

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 459

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 maart 2023

Met deze brief informeer ik de Kamer, conform de toezegging in het Commissiedebat Luchtvaart van 1 juni 2022 (Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 430) en het Vragenuur van 13 september 2022 (Handelingen II 2021/22, nr. 107, item 3), voor de achtste keer over de belangrijkste uitkomsten van de wekelijkse rapportages die Schiphol met mij deelt.

In de vorige brieven over de drukte op Schiphol bent u op de hoogte gebracht van de belangrijkste bevindingen in week 22 t/m 50¹. In deze brief wordt u geïnformeerd over de belangrijkste bevindingen in week 51 van 2022 t/m week 6 van 2023. Daarnaast informeert deze brief de Kamer over de voortgang van de uitvoering van het Sociaal akkoord, over de capaciteitsmaatregelen die Schiphol heeft aangekondigd en de wijze waarop invulling is gegeven aan twee moties uit de Kamer.

Terugblik verkeersbeeld Schiphol

Maximale totale wachttijden

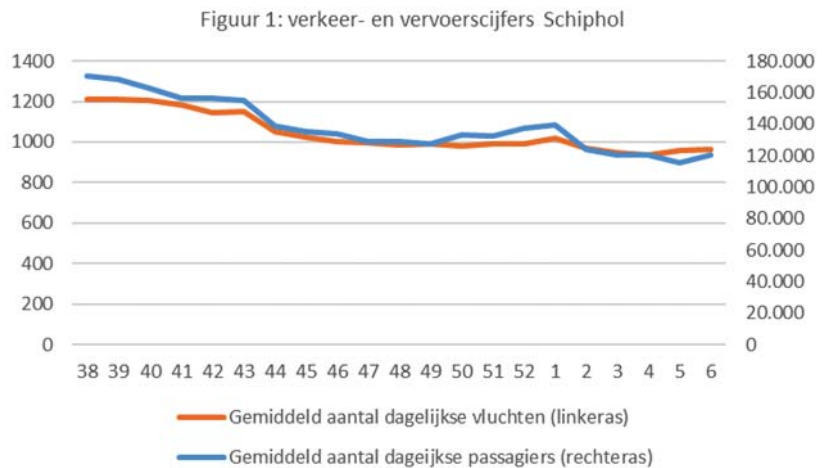
De totale wachttijd bij de vier verschillende vertrekfilters op Schiphol omvat de tijd die voor passagiers is verstrekt tussen de bagage check-in en de beveiligingscontrole. De totale wachttijd verschilt per vertrekfilter. Het overkoepelende beeld is dat dagelijks de maximale wachttijd in week 51 t/m 6 doorgaans onder de 30 minuten lag. Op een aantal drukke dagen in de Kerstvakantie lag de maximale wachttijd hoger. Gemiddeld genomen lag de wachttijd bijna altijd onder de 15 minuten.

Aantallen vluchten en passagiers

Sinds week 22 van vorig jaar wordt de Kamer geïnformeerd over het aantal vluchten en passagiers dat Schiphol verwerkt. Figuur 1 laat per

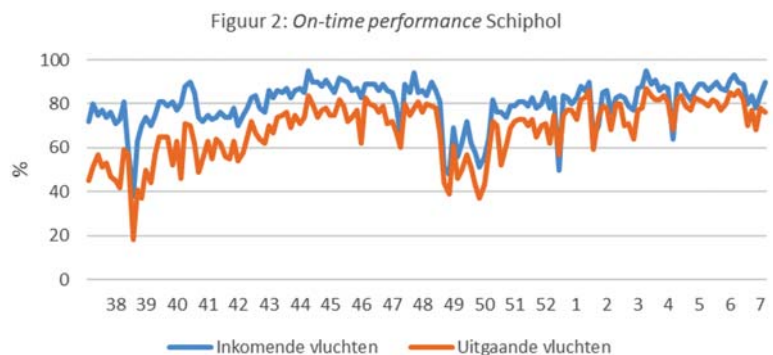
¹ Kamerstuk 29 665, nrs. 427, 433, 435, 438, 442, 448 en 455.

week de gemiddelden zien van het dagelijkse aantal vluchten (inkomend en uitgaand) en passagiers (inkomende, uitgaande en transferpassagiers). De winter is normaliter de rustigste periode op Schiphol en dat blijkt ook nu weer uit de dalende aantallen vluchten en passagiers.



On-time performance voor inkomende en uitgaande vluchten

Figuur 2 laat het verloop zien van de dagelijkse *on-time performance* voor zowel inkomende als uitgaande vluchten. Uit de figuur blijkt dat beide indicatoren zijn verbeterd in januari en februari (t/m 20 februari), nadat ze in december achteruit waren gegaan.



Vooruitblik en voortgang maatregelen Schiphol langs de vier actielijnen

Hieronder worden per actielijn de meest relevante ontwikkelingen vermeld.

1. Aantrekken personeel

Op 4 februari jl. is er wederom een banenmarkt gehouden. Er waren zo'n veertig werkgevers aanwezig om met kandidaten in gesprek te gaan over

vacatures. De banenmarkt was bestemd voor werkenden, werkzoekenden, scholieren, schoolverlaters, studenten en oud-studenten van mbo-scholen uit de gehele Randstad. De banenmarkt is door zo'n duizend mensen bezocht.

Daarnaast loopt sinds 7 november 2022 een gezamenlijke wervingscampagne² van beveiligingsbedrijven en Schiphol. Het doel is om 850 nieuwe beveiligers aan te trekken. Op verzoek van lenW heeft Schiphol het ministerie hierover nader geïnformeerd, zie bijlage. Hieruit blijkt dat sinds de start 600 toekomstige beveiligers zijn geworven. Circa 15–20% valt daarvan uit tijdens screening en opleiding. De campagne loopt door tot 1 juni. Schiphol verwacht te zijner tijd ten minste duizend nieuwe beveiligers geworven te hebben. Sollicitanten die niet in aanmerking komen om beveiligers te worden, ontvangen een verwijzing naar andere vacatures op locatie Schiphol. Denk hierbij aan de grondafhandeling, schoonmaak en de begeleiding van passagiers met een beperkte mobiliteit.

2. Operational excellence

Voor het herstel van de operationele problemen heeft Schiphol in 2022 circa 120 miljoen EUR extra kosten gemaakt, zo blijkt uit de gepubliceerde jaarcijfers. Het gaat onder meer om kosten voor verbetering van de arbeidsvoorwaarden (vanuit het Sociaal Akkoord), het compenseren van reizigers die hun vlucht misten als gevolg van de wachtrijen en een incidentele compensatie van luchtvaartmaatschappijen vanwege ad-hoc-annuleringen in september 2022.

Per 1 februari jl. heeft Schiphol de besturingsstructuur van de eigen organisatie aangepast. Het directieteam is omgevormd tot een breder operationeel samengesteld executive team.

3. Aantrekkelijk werken op Schiphol

Schiphol heeft lenW op verzoek van het ministerie geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de uitvoering van het Sociaal Akkoord. De essentie daarvan is dat er door Schiphol Group en andere relevante sectorpartijen gewerkt wordt aan verbetering van de arbeidsvoorwaarden voor werknemers op de luchthaven.

- **Beveiliging**

Op 30 januari jl. is er door vakbonden en werkgeversorganisaties een akkoord gesloten over nieuwe afspraken in de sectorcao Particuliere Beveiliging. Het betreft onder andere afspraken over prijscompensatie en arbeidsduurverkorting. Daarnaast zijn de afspraken die in 2022 met Schiphol zijn gemaakt, ongewijzigd opgenomen in de cao. Het gaat bijvoorbeeld om een objecttoeslag van 2,50 EUR per uur voor beveiligingswerk op Schiphol en een nachtdiensttoeslag van 35%.

Verder is het aantal instapmomenten voor dienstroosters per 2 januari teruggebracht tot tien. Daarnaast loopt er momenteel een pilot waarin nieuwe concepten voor rustruimtes en sanitair worden getest.

² Voor meer achtergrondinformatie dit artikel: <https://www.werf-en.nl/hoer-schiphol-zich-weer-wil-laten-zien-als-beste-werkgever-van-nederland/>. Daarbij komen ook het salaris, de reistijd naar de luchthaven, de screening en personeelstekorten in andere sectoren op Schiphol aan de orde. Hierover zijn eerder opmerkingen gemaakt en vragen gesteld in de Kamer.

- **Schoonmaak**
Er lopen gesprekken tussen vakbonden en werkgevers over de Sector-cao Schoonmaak en het tussentijds aanpassen van het loonebouw vanwege prijscompensatie.
- **Grondafhandeling**
Met het oog op een structureel tekort van 300 tot 500 medewerkers bij de grondafhandelaren heeft Schiphol luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren opgeroepen om de arbeidsvoorwaarden in de sector te verbeteren. Het gaat volgens Schiphol niet om KLM, maar om de andere afhandelaren. Schiphol heeft de afhandelingsbedrijven een lening aangeboden van 10 miljoen EUR waarmee zij versneld de cao-lonen van hun medewerkers zouden kunnen verhogen. Afhandelaren zijn echter terughoudend, omdat ze bang zijn dat ze de kosten niet kunnen doorbelasten aan luchtvaartmaatschappijen.

In februari wordt een start gemaakt met het organiseren van een structureel periodiek overleg, een «sociale dialoogtafel», tussen Schiphol en vakbonden. Daarbij wordt ook gekeken op welke wijze deze sociale dialoog wordt uitgebreid met (vertegenwoordigers van) sectorpartners, zoals beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en afhandelaars.

4. *Maakbaarheid operatie*

De capaciteit die Schiphol kan bieden, ligt het komend zomerseizoen een stuk hoger dan in het afgelopen jaar. Desalniettemin heeft de luchthaven medio januari een aantal zeer drukke dagen gesignaleerd in de periode 26 maart t/m 14 mei. Daarbij zou de maximale wachttijd tot boven 90 minuten kunnen oplopen. Hierover is de afgelopen periode intensief contact geweest tussen de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen, ACNL (slotcoördinatie), lenW en andere relevante partijen in de keten. De inzet van Schiphol is daarbij geweest om de piekmomenten op drukke dagen af te vlakken. Door lagere pieken wordt de luchthavenoperatie beter beheersbaar.

lenW heeft richting Schiphol en luchtvaartmaatschappijen benadrukt dat een veilige en betrouwbare luchthavenoperatie in ieders belang is. Daarvoor is het belangrijk dat de capaciteit die Schiphol beschikbaar stelt aan de luchtvaartmaatschappijen overeenkomt met de daadwerkelijk beschikbare capaciteit (in de gehele keten van luchthavenprocessen³). lenW heeft Schiphol op 2 februari jl. schriftelijk verzocht om noodzakelijke maatregelen tijdig en na overleg met de sector te nemen.

Schiphol heeft op 15 februari jl. een aantal maatregelen geconsulteerd in het coördinatiecomité (CCN). Daar zitten ook de luchtvaartmaatschappijen en de slotcoördinator aan tafel. Op 21 februari werden de maatregelen definitief bekend gemaakt. Het gaat om:

- A. De introductie van een tijdelijke operationele limiet (in aantal vertrekkende vluchten). Dit wordt ook wel «het slot op de deur» genoemd. Het houdt in dat zodra er vertrekkende vluchten uit bv. een drukke ochtendpiek worden verplaatst naar een ander moment op de dag, de vrijgevallen slots in de ochtend niet voor een andere vlucht kunnen worden gebruikt. Ook voor de andere dagdelen geldt een maximaal aantal vluchten. De maatregel geldt voor de periode 26 maart t/m 14 mei.
- B. De introductie van een tijdelijke regulerende terminal parameter (in aantal vertrekkende stoelen). Het houdt een beperking in van 5% voor

³ Denk aan check-in, bagage, grondafhandeling, schoonmaak, grenscontroles, etc.

de periode 26 maart t/m 14 mei in de ochtendpiek (07–13u) en in week 14 (3 t/m 9 april) de hele dag.

Enkele luchtvaartmaatschappijen hebben aangegeven dat een 5% reductie in de praktijk een groter effect heeft, omdat de reductie niet van toepassing is op transferpassagiers. Daarnaast maken luchtvaartmaatschappijen zich zorgen over 1) het behoud van hun slots op de bestemmingsluchthavens en 2) het kunnen verplaatsen van vluchten uit de ochtendpiek naar de rest van de dag, omdat de limieten strikt zijn en daardoor schemawijzigingen beperkt mogelijk.

De maatregelen die Schiphol heeft genomen zijn (natuurlijk) vervelend voor luchtvaartmaatschappijen. Maar, de maatregelen zijn navolgbaar, omdat er diverse onzekerheden en risico's in het gehele luchthavenproces bestaan. Het is een keten met vele afhankelijkheden. Er kunnen «sneeuw-baleffecten» optreden, zoals structurele verandering in passagiersgedrag (eerder naar de luchthaven gaan) na een incidentele verstoring ergens in de keten. Ook stromen er de komende periode veel nieuwe medewerkers in en kan het wenselijk zijn om hen stapsgewijs te laten wennen aan de drukte.

Het gaat er voor IenW om dat Schiphol de capaciteit beschikbaar stelt die het bedrijf waar kan maken. Als dat betekent dat er tijdelijk beperkende maatregelen genomen moeten worden vanwege uiteenlopende onzekerheden en de kwetsbaarheid van het luchthavenproces, dan is die beslissing begrijpelijk.

Uitvoering moties

De Kamer heeft twee moties aangenomen die betrekking hebben op de arbeidsvoorwaarden voor werknemers op de luchthaven. Het gaat ten eerste om de motie van het lid Van Haga⁴ die verzoekt om bij Schiphol aan te dringen op goede arbeidsvoorwaarden en het benutten van arbeidspotentieel van mensen die nu thuis zitten. Ten tweede gaat het om de motie van het lid Koerhuis c.s.⁵ die verzoekt om luchtvaartmaatschappijen op te roepen om de lonen van bagage- en passagiersafhandelaren te verhogen (Handelingen II 2022/23, nr. 52, Stemmingen).

Aan deze moties is uitvoering gegeven door in gesprekken met Schiphol, grondafhandelaren en luchtvaartmaatschappijen het belang van goede arbeidsvoorwaarden voor een veilige en betrouwbare luchthavenoperatie te benadrukken. Aan alle op Schiphol actieve luchtvaartmaatschappijen en grondafhandelaren is per brief op 27 en 28 februari jl. een oproep gedaan tot verbetering van de arbeidsvoorwaarden. Schiphol, de BARIN en de FNV hebben een afschrift van deze brief ontvangen. IenW zal het gesprek met sectorpartijen over verbetering van de arbeidsvoorwaarden voortzetten. Daarnaast wil ik wijzen op de omvangrijke wervingscampagne die Schiphol heeft opgezet. Aanvullende acties acht ik op dit moment niet nodig.

Ik ga ervan uit dat de Kamer op deze wijze voldoende is geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 1010.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 1030.