

Position Paper

**Strengere eisen
noodzakelijk voor
toekomst Nederlandse
luchtvaart!**

Paper van:

VNV, FNV Luchtvaart, De Unie, VNC, CNV Vakmensen, NVLT en VHKP | *September 2017*

Het selectiviteitsbeleid had een belangrijke pijler moeten zijn van het Aldersakkoord. Schiphol had op een selectieve manier kunnen doorgroeien, zodat de lusten en de lasten van een grote luchthaven in balans zouden zijn. Terugkijkend op het gevoerde selectiviteitsbeleid van de afgelopen acht jaar moeten we concluderen dat dit volledig gefaald heeft of dat de Schiphol Group het nooit heeft geïmplementeerd. Nu Schiphol het totale aantal van 500.000 slots heeft benut – en iedere tot aan de zevende vlucht met de vijfde maatschappij naar Malaga aan toe heeft verwelkomd – is een effectief selectiviteitsbeleid een zeer belangrijke voorwaarde voor toekomstige en duurzame groei van Schiphol. Verhogen van het aantal slots zonder duidelijke selectiviteitscriteria zal de werkgelegenheid alsmaar verder onder druk zetten. De Nederlandse luchtvaartvakbonden (VNV, FNV Luchtvaart, De Unie, VNC, CNV Vakmensen, NVLT en VHKP) trekken aan de bel:

Kom met een effectief selectiviteitsbeleid, anders gaat de netwerkwaliteit omlaag en verliezen we veel werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaart.

Vol door slecht beleid

De luchthaven Schiphol heeft de grens van 500.000 vliegbevingen bereikt – een grens die eigenlijk pas in 2020 bereikt had mogen worden. De oorzaak van het versneld volvliegen van het laatste kleine beetje overgebleven capaciteit is wanbeleid: in plaats van effectief selectiviteitsbeleid gericht op vluchten die economische meerwaarde op zouden leveren, zijn massaal pretvluchten toegelaten. Deze pretvluchten, die voornamelijk vakantiebestemmingen aandoen, dragen niet of nauwelijks bij aan de groei van de Nederlandse economie, de werkgelegenheid en de netwerkwaliteit van Schiphol. Geconcludeerd kan worden dat het gevoerde selectiviteitsbeleid geen effect heeft gehad, of beter gezegd nooit is ingevoerd. Schiphol bleef daarnaast met marketingtrucs, zoals het airline reward-programma, vluchten subsidiëren die niet passen binnen het selectiviteitsbeleid.

Wat heeft dit voor consequenties? Enerzijds wordt het voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen veel lastiger om op hun thuisbasis uit te breiden, want de overgebleven slots worden opgeslokt door pretvluchtaanbieders. Anderzijds hollen de snelle groeiers (niet-Nederlandse maatschappijen als de Midden-Oosten en low-cost carriers) de netwerkwaliteit vanbinnen verder uit door het aanbieden van lucratieve routes die van cruciaal belang zijn voor het behoud van het netwerk. Hiermee komt het behoud van het gehele netwerk dat gebaseerd is op overstappende passagiers onder druk te staan, terwijl de druk op arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden als gevolg van oneerlijke concurrentie van dag tot dag toeneemt. Op de langere termijn kunnen door dit open armen-beleid vele banen verloren gaan.

Eerst effectief selectiviteitsbeleid

Het is volgens de Nederlandse luchtvaartvakbonden zinloos om het aantal vliegbevingen te verhogen als er geen beter functionerend selectiviteitsbeleid wordt ge-

voerd. Wat ons betreft blijft het aantal vliegbevingen de komende tijd op 500.000, totdat een effectief selectiviteitsbeleid is ingevoerd dat zich richt op het beter verbinden van Nederland. Doel is om ons land te verbinden met de economische centra van de wereld waarmee we nu nog niet verbonden zijn – en niet om een achtste dagelijkse vlucht naar Malaga door een vijfde maatschappij toe te voegen.

Hoe ziet effectief selectiviteitsbeleid eruit? Het basisprincipe is dat het beleid gericht is op passagiers die overstappen op Schiphol en zakelijk verkeer tussen economische centra. Gezien het kleine achterland, de beperkte capaciteit qua vliegbevingen en andere factoren (zoals de omgeving van Schiphol), is dit de enige manier om een volwaardig netwerk aan te bieden.

Het selectiviteitsbeleid moet dus gebaseerd zijn op overstappend (zakelijk) verkeer tussen economische centra, zowel binnen Europa als intercontinentaal. Dit beleid moet natuurlijk wel kunnen rekenen op de steun van mededingingsautoriteiten. Daarnaast dient er onafhankelijk toezicht gehouden te worden op het juist uitvoeren van het selectiviteitsbeleid.

Het verhogen van de 500.000 vliegbevingen als gevolg van het implementeren van effectief selectiviteitsbeleid moet dan vervolgens met kleine jaarlijkse stappen gebeuren. Klanten kunnen hiervoor opteren op basis van toegevoegde waarde voor het netwerk de BV Nederland, werkgelegenheid op Schiphol en de aanvullende criteria die u onderaan dit position paper vindt. Dit stelt nette Europese maatschappijen in staat om hun gematigde groeitempo jaarlijks door te zetten en op deze manier zowel de netwerkwaliteit als de werkgelegenheid positief te beïnvloeden. De vakbonden in de luchtvaart zijn niet tegen het verhogen van het aantal vliegbevingen, maar stellen hieraan wel voorwaarden.

Verkeersverdelingsregeling

Verhoging van het aantal vliegbewegingen is volgens de vakbonden in de luchtvaart de eerste jaren waarschijnlijk niet nodig omdat er een 'verkeersverdelingsregel' wordt opgesteld. Dit houdt in dat vluchten en bestemmingen die niet aan de genoemde overstap- en mainportcriteria voldoen, uitgeplaatst worden naar de regionale vliegvelden in Nederland. Aan die uit te plaatsen vluchten dienen dezelfde aanvullende criteria te worden gesteld als op Schiphol van toepassing zijn. Zo kan Schiphol een veel belangrijker rol krijgen in het verbeteren van de bereikbaarheid, de werkgelegenheid en de economie van ons land, en zullen de regionale luchthavens profiteren van een groeiend aantal niet-mainportgebonden vluchten. Zowel de lusten als de lasten van de luchtvaart worden door een dergelijke maatregel beter over ons land verdeeld en hierdoor kan het aantal vliegbewegingen de komende jaren op 500.000 blijven.

Aanvullende criteria

Naast deze pure selectiviteitsmaatregelen zijn aanvullende maatregelen nodig om het netwerk en de werkgelegenheid te verbeteren:

- Allereerst dient de grondinfrastructuur op orde gebracht te worden. In mei werden reizigers geconfronteerd met lange wachtrijen voor zowel security- als paspoortcontroles, die met kunst- en vliegwerk zijn voorkomen tijdens de zomerperiode. Ook luchtzijdig moeten de nodige infrastructurele verbeteringen doorgevoerd worden, die de vliegveiligheid gaan verbeteren. Schiphol moet een inhaalslag maken om passagiers- en vrachtstromen te faciliteren, haar bereikbaarheid te vergroten en de vliegveiligheid te kunnen waarborgen.
- Het tweede aanvullende criterium is eerlijke concurrentie. De Nederlandse luchtvaart kan wereldwijd de concurrentie aan, mits het eerlijke concurrentie betreft. Op twee fronten dienen we op te boksen tegen partijen die het spel niet eerlijk spelen. Om te beginnen wordt voor intercontinentale vluchten de

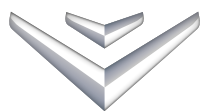
werkgelegenheid bedreigd door staatsgesubsidieerde maatschappijen als Emirates, Qatar Airways en Etihad. Deze beschikken over onuitputtelijke geldbronnen waarmee ze de Europese hubs proberen te verplaatsen naar het Midden-Oosten. Daarnaast worden we in Europa geconfronteerd met prijsvechters als Ryanair en Norwegian, waar uitbuiting, schijnzelfstandigheid en inzet van personeel uit lage-lonenlanden wordt toegestaan.

- Het respecteren van fundamentele mensenrechten en goed werkgeverschap zou de norm moeten zijn. Maatschappijen die op zwanger worden ontslag hebben staan, dienen niet feestelijk op Schiphol onthaald te worden. ILO-verdragen behoren ondertekend te worden en schijnzelfstandigheid moet bestreden te worden. Daarnaast dienen alle maatschappijen en bedrijven die zich vestigen of gevestigd zijn op de Nederlandse luchthavens zich aan het Nederlandse arbeids-, socialezekerheids- en belastingrecht te houden.
- Duurzaamheid is wat ons betreft ook een aanvullend criterium. Een balans tussen lusten en lasten van een grote luchthaven staat centraal bij selectiviteitsbeleid. Alle omgevingsaspecten dienen meegenomen te worden en maatschappelijk bewuste luchtvaartmaatschappijen horen voorrang te krijgen ten opzichte van maatschappijen die zich niet bekommeren om hun omgeving.

Samengevat

We leven nu nog in een land zonder effectief selectiviteitsbeleid. Het ondoordacht uitbreiden van het aantal vliegbewegingen is destructief voor de werkgelegenheid en de hub-positie van Schiphol. Zodra middels een effectief selectiviteitsbeleid de pretvluchten worden verdeeld over de regionale vliegvelden, kan men met kleine stapjes jaarlijks het aantal slots verhogen. Voorwaarde is dat dan de grondinfrastructuur op orde is en er sprake is van eerlijke concurrentie, het eerbiedigen van de mensenrechten, goed werkgeverschap en een duurzame bedrijfsvoering.

Ondertekend door,



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**



Meer informatie

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers
Joost J. van Doesburg (MSc)
manager public affairs
j.vandoesburg@vnnv.nl
+31 6 13 676 898

FNV
Leen van der List
Projectleider FNV Schiphol
leen.vanderlist@fnv.nl
+31 6 51 40 61 40

VNC
Kees Porskamp
Public Affairs
+31 6 2022 74 14