

Position Paper

Actieagenda Schiphol

*– Vakbonden in actie
voor Actieagenda Schiphol –*

Paper van:

VNV, FNV Luchtvaart, VNC, CNV Vakmensen, NVLT, VCP, De Unie, VHKP

| Mei 2016

Gezien het economisch belang en de vele directe en indirecte banen die Schiphol oplevert, zou de Actieagenda Schiphol het antwoord van de Nederlandse overheid moeten zijn op de steeds maar toenemende druk op de Nederlandse luchtvaartsector. Niets is minder waar. De Nederlandse overheid presenteert een actieagenda zonder concrete acties. Daden die zouden moeten bijdragen aan het versterken van de sector en het creëren en in stand houden van duurzame werkgelegenheid¹ ontbreken volledig. Dat alles in een omgeving waarin:

- **er steeds meer vaste banen verdwijnen op Schiphol;**
- **excessief staatsgesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten de Europese markt voor intercontinentaal vliegen veroveren en daarmee de hub-functie van Schiphol en de positie van home carrier KLM zwaar aantasten;**
- **low cost carriers die sociale premies en -belastingen ontdunnen, die ILO-verdragen schenden en mensenrechten met voeten treden, de norm dreigen te gaan stellen voor ondernemen en werken in de luchtvaart.**

De vakbonden die actief zijn in de luchtvaart – VNV, FNV Luchtvaart, VNC, CNV Vakmensen, VCP, NVLT, De Unie en VHKP – bestempelen de nu voorliggende actieagenda als ‘oude wijn in nieuwe zakken’. Het verbeteren van de landzijdige infrastructuur is op zich een goede zaak, maar zonder concrete luchtvaartacties gaan we de internationale concurrentieslag niet winnen. Als gevolg hiervan zal de Schiphol-hub langzaam maar zeker uitgehold worden en verliezen we duizenden echte banen. Ook zal het vestigingsklimaat in Nederland verder afnemen.

De vakbonden in de Nederlandse luchtvaart pleiten dan ook voor concrete overheidsmaatregelen om de concurrentiekracht van mainport Schiphol te versterken. Kwaliteit, zekerheid en veiligheid moeten centraal staan. Er moet meer balans komen in de investeringen om Schiphol als geheel concurrerder te maken. Een state-of-the-art infrastructuur rondom een Schiphol met veel minder vliegbewegingen zorgt voor investeringen zonder resultaat: niet in connectiviteit, niet in werkgelegenheid en niet in geld.

¹ Onder duurzame werkgelegenheid wordt verstaan: De zekerheid op het voor langere termijn hebben van werk, tegen arbeidsvoorwaarden die in lijn liggen met wat nationaal in de sector gebruikelijk is en ten minste een leefbaar inkomen garanderen. Dat doe je onder arbeidsomstandigheden die je in staat stellen gezond te blijven. Het werk vindt plaats onder de bescherming van internationale standaarden rond arbeid (ILO-verdragen) en eerbiediging van mensenrechten.

Waarborgen van de hub-functie

Nederland heeft een veelbetekenende luchtvaartsector. Schiphol verbindt Nederland met de meeste grote steden en landen in de wereld. Dit sterke netwerk hebben Nederland en Schiphol voornamelijk te danken aan de netwerkcarrier KLM en haar Skyteam-partners, die overstappende passagiers faciliteren. Het directe achterland van Schiphol is klein en daardoor is de hub-functie van Schiphol gevoeliger voor Europese en internationale concurrentie dan andere Europese hubs in bijvoorbeeld Londen, Parijs of Frankfurt. Voor het waarborgen van de hub-functie lijkt de actieagenda alleen maar naar de EU te willen verwijzen. Daar moet het tot een onderhandelingsmandaat komen voor een EU-luchtvaartovereenkomst of EU-verordening over oneerlijke tariefpraktijken. Er staat niets over welke acties we in Nederland gaan voeren om de continuïteit van de hub-functie van Schiphol te waarborgen.

Concurrerend kostenniveau

Het kostenniveau van Schiphol scoort steeds slechter in vergelijking met de directe concurrenten die ook geen grote thuishaven hebben. Als we naast de landingsgelden ook nog eens de verplichte securitykosten leggen, is Schiphol ronduit duur.

Luchthaven	Securitykosten M/Euro	Aantal passagiers in miljoen
Schiphol	268	54,9
Frankfurt	175	59,4
Dubai	15	78
Istanbul	0	56,9

De Actieagenda Schiphol presenteert kleine lastenverlichtingen die al lang bekend waren en wil securitykosten verlagen door efficiencyverhoging. Dit betekent dat beveiligingsmedewerkers nog harder moeten werken tegen slechtere arbeidsvoorwaarden. Ofwel, een sigaar uit eigen doos en helemaal niets vanuit de overheid. Kortom, plannen die weinig tot niets op gaan leveren. Ondertussen strijken de aandeelhouders (dus de overheid) van de luchthaven Schiphol ieder jaar miljoenen op aan dividend en afgeleide inkomsten. De luchthaven Schiphol lijkt nog altijd meer beschouwd te worden als kortetermijn melkkoe, die nu nog recorddividend uitkeert aan verschillende overheden, dan dat zij beschouwd wordt als een publiek domein² dat van langetermijn strategische waarde is voor onze werkgelegenheid en economie. Maatregelen om de

kosten daadwerkelijk concurrerend te maken, en een concrete bijdrage daaraan vanuit de overheid, evenals een nadere invulling van de publieke strategische infrastructurele rol van de luchthaven, missen wij volledig in deze actieagenda.

Werkgelegenheid

De Actieagenda Schiphol lijkt ook volledig voorbij te gaan aan de werkgelegenheid die de luchtvaartsector in Nederland vertegenwoordigt. Dat zijn namelijk ruim 100.000 directe arbeidsplaatsen. Nemen we de betekenis voor het vestigingsklimaat mee, dan hebben we het over meer dan 300.000 arbeidsplaatsen. Met geen woord wordt gesproken over het aantal banen dat op de tocht staat vanwege Europese maatschappijen als Norwegian³, Ryanair, Vueling en Wizzair, die via schijnconstructies en dubieuze uitzendbureaus hun kosten almaar verlagen. Het gevolg is dat arbeid volledig geflexibiliseerd wordt en/of dat fatsoenlijke banen met een eerlijke beloning worden vervangen door goedkope arbeidskrachten, wiens arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden ver onder het minimum liggen van wat wij in Nederland en Europa als aanvaardbaar kwalificeren.

Hierbij dient ook nadrukkelijk het onderzoeksrapport van de Germanwings-crash als tragisch waardevolle aanvulling: de veiligheid komt in het geding als arbeidsvoorwaarden te flexibel worden en geen zekerheden bieden. [https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2015-0125.en-LR.pdf]

Voor intercontinentale vluchten wordt de werkgelegenheid bedreigd door staatsgesubsidieerde maatschappijen als Emirates, Qatar Airways en Etihad. Deze beschikken over een onuitputtelijke geldbron waarmee ze het de Europese maatschappijen moeilijk maken en Europese hub-functies willen verplaatsen naar het Midden-Oosten. De EU-lidstaten leggen op dit moment deze maatschappijen geen strobreed in de weg om Europa te ontdoen van de strategische luchtvaartinfrastructuur. De Schiphol Group speelt wat ons betreft ook een kwalijke rol in de werkgelegenheidsdiscussie. Maatschappijen die er fundamentele mensenrechten dan wel dubieuze sociale praktijken op nahouden worden actief benaderd om op Schiphol hun diensten aan te bieden en aldaar beschouwd als vriend van de luchthaven. Fatsoenlijke luchtvaartmaatschappijen worden bijna gedwongen dergelijke praktijken te kopiëren om te kunnen blijven concurreren binnen dit internationale speelveld. Indirect laten Europa en Schiphol hiermee

² Tal van wetenschappelijke studies hebben aangetoond dat er een fors spanningsveld is tussen commercie en veiligheid. Dit is een extra reden, naast de genoemde financiële, om de luchthaven(s) onderdeel te laten zijn van het publieke domein, waarmee een nadrukkelijk rol voor de overheid is weggelegd.

³ Norwegian als voorbeeld drukt haar personeelskosten door werknemers te laten vliegen op een contract in een lagelonenland en onderlagers arbeidsrecht en voorkomt daarmee dat zij zich zou moeten houden aan Europese en Noorse richtlijnen en voorwaarden met betrekking tot arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden.

luchvaartmaatschappijen die werknemersrechten negeren, schofferen en/of ongebreidelde staatssteun ontvangen en/of aan schijnconstructies doen, de norm voor de bedrijfsvoering in de luchtvaart worden.

Acties

De gezamenlijke ondertekenaars zijn somber over de huidige staat van de Nederlandse luchtvaart. Er zal een duidelijke visie moeten komen met concrete maatregelen die een antwoord vormen op de volgende vraag: Hoe kan Schiphol voor de middellange en lange termijn haar belangrijke positie voor de Nederlandse economie behouden en een bijdrage blijven leveren aan duurzame werkgelegenheid. Schiphol zal veel meer beschermd moeten worden tegen de gevaren van buitenaf, die niets te maken hebben met normale en daarmee goede concurrentie. Daarnaast zal de nationale carrier KLM veel meer ondersteund moeten worden in het verstevigen van haar concurrentiepositie.

Daarom stellen we voor om de volgende concrete acties toe te voegen aan de Actieagenda Schiphol. Daarmee wordt de agenda acceptabel en biedt ze daadwerkelijk korte- en langetermijnperspectief voor de luchtvaart en de daar werkzame medewerkers.

1. Securitykosten

Op Schiphol betalen luchtvaartmaatschappijen jaarlijks 268 miljoen euro aan securitygelden en -heffingen. Op Frankfurt is dit 175 miljoen euro en in Dubai slechts 15 miljoen euro, tegen meer passagiers en meer vracht. Overheden in de hele wereld nemen geheel of gedeeltelijk de securitykosten van een luchthaven voor hun rekening. Nederland zou dit voorbeeld moeten volgen en zou de beveiliging van de luchthaven onder het publieke domein moeten laten vallen.

2. Overstappende passagiers

Landingsgelden en heffingen zijn op Schiphol reeds gevarieerd. Eén tarief voor overstappende passagiers en één voor uit- of instappende passagiers. Als we de hub-functie Schiphol, die gebaseerd is op overstappende passagiers, willen behouden en versterken in relatie tot de hubs van Istanbul en het Midden-Oosten, dan moeten de tarieven voor overstappende passagiers verlaagd worden.

3. Eerlijke concurrentie

Het ontbreken van een gelijk speelveld is het grootste gevaar voor KLM en de werkgelegenheid op Schiphol. De Nederlandse overheid moet alles op alles zetten om eerlijke concurrentie via een Europees mandaat af te dwingen, maar zou ook iedere juridische mogelijkheid moeten gebruiken om extra frequenties via Schiphol te blokkeren totdat aan de vereisten van eerlijke concurrentie wordt voldaan.

4. Investeren in Schiphol

Schiphol draagt over het jaar 2015 187 miljoen euro aan dividend af aan de aandeelhouders, waarvan 130 miljoen aan het Rijk. Dit voedt de gedachte dat Schiphol als melkkoe fungeert. Het Rijk zou als meerderheidsaandeelhouder het dividenddoel significant kunnen verlagen. Schiphol kan dit voordeel vervolgens doorberekenen aan haar gebruikers en/of besteden aan het verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening.

5. Selectiebeleid Schiphol

Landingslots op Schiphol worden steeds schaarser. Bij het verschaffen van toegang tot de luchthaven Schiphol dienen we steeds meer de vraag te stellen: wat levert deze verbinding/maatschappij voor toegevoegde waarde voor de luchthaven? Het selectiviteitsbeleid zou ook echt zo uitgevoerd moeten worden. Mooie woorden, waaraan vervolgens door Schiphol geen enkel gevolg is en wordt gegeven.

6. Maritieme richtsnoer

Nederland kent een maritieme richtlijn 'fiscale afdrachtsvermindering voor zeevarenden', waardoor deze minder loonbelasting betalen. Men zou ook luchtvaarders dit fiscale voordeel kunnen geven, waarmee men de kosten voor de werkgever verder verlaagt. Onder meer in Frankrijk en Italië valt het cockpit- en cabinepersoneel onder een speciaal fiscaal regime.

7. Nederlandse regels

Het is onacceptabel dat maatschappijen die vanuit Nederland opereren zich via 'legislation shopping' onttrekken aan Nederlandse wet- en regelgeving en sociale normen. Er moet daarom, naar Frans voorbeeld, een wet komen die bepaalt dat maatschappijen met een basis in Nederland zich moeten houden aan Nederlands arbeids- en belastingrecht. Daarnaast is actieve handhaving nodig om onacceptabele schijnconstructies, inclusief schijnzelfstandigheid, hard aan te pakken.

8. Fatsoen als toelatingscriterium

De Schiphol Group dient eisen te stellen aan maatschappijen en organisaties die zij toegang verlenen tot de luchthaven. Deze partijen dienen in hun bedrijfsuitvoering het ILO-verdrag te onderschrijven. Zo dienen de rechten van werknemers erkend te worden, zoals het recht zich te verenigen in een vakbond. Men mag geen onderscheid maken in geloof, sekse en geaardheid, en er dienen sociale premies betaald te worden in het land waar arbeid (voornamelijk) wordt uitgevoerd (Thuishaven Principe).

Ondertekend door,



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers



vcp
vakcentrale voor
professionals



Meer informatie

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers
Joost J. van Doesburg (MSc)
Public affairsadviseur
j.vandoesburg@vnn.nl
+31 6 13 676 898

FNV
Zakaria Boufangacha
zakaria.boufangacha@fnv.nl
06 51 40 61 79