-----------------------------------------------PERSBERICHT---------------------------------------------------------

**Vliegverkeer op Schiphol - Voorkomen is beter dan genezen!!**

*20-6-2022*

**Dreigende rechtszaken**

De Consumentenbond gaat bekijken of Schiphol aansprakelijk gesteld kan worden voor de schade aan reizigers. Ook ANVR overweegt juridische stappen te ondernemen omdat haar leden als pakketreis aanbieder ook aansprakelijk gesteld kunnen worden voor schade als gevolg van de problemen op Schiphol. VvKR ondersteunt deze beide acties omdat ook haar leden allemaal pakketreisaanbieders zijn en al zodanig last hebben van de vertragingen en de aansprakelijkheden.

**Hoe kon deze congestie op Schiphol zo snel ontstaan?**

Schiphol heeft het over mega-drukte, maar de aantallen liggen nog niet op het pre-corona niveau. De verwachting bij Schiphol was blijkbaar dat het reizigerspatroon in 2022 anders zou zijn dan het reizen voor de coronapandemie. In hun scenario is met uitgegaan van een schatting van 60 miljoen passagiers in 2022. Schiphol geeft echter aan dat de verwachte vraag voor de komende zomer dit ‘hoge’ scenario overtreft. In 2019 heeft Schiphol op jaarbasis 71,2 miljoen reizigers verwerkt.

Hoe heeft Schiphol zich zo kunnen misrekenen? De reisbranche gaf het de afgelopen twee jaar al regelmatig aan: zodra de beperkingen rondom corona voorbij zijn zal de consument weer gaan reizen. En de signalen waren begin 2022 duidelijk: consumenten waren weer massaal hun zomervakanties aan het boeken, er is een grote reislust en een hoge vakantie-intentie bovendien zijn de spaartegoeden de afgelopen jaren gegroeid

“De meeste mensen moeten sparen om het geld voor een reis bij elkaar te krijgen. Zij leven hier naar toe, zeker na twee jaar coronamaatregelen. Zij hebben deze vakanties heel hard nodig. Nu de beperkingen zijn weggevallen wil de consument weer op reis en op vakantie. zowel ver weg als dichtbij. Ze hebben hun droomreizen immers vaak moeten uitstellen. Het is voor ons onverklaarbaar dat Schiphol, en ook de overheid dit niet hebben zien aankomen.“ aldus Ton Brinkman, voorzitter VvKR, “Op het gebied van alternatief vervoer en beter personeelsbeleid heeft de lichthaven alle tijd gehad om zich goed voor te bereiden.”

**Maar hadden ze dit niet kunnen voorzien op Schiphol?**

In 2019 werd al gesproken om het aantal vluchten op Schiphol te beperken tot onder de 500.000 vliegbewegingen en nog verder terug te dringen. Dit vanwege overlast van omwonenden en de CO2 uitstoot. Er is al enige tijd een discussie gaande om korte afstandsvluchten (zeg tot 700 km) te beperken in ruil voor de inzet van de trein.

“Maar juist hier gaat het mis.”, geeft Brinkman aan, “Neem als voorbeeld een Amerikaanse reiziger die over een half jaar naar Parijs wil vliegen en Airport Schiphol Amsterdam als hub boekt. Eigenlijk zou die Amerikaan best met de hoge snelheidstrein naar Parijs willen doorreizen, maar tot een maand voor boeking is niet zichtbaar dat er een Thalys van Schiphol Airport naar Parijs gaat, dus boekt die reiziger maar alvast een vliegtrip van Amsterdam naar Parijs. Dit is volkomen overbodig als Thalys en Schiphol beter zouden samenwerken en veel eerder aansluitende trein verbindingen zichtbaar en vooral boekbaar zouden maken. Waarom is hier de afgelopen twee jaar niet in geïnvesteerd?” vraagt Brinkman zich af. “Bovendien is dit maar één voorbeeld waar het misgaat en zo zijn er veel meer oplossingen te bedenken waarbij Schiphol de korte vluchten kan inwisselen voor de inzet van de trein en waardoor de passagiersdrukte op de luchthaven ook wordt ontlast.

**Maar er gaat meer mis!**

De acute problemen ontstaan momenteel door onvrede bij onder andere de beveiligers op de luchthaven over de lonen en de werkdruk. Al jaren lang gebruikt Schiphol dienstverleners zoals uitzendbureaus voor de flexibele bemensing van allerlei afdelingen zoals bewaking en bewegwijzering en bagage handling etc.

Echter jaar op jaar werden deze organisaties door Schiphol gevraagd om goedkoper te

werken. Na verloop van tijd ontstaat er dan vanzelf een druk op de inkoop, oftewel de beloning van de uitzendkrachten.

Uitzendbureaus betalen liever meer loon aan de uitzendkrachten dan minder omdat het alleen al bijdraagt aan wervingskracht in deze tijd van arbeid schaarste. Inmiddels heeft de directie samen met de vakbond het salaris verhoogd voor deze diensten maar dit is natuurlijk veel te laat ingezien.

**Oproep tot lange termijn visie: betere samenwerking tussen de reisbranche en de dienstverleners op het vliegveld?**

Waarom zouden reisorganisaties via de brancheorganisaties ANVR & VvKR niet samen met Schiphol en de uitzendbureaus optrekken? Door tijdig de uitzendbureaus van data te voorzien zodat zij eerder en efficiënter de stroom van vakantiereizigers kunnen opvangen met het “just in time” aanleveren van flexibele krachten aan Schiphol Airport.

VvKR stelt voor om samen met Schiphol en ANVR om de tafel te zitten teneinde tafrelen als zich die nu voordoen op vliegveld Schiphol te voorkomen. En gezamenlijk te werken aan de vlotte verwerking van der reizigersstroom. In plaats van tegenover elkaar te komen staan bij de rechter.

---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

*Over VvKR:*

*VvKR is de branchevereniging waarin zich meer dan 400 reisspecialisten hebben verenigd. Het zijn kleinschalige reisspecialisten met een grote kennis van de bestemmingen. Alle leden die pakketreizen aanbieden zijn aangesloten bij een reisgarantieregeling zoals STO Garant, GGTO, VZR Garant of SGR. Tevens hebben alle VvKR-reisspecialisten die pakketreizen aanbieden ook een verplichte bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering voor reisorganisaties/touroperators.*

*Noot voor de redactie;*

*Voor verdere informatie, een interview, of een tv- of radio-optreden kan contact worden opgenomen met:*

***Nathalie D’Alessandro***

***E-mail: nathalie@vvkr.nl***

***Mobiel: 06 34053962***