

# FNV-inbreng Balanced approach

## Introductie

De luchtvaart kenmerkt zich als een sector die de afgelopen jaren alleen maar gericht is op geld en niet op kwaliteit, medewerkers of de omgeving. Jarenlang werden er geen goede randvoorwaarden gehanteerd voor de sector, waardoor groei ten koste ging van de arbeidsvoorwaarden, kwaliteit van werk en werktrots van werkers in de luchtvaart. Ondertussen is de publieke opinie over de rol van de luchtvaart in Nederland veranderd. Het is goed om kritisch te kijken naar de effecten van luchtvaart en tegelijkertijd oog te houden voor de banen van medewerkers.

Het belangrijkste uitgangspunt is dat de omslag gemaakt wordt naar kwaliteit. Kwaliteit van dienstverlening, kwaliteit van werk en kwaliteit voor omwonenden. Of de overheid besluit tot beperken van het aantal vluchten of niet, maakt niet uit voor deze focus: in alle gevallen zijn strikte regulering, effectieve handhaving en goede afspraken nodig om de kwaliteit te waarborgen.

Verduurzaming en het beperken van geluidsoverlast zijn noodzakelijk. Over de manier waarop lopen de meningen flink uiteen. Het is aan de overheid om hierin duidelijke keuzes te maken. FNV ziet het als haar primaire taak om de voorgestelde maatregelen te beoordelen vanuit het perspectief van werknemers in de luchtvaart. Wij leggen in deze balanced approach de nadruk op werkgelegenheid, oneerlijke concurrentie en kwaliteit van werk.

## Uitgangspunten FNV

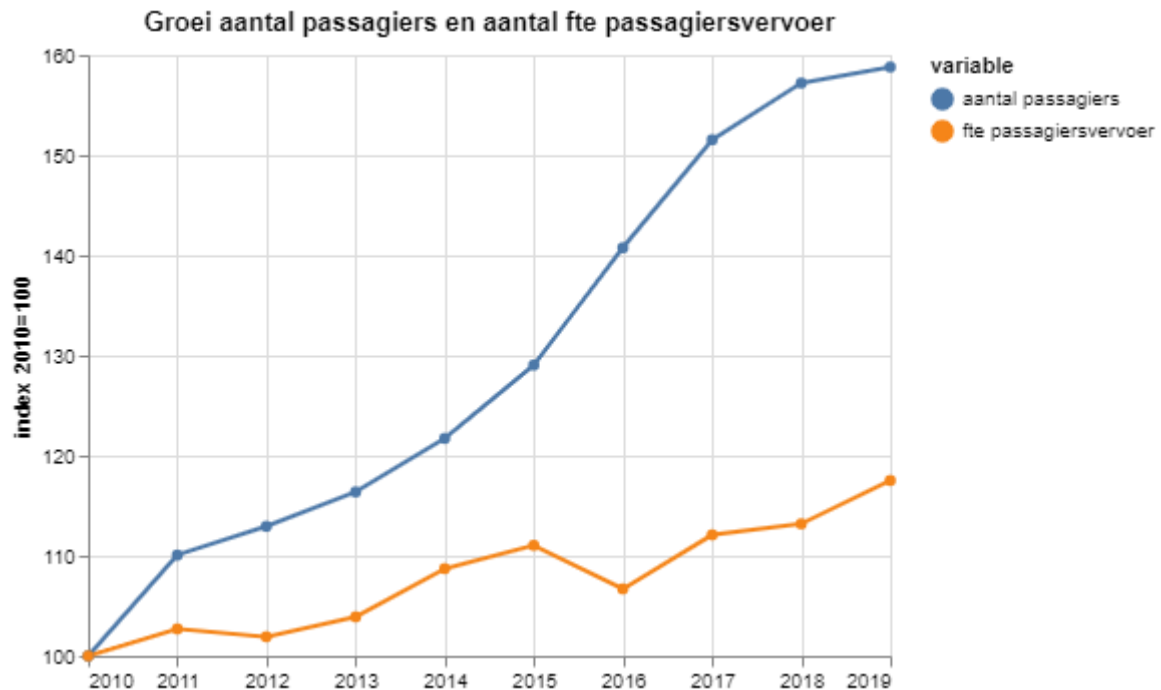
### Luchtvaartgroei zorgt voor werkdruk

In de discussie over groei of krimp van de luchtvaart worden allerlei groepen belanghebbenden genoemd, maar de mensen die het werk in de luchtvaart uitvoeren worden daarbij nogal eens vergeten. Vaak wordt aangenomen dat Schipholwerkers belang hebben bij groei van de luchtvaart. De werkelijkheid is genuanceerder. De groei van Schiphol is tot nog toe mogelijk gemaakt door lage ticketprijzen, over de rug van werknemers.<sup>1</sup> Zeker voor het grondpersoneel geldt dat groei nauwelijks banen oplevert, maar vooral werkdruk. De grafiek hieronder illustreert dat.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> FNV (2021), Witboek Schiphol.

<sup>2</sup> Bron gegevens: CBS (2023), Bedrijfseconomische schets Schiphol cluster 2010 -2022.



Onder werknemers in de luchtvaart is er een groep die zich zorgen maakt over hun baan als Schiphol moet krimpen, dit geldt bijvoorbeeld voor cabinepersoneel waar minimum bezettingen per vlucht zijn vastgelegd in wetgeving en cao's. Tegelijk is er ook een groep Schipholwerkers die waarschuwt dat er nu al te weinig personeel is om het huidige aantal vluchten op een verantwoorde en veilige manier af te handelen. Met name onder grondpersoneel leeft deze zorg.

### Gezond en veilig werken

Schiphol heeft jarenlang voorop gelopen in Europa als het gaat om het aanwakkeren van de concurrentie, met als doel om de kosten te drukken. Als gevolg hiervan heeft Schiphol zeer lage luchthaven- en afhandelingstarieven en een ongebruikelijk groot aandeel lowcostvluchten. Deze race naar beneden zorgt voor druk om op het personeel te besparen. Dit leidt weer tot lage lonen, ongezonde arbeidsomstandigheden en een hoge werkdruk, vooral bij het grondpersoneel.<sup>3</sup>

De hoge werkdruk, de onzekere contracten en het hoge personeelsverloop kunnen bovendien een risico vormen voor de vliegveiligheid.<sup>4</sup>

In 2022 hebben vakbonden FNV en CNV een zomerakkoord gesloten met Schiphol. Dat akkoord bevat tijdelijke maatregelen om de meest urgente problemen aan te pakken. De maatregelen die tot nu toe zijn uitgevoerd bieden echter geen oplossing voor de lange termijn.

### Schaarstewinsten niet weg laten vloeien

De regering heeft besloten om in de toekomst maximaal 440 duizend vluchten toe te laten op Schiphol, de reden van deze balanced approach. Hierdoor zullen vliegtickets schaarser worden, wat weer zorgt voor hogere ticketprijzen. Als gevolg hiervan kunnen luchtvaartmaatschappijen meer winst maken, een verschijnsel dat economen aanduiden als schaarstewinst. Het gaat niet om kleine bedragen: op basis van onderzoek van PwC kunnen de extra winsten door het krimpbesluit oplopen

<sup>3</sup> FNV (2021), Witboek Schiphol.

<sup>4</sup> Inspectie Leefomgeving en Transport (2023), Staat van Schiphol 2022; FNV (2022), Veiligheid op de grond.

tot honderden miljoenen euro's per jaar.<sup>5</sup> De hoogte van de schaarstewinsten die luchtvaartmaatschappijen boeken zal afhangen van het bedrijfsmodel dat ze hanteren.

Zonder aanvullende maatregelen zullen die schaarstewinsten grotendeels wegvloeien naar de (buitenlandse) aandeelhouders van de luchtvaartmaatschappijen. Vanuit maatschappelijk oogpunt is dit onwenselijk. Het is beter om deze winsten af te romen zodat ze ten goede komen aan de Nederlandse samenleving. Eén van de instrumenten die hiervoor gebruikt kunnen worden is het invoeren van sociale voorwaarden waar luchtvaartbedrijven zich aan moeten houden, zodat ze een eerlijkere prijs moeten betalen voor arbeid.

### Criteria bij de beoordeling van maatregelen

Bij de beoordeling van de voorgestelde maatregelen hanteren we de volgende criteria:

criterium	Uitwerking
Veilig werken	Wat is het effect op veilig werken en op de vliegveiligheid
Gezond werken	Wat is het effect op bijvoorbeeld werkdruk, blootstelling aan schadelijke stoffen en de werkroosters
Werkgelegenheid	Wat is het effect op het aantal banen en de werkzekerheid in de luchtvaart
Schaarstewinsten	Schaarstewinsten niet weg laten vloeien naar (buitenlandse) aandeelhouders, maar ten goede laten komen aan de samenleving
Kwaliteit in plaats van kwantiteit	Stimuleren van bedrijfsmodellen waarin de maatschappelijke meerwaarde van vluchten centraal staat; ontmoedigen van 'lowcost' bedrijfsmodellen

### Beoordeling van de voorgestelde maatregelen

In het consultatiedocument worden drie combinaties van maatregelen voorgelegd (B, C en D). Naar verwachting zullen vooral de maatregelen ten aanzien van nachtvluchten en de inperking van het aantal vluchten gevolgen hebben voor de hierboven genoemde criteria.

#### Verlenging van het nachtrecht en vermindering capaciteit nachtvluchten

Alle combinaties gaan uit van een nachtrecht dat eerder begint en later eindigt: reguliere vluchten moeten voortaan worden uitgevoerd tussen 7:00 en 21:40 (in plaats van tussen 6:40 en 22:40). Combinatie C bevat daarnaast een beperking van het aantal nachtvluchten tot 25 duizend (in plaats van de geplande 29 duizend).

Beide maatregelen kunnen een beperkt positief effect hebben op *Gezond werken*, doordat ze bijdragen aan minder ongezonde werkroosters.

Deze maatregel kan wel (lokale) effecten hebben op werkgelegenheid omdat dit bij specifieke bedrijven méér impact heeft dan andere bedrijven.

#### Reductie van de capaciteit tot 440 duizend vluchten

Combinaties B en D beperken het aantal vluchten tot 440 duizend per jaar (in plaats van 500 duizend).

In theorie kan dit een positief effect hebben op *Gezond werken* in de vorm van minder werkdruk. Tegelijk is het zeer de vraag of dit effect op zal treden. Zonder aanvullende maatregelen moet

---

<sup>5</sup> Dirk Kloosterboer (2022), Krimp Schiphol zorgt voor schaarstewinsten en daarmee kunnen de arbeidsomstandigheden verbeterd worden. ESB.

gevreesd worden dat werkgevers in de luchtvaart de druk op arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in stand houden en extra (schaarste-) winsten doorsluizen naar hun aandeelhouders.<sup>6</sup> Daarmee vervalt het potentiële positieve effect op Gezond werken. Daarnaast betekent dit een negatief effect als het gaat om *Schaarstewinsten*.

Vermindering van het maximale aantal vluchten kan wel helpen voorkomen dat er een *negatief* effect optreedt op *Gezond werken*, in de vorm van nog hogere werkdruk voor het grondpersoneel als de luchtvaart verder doorgroeit richting het huidige plafond van 500 duizend vluchten.

Vermindering van het aantal vluchten kan een tijdelijk negatief effect hebben op *Werkgelegenheid* in de vorm van frictiewerkloosheid. Voor banen die direct gekoppeld zijn aan het aantal vluchten (cabinepersoneel) betekent krimp minder banen en mogelijk ontslagen: daarom zijn goede oplossingen voor deze doelgroep noodzakelijk. Hetzelfde geldt voor indirecte banen, alhoewel daar het effect minder zal zijn.

Op de langere termijn kan krimp wellicht bijdragen aan het maatschappelijk draagvlak voor de luchtvaart<sup>7</sup>, en daarmee aan werkzekerheid voor mensen die in de sector werken.

Vermindering van het aantal vluchten kan bijdragen aan minder drukte op het platform, wat weer een positieve uitwerking kan hebben op de veiligheid van platformwerkers en de vliegveiligheid, en dus op *Veilig werken*.

Vermindering van het aantal vluchten kan tenslotte een beperkte bijdrage leveren aan *Kwaliteit in plaats van kwantiteit*. Een beperking van het aantal slots kan namelijk een prikkel vormen voor luchtvaartmaatschappijen om de beschikbare capaciteit vooral te gebruiken voor het uitvoeren van vluchten met een grote bedrijfseconomische en/of maatschappelijke meerwaarde. Concreet: het terugdringen van 'lowcost' bedrijfsmodellen.

### Overzicht effect op Schipholwerkers

De onderstaande tabel biedt een samenvatting van de verwachte effecten

Criterion	Combinatie B	Combinatie C	Combinatie D
Veilig werken	+		+
Gezond werken	+	+	+
Werkgelegenheid	- (+)		- (+)
Schaarstewinsten	-		-
Kwaliteit in plaats van kwantiteit	+		+

De effecten zullen naar verwachting niet heel groot zijn en alleen optreden als aanvullende maatregelen worden genomen. Per saldo schieten Schipholwerkers weinig op met de voorgestelde maatregelen en zijn er voor specifieke werkers mogelijke grote negatieve gevolgen. In alle scenario's

<sup>6</sup> Vergelijk de huidige situatie in de passagiersafhandeling. Luchtvaartmaatschappijen zien hun winsten oplopen, maar ze weigeren verantwoordelijkheid te nemen voor de personeelstekorten bij de afhandelingsbedrijven die ze inhuren (zelfs nadat ze daartoe zijn opgeroepen door de regering). Jaap de Bie (2023), Schiphol, grijp in om de kofferchaos te voorkomen, Financiële Dagblad; Minister van IenW (2023), Beantwoording Kamervragen over de zorgelijke situatie omtrent de inzet van stagiairs en onervaren personeel bij de afhandeling op Schiphol.

<sup>7</sup> Vgl. Lieke Bos en Bram van der Lelij (2022), Luchtvaart in Nederland, Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, meting 2022. Motivaction.

moet kwaliteit van werk voorop staan. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen nodig. In de volgende paragraaf doen we hier voorstellen voor.

## Alternatieve / aanvullende maatregelen

Luchtvaartwerkers mogen niet de dupe worden van het krimpbesluit. Mochten werkers onverhoopt hun baan verliezen, dan moeten zij een beroep kunnen doen op ondersteuning bij het vinden van een andere baan met adequate arbeidsvoorwaarden. Daarvoor moet een **transitiefonds** worden ingesteld. Hopelijk zorgen de krapte op de arbeidsmarkt en het hoge personeelsverloop bij luchtvaartbedrijven ervoor dat weinig mensen hier een beroep op hoeven te doen.

Vermindering van het aantal vluchten kan tegelijk helpen om de werkdruk hanteerbaar te maken, maar dat gaat waarschijnlijk niet vanzelf gebeuren, zoals hierboven is toegelicht. Voer daarom afdwingbare **sociale standaarden** in voor luchtvaartbedrijven. Denk aan normen voor een eerlijk loon (tenminste 60% van het mediane arbeidsloon; momenteel is dat tenminste 14 euro per uur); het uitbannen van flexwerk; blootstelling aan gevaarlijke stoffen minimaliseren (bijvoorbeeld door vliegtuigen te slepen in plaats van taxiën) en normen voor het aantal mensen dat moet worden ingezet voor het afhandelen van een vlucht. Zulke standaarden dragen rechtstreeks bij aan *Gezond werken*. Indirect dragen ze bij aan *Veilig werken* en aan voorkomen dat *Schaarstewinsten* wegvloeien.

Tenslotte moet worden benoemd dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen blootstaan aan concurrentie van (buitenlandse) lowcostmaatschappijen en van maatschappijen uit Golfstaten. Deze maatschappijen houden zich over het algemeen niet aan dezelfde arbeidsnormen en normen op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen, die we in Nederland hanteren. Dit zorgt voor een ongelijk speelveld. Om het speelveld gelijk te maken, is het noodzakelijk dat de sociale standaarden die we in Nederland toepassen, ook afdwingbaar worden voor luchtvaartmaatschappijen die niet in Nederland gestationeerd zijn, en voor hun onderaannemers.