

## Gezamenlijk position paper cockpit-, cabine- en grondpersoneel in de Nederlandse luchtvaart voorafgaand aan rondetafelgesprek Luchtvaartnota op 23 september 2015

- Positie KLM en Schiphol onder druk

De Nederlandse luchtvaart verkeert in zwaar weer. Door de toenemende concurrentie van sommige lagekostenmaatschappijen (low cost carriers) en maatschappijen uit het Midden-Oosten (gulf carriers) staan de prestaties van home carrier KLM en haar dochters Martinair en Transavia onder druk. Ook de positie van Schiphol wordt op de langere termijn bedreigd door de opkomende luchthavens in Istanbul en Dubai.

Deze ontwikkelingen tasten de kwaliteit van het internationale verbindingennetwerk aan dat essentieel is voor de internationale bereikbaarheid van ons land. En zonder goede bereikbaarheid een verminderde economische groei en werkgelegenheid. Dat laatste maakt dat de VNV mede namens de werknemersorganisaties van cabine- en grondpersoneel graag met suggesties komt wat nodig is om de Nederlandse luchtvaart en de honderdduizenden daaraan verbonden banen te behouden.

- Geen nieuwe nota, wel gewenste samenwerking

In de laatste luchtvaartnota uit 2009 staan veel aanknopingspunten om tot een concurrerende luchtvaart te komen. Een nieuwe nota is dan ook niet nodig. Wat wel zal moeten gebeuren is dat de in de nota gewenste gezamenlijke inzet van alle partijen in de luchtvaartketen om te komen tot een optimale netwerkqualiteit nu ook daadwerkelijk van de grond komt. Naar ons idee is de samenwerking tussen Schiphol en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen niet wat het zou moeten zijn.

Waarom wordt er, tegen het overheidsbeleid in, op Schiphol disproportioneel veel ruimte geboden aan niet-mainportgebonden verkeer zoals een Ryanair die de positie van home carrier KLM ondermijnt en daarmee de netwerkqualiteit van de Nederlandse luchtvaart?<sup>1</sup> Deze situatie maakt de keuze tot het ontwikkelen van Lelystad Airport voor dit soort point-to-point verkeer des te onbegrijpelijker. Zo hebben de topmensen van easyJet en Ryanair al in de media aangegeven weinig animo voor de toekomstige luchthaven te hebben.

Ook geeft Schiphol ruim baan aan staatsgesubsidieerde maatschappijen als Emirates, Etihad Airways en Qatar Airways die met capaciteitsdumping een eerlijk en level playing field (een van de speerpunten in de afgelopen luchtvaartnota) verhinderen. Een duidelijke schending van de luchtvaartverdragen die de overheden van de Verenigde Arabische Emiraten en Qatar hebben gesloten met de Nederlandse overheid.

Het zou goed zijn wanneer Schiphol niet alleen beseft dat het niet zonder KLM kan en vice versa, maar daar ook naar handelt. Vergelijk het met Brussels Airport Zaventem dat na het omvallen van home carrier Sabena flink aan belang heeft ingeboet. Door bovenstaande ontwikkelingen aan te moedigen schiet Schiphol zich dan ook in haar eigen voet. Beter is het dat de luchthaven netwerk carrier verzwakkende investeringen achterwege laat en zich richt op het zekerstellen van de nationale luchtvaart in de toekomst door de handen ineen te slaan met overheden, Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiding.

- Welke bijdrage wij leveren aan een concurrerende Nederlandse luchtvaart

Gezien de moeilijke omstandigheden waarin de Nederlandse luchtvaart zich bevindt en de urgente noodzaak tot verbetering hebben wij als werknemersorganisaties de verantwoordelijkheid gevoeld tot het concurrerende maken van de Nederlandse luchtvaart. Door in te leveren op onze arbeidsvoorwaarden met vermindering in salaris, langer doorwerken en productiviteitsverhoging leveren wij onze bijdrage. Dit is echter niet genoeg. Ook vragen wij onze maatschappijen zich snel aan te passen aan de nieuwe wereld met een

---

<sup>1</sup> In de jaren 2009-2015 is het mainportgebonden verkeer gegroeid met 9% en het aandeel van het niet-mainportgebonden verkeer met maar liefst 48%.

flexibele, snelle en innovatieve organisatie met een product van hoog niveau. Hiervoor zijn inspanningen van alle stakeholders nodig: de maatschappijen zelf, toeleveranciers, aandeelhouders, financiers, Schiphol en overheden. Een tweesporen beleid: zelf veranderen en tegelijkertijd het speelveld gelijk of evenwichtig krijgen.

- Wat wij vragen van overheid en politiek

Onderstaande vier maatregelen dragen ertoe bij dat onze Nederlandse luchtvaart weer een duidelijk toekomstperspectief heeft. De overheid zou daartoe opgeroepen door de politiek:

- van Schiphol, Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiding moeten verlangen nu echt werk te maken van een structurele en duurzame samenwerking met een heldere toekomstvisie;

- een minder groot deel van de winst van Schiphol direct in de staatskas moeten laten vloeien, maar juist meer moeten investeren in verbeteringen van de infrastructuur op en rond de luchthaven en in meer faciliteiten en comfort voor met name de vele overstappende passagiers zodat zij eerder geneigd zijn via Schiphol te reizen;

- als slotcoördinator eisen moeten stellen aan luchtvaartmaatschappijen voor het verkrijgen van een slot wat zij momenteel al doet op het gebied van veiligheid en milieu. Deze zouden uitgebreid kunnen worden met eisen op het vlak van bijvoorbeeld wederkerigheid (aantal vluchten naar een land en vice versa), staatssteun en eerbiediging van fundamentele mensenrechten als vrijheid van vereniging en het recht om te onderhandelen over arbeidsomstandigheden;

- zich bij de Europese Commissie moeten inzetten voor een gelijk speelveld in de Europese luchtvaart door het handhaven van wet- en regelgeving tegen ongeoorloofde staatssteun en het aanpakken van ontduiking van Europese regels op het gebied van arbeidsomstandigheden en sociale lasten en het Nederlands voorzitterschap in de eerste helft van 2016 moeten aangrijpen om deze onderwerpen te agenderen.



Vereniging  
Nederlandse  
Verkeersvliegers

