol heeft zo z'n voor- én nadelen. Gelet hierop achten wij het niet meer dan logisch het aantal personen/huizen dat hinder ondervindt van de luchthaven zo beperkt mogelijk te houden. Het is niet uit te leggen om te gaan bouwen op locaties waarvan men nu al weet dat daar een behoorlijke geluidsoverlast is/komt.

Schiphol is de enige luchthaven in Nederland waar nachtvluchten zijn toegestaan. Essentieel is dat geland moet kunnen worden op Schiphol bij bijv. vertragingen. Uitwijken in dergelijke gevallen naar luchthavens buiten Nederland geeft een onevenredig hoge last voor betrokken passagiers en airline, als al uitwijk mogelijk is. Daarnaast zijn binnenkomende vluchten veel stiller dan vertrekkende toestellen waardoor landend verkeer voorrang kan krijgen vanuit hinder perspectief.

Voor de economische uitvoer van regulier vakantievluchten is het nodig verschillende 'slagen' per dag te maken. Dit betekent vroeg de 1<sup>e</sup> vlucht laten vertrekken en vaak s 'avonds laat met de laatste vlucht terug. Als dit niet meer mogelijk is op Schiphol zal fors ingeleverd moeten worden op efficiency en gaan de prijzen omhoog. De reisbranche heeft er echter geen probleem mee om een scenario uit te werken waarbij bijv. tussen 2:00 en 5:00 uur in de nacht geen reguliere vluchten vertrekken. Zeker wat betreft nachtvluchten moet en kan Schiphol een differentiatie maken naar geluid per vliegtuig type. Op dit moment wordt daar niet op gelet.

### **Oog voor het milieu**

De ANVR sluit de ogen niet voor negatieve aspecten van vliegen. Wij pleiten daarom voor een gematigde en selectieve groei van Schiphol na 2020.

Een *gematigde* groei zodat milieuwinst door meer zuinige/stille toestellen niet volledig teniet wordt gedaan door méér vliegtuigen.

En een *selectieve* groei waarbij voorrang wordt gegeven aan het vliegen met zuinige/stille toestellen.

Een gematigde selectieve groei van Schiphol maakt een 'slim en duurzame' ontwikkeling van de luchtvaart mogelijk en past aldus prima in de plannen van het regeerakkoord<sup>5</sup>. Voor zaken doen,

---

<sup>5</sup> <https://www.kabinetsformatie2017.nl/documenten/publicatie/2017/10/10>

vakantie en bezoek vrienden/familie is vliegen vanaf Schiphol in veel gevallen dus onvermijdelijk. Maar vliegen is niet zonder nadelen vanwege geluidsoverlast en luchtvervuiling. In de afgelopen jaren zijn vliegtuigen weliswaar veel zuiniger en stiller geworden. Daar staat echter tegenover dat in de afgelopen jaren het vliegverkeer meer dan gemiddeld is gegroeid.

De ANVR verzet zich daarom niet tegen de plannen in het regeerakkoord om te komen tot een vliegbelasting.

Daarbij is het voor ons wel een randvoorwaarde om opbrengsten uit deze belasting 1-op-1 terug te laten vloeien naar de sector ten behoeve van innovatie en verduurzaming. Daarnaast spreekt het voor zich dat een dergelijk taks voor alle vliegbewegingen zal gelden en geen uitzonderingen kent. Een gematigde selectieve groei van Schiphol vanaf 2020 is naar onze mening zeer wel mogelijk en noodzakelijk mits daarbij de volgende uitgangspunten worden gehanteerd.

### **Stimuleer zuinig en stil**

Bij de verdere ontwikkeling van Schiphol moet werk worden gemaakt van het beperken van de overlast van vliegen. Daarom moet prioriteit worden gegeven aan toestellen die zo min mogelijk geluid en uitstoot veroorzaken. Dit betekent een heffing op lawaaiige en veelal oudere (meer vervuilende) toestellen. De recent gepubliceerde tarieven voor Schiphol maken een veel scherper onderscheid hierin dan tot nu toe. De ANVR juicht dit toe. In haar brief van 6 november aan de Tweede Kamer geeft de Minister aan dat lawaaiige toestellen zelfs geweerd kunnen worden<sup>6</sup>. Met dergelijke prikkels tot verduurzaming kunnen luchtvaartmaatschappijen hun eigen afwegingen maken. Wie vernieuwt en goed let op het milieueffect van de in te zetten toestellen kan een voordeel behalen ten opzichte van anderen.

Voor Schiphol en omwonenden pakt een dergelijke aanpak veel beter uit dan beperking van het vliegverkeer via heffingen op passagiers. In het verleden is gebleken dat dan transferpassagiers én vrachtvervoer worden uitgezonderd. Dit vervoer kan dan dus ongehinderd blijven groeien (en overlast veroorzaken) ten koste van Nederlanders die op Schiphol willen opstappen en met een forse heffing worden geconfronteerd.

Kort samengevat is een gerichte heffing op de meest vervuilende vliegtuigen veel beter voor het milieu dan een algemene toeslag voor alle O/D-passagiers.

### **Slotconclusies**

De ANVR vraagt de Omgevingsraad Schiphol nadrukkelijk in haar advisering over de ontwikkeling van Schiphol na 2020 de belangen van de Nederlander en zijn mobiliteitsvraag mee te nemen. Tevens vragen wij het ORS-traject niet los te zien van initiatieven als de Luchtvaartnota, Klimaattafel en herziening van het luchtruim, maar ook niet te overschatten. De ORS dient daarbij haar rol/positie te kennen en moet enkel toezien op de balans tussen luchtvaart vanaf Schiphol en de omgeving.

Met het besef en erkenning dat wonen in de buurt van Schiphol nu éénmaal overlast met zich mee brengt, wil de ANVR via een gematigde en selectieve groei voor Schiphol na 2020 werken aan minder overlast voor bewoners én het realiseren van een groei in vliegverkeer via vooral belasten

---

<sup>6</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2018/11/06/uitvoering-moties-luchtvaartbeleid>

en weren van vervuilende en lawaaiige toestellen; niet door alleen maar het belasten van op Schiphol opstappende passagiers. Daarbij is een opdeling van het vliegverkeer in zakelijk en leisure bestemmingen achterhaald. Ook Nederlanders hebben recht op een vliegvakantie, dragen bij aan de economie en moeten niet weggestuurd worden omdat transferpassagiers belangrijker worden geacht. Een herbezinning op het "hub & spoke"-model is nodig.

Met deze maatregelen kan naar opvatting van de ANVR de luchthaven Schiphol zich selectief en gematigd verder ontwikkelen naar 2030.

ANVR

november 2018