

# STOP

SLOPENDE  
CONCURRENTIE  
OP SCHIPHOL

## RESPECT VOOR CRUCIAAL WERK

Waardeer de mensen die Schiphol  
in de lucht houden

APRIL 2021





# INHOUDSOPGAVE

<b>SAMENVATTING</b>	<b>5</b>
<b>INLEIDING</b>	<b>6</b>
<b>DE RACE NAAR BENEDEN OP SCHIPHOL</b>	<b>7</b>
Beveiliging: 'Doing more with fewer agents!'	7
Markt dicteert afhandelingsprijzen	9
Magneet voor prijsvechters	9
Fat Cat Day	10
<b>GEVOLGEN VAN DE RACE NAAR BENEDEN</b>	<b>11</b>
Hoge werkdruk, lage salarissen	11
Werken in 'jet blast' en andere vervuilde lucht	12
Doorwerken tijdens corona	13
Prijsvechters	13
'Recordhouder gevaarlijke incidenten'	14
Criminele ondermijning	15
Afhandeling van farmaceutische producten	16
'Wij herkennen ons niet in het beeld'	16
<b>CORONA EN DE TOEKOMST VAN DE LUCHTVAART</b>	<b>18</b>
Herstart luchtvaart: een gevaarlijke mix	18
Korte termijn: prijsoorlog	19
Middellange termijn	20
<b>ONS PLAN: VAST, VEILIG EN 14</b>	<b>21</b>
Stop de uitbestedingscarroussel	21
Kan je 'gespecialiseerd werk' inbesteden	22
Vast, veilig en 14	23
<b>BRONNENLIJST</b>	<b>24</b>



# SAMENVATTING

**Schiphol is de goedkoopste grote luchthaven van Europa. Dat is een gevolg van de slopende concurrentie die de luchthaven organiseert, bijvoorbeeld in de beveiliging, de afhandeling, de schoonmaak, de ondersteuning van passagiers met mobiliteitsbeperkingen en het besloten busvervoer. Door de lage tarieven vormt Schiphol bovendien een magneet voor lowcostairlines, die op hun beurt de druk opvoeren op afhandelaars en andere bedrijven om nog sneller en goedkoper te werken.**

**Gevolgen voor werknemers:** De concurrentie zorgt voor een hoge werkdruk, onzekere banen en lonen die vaak nauwelijks boven het minimumloon liggen. De luchtvaart is een sector die in Nederland roofbouw pleegt op de gezondheid van de mensen die er werken.

**Veiligheidsrisico's:** Schiphol is beschreven als 'recordhouder gevaarlijke incidenten'. Hoge werkdruk, hoog personeelsverloop en slechte beloningen van grondpersoneel vormen risicofactoren voor de vliegveiligheid.

**Gevaarlijke mix:** Als de luchtvaart weer op gang komt, dan kan er een gevaarlijke mix ontstaan van snelle maar grillige groei van het aantal vluchten; bedrijven die financieel klem zitten en gretig zijn om weer geld te gaan verdienen; en die onervaren uitzendkrachten moeten inhuren om het werk aan te kunnen.

**Corona en de toekomst van de luchtvaart:** Op korte termijn dreigt een desastreuze prijsoorlog. Lowcostmaatschappijen als Ryanair willen van de crisis profiteren door marktaandeel te verwerven met tickets tegen bodemprijzen. Op de wat langere termijn kan de concurrentie juist afnemen, doordat er minder luchtvaartmaatschappijen overblijven.

**Vast, veilig en 14:** De luchtvaartsector dreigt zich opnieuw in een race naar beneden te storten, maar die biedt geen duurzame toekomst voor de sector. In plaats daarvan moeten we een gelijk speelveld creëren gebaseerd op vast, veilig en 14: vaste banen, veiligheid op 1 en een eerlijke beloning van minstens 14 euro per uur. Daarmee bieden we luchtvaartbedrijven de kans om zich op kwaliteit en veiligheid te richten.

**Inbesteden:** Schiphol erkent dat de race naar beneden voor problemen zorgt, maar zegt hier zelf niets aan te kunnen doen omdat het uitbestede werkzaamheden betreft. De oplossing is eenvoudig: neem de beveiligers, schoonmakers, passagiersassistenten en andere cruciale werkers zelf in dienst - net als op andere Europese luchthavens het geval is.

# INLEIDING

**In 2019 reisden drieëneenhalf keer zoveel passagiers via Schiphol als in 1993. In 2020 kwam de coronacrisis en daalde het aantal passagiers in één keer weer naar het niveau van 1993. Duizenden Schipholwerkers hebben inmiddels hun baan verloren. Niemand weet hoe de toekomst eruit ziet.**

Toch valt er wel iets te zeggen over die toekomst. Op de korte termijn dreigt een desastreuze prijzenoorlog, aangewakkerd door maatschappijen als Ryanair en Wizz Air. Voor de wat langere termijn zijn er signalen dat de concurrentie juist zou kunnen afnemen.

Hoe de toekomst eruit ziet, hebben we natuurlijk ook zelf in de hand. Juist nu moeten we nadenken over wat voor luchtvaart we in de toekomst willen. Daar ligt ook een taak voor de verantwoordelijke ministers, voor Schiphol en voor bedrijven als KLM. Maar hun enige visie is om door te gaan met de race naar beneden en alles nog goedkoper te maken.

In deze brochure leggen we uit waarom dat een slecht idee is. En hoe het anders kan.

In het eerste hoofdstuk analyseren we hoe Schiphol de goedkoopste luchthaven van Europa is geworden.

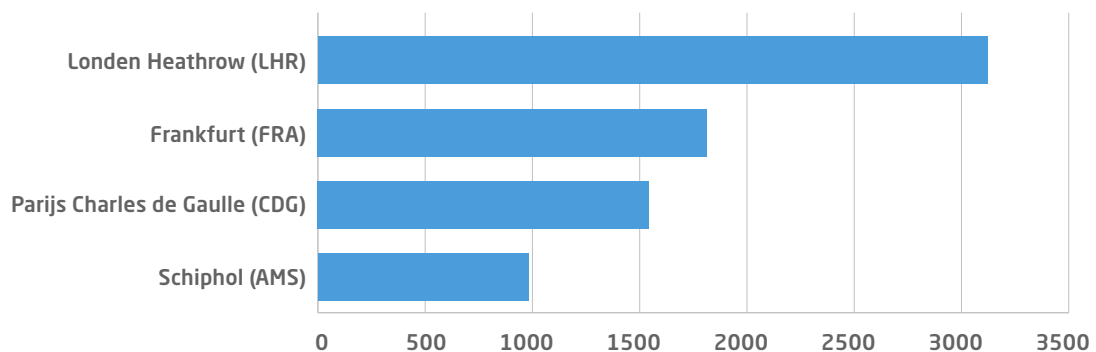
Het tweede hoofdstuk gaat over de gevolgen voor werkers en voor de vliegveiligheid.

Het derde hoofdstuk gaat over de ontwikkelingen die we kunnen verwachten op de korte en de middellange termijn.

Tenslotte presenteren we ons plan voor *Vast, veilig en 14*.

# DE RACE NAAR BENEDEN OP SCHIPHOL

**GRAFIEK 1** SCHIPHOL GOEDKOOPSTE GROTE LUCHTHAVEN VAN EUROPA



Totaal aan onder meer landingsgelden, passagiersgelden, securitykosten en passagiersbelastingen dat een luchtvaartmaatschappij betaalt voor een representatief 'pakket' aan vluchten.

Bron: SEO (2020), Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen.

De tarieven voor luchtvaartmaatschappijen zijn op Schiphol een derde lager dan op Parijs Charles de Gaulle; bijna de helft lager dan op Frankfurt en ruim tweederde lager dan op Londen Heathrow. Ook op andere manieren is Schiphol een prijsvechter. De kerosine is hier relatief goedkoop, en de tarieven van afhandelingsbedrijven horen tot de laagste van Europa.<sup>01</sup>

Een deel van de verklaring is dat Schiphol heel ver gaat met het uitbesteden van werkzaamheden. Een simpel voorbeeld om dat te illustreren: Schiphol had in 2019 2,5 duizend fte in dienst, de kleinere luchthaven München had 10 duizend mensen in dienst. Maar Schiphol gebruikt nog meer methoden om de kosten te drukken. Hieronder analyseren we hoe dat werkt.

## BEVEILIGING: 'DOING MORE WITH FEWER AGENTS!'

Ooit viel de luchthavenbeveiliging onder de verantwoordelijkheid van de Koninklijke Marechaussee, die hiervoor een contract sloot met Seceurop, een voorloper van G4S. In 2003 veranderde dat: voortaan zou Schiphol de beveiliging in gaan kopen. De Tweede Kamer was er niet gerust op. **Olga Scheltema van D66** stelde kritische vragen.<sup>02</sup>

*Kan de luchthaven inderdaad uit commerciële overwegingen bijvoorbeeld met minder beveiligingsfunctionarissen volstaan of vier beveiligingsbedrijven de opdracht geven, waardoor meer concurrentie ontstaat en de prijs gedrukt wordt? Kan dat soort dingen allemaal?*

De minister zei dat er in de praktijk weinig zou veranderen,<sup>03</sup> maar in werkelijkheid gebeurde precies waar Scheltema voor had gewaarschuwd. Binnen een jaar contracteerde Schiphol een tweede beveiligingsbedrijf en een paar jaar later werden het er vier. Al gauw kwamen er klachten over de opgevoerde concurrentie en hoge werkdruk.<sup>04</sup>

Ondertussen was Schiphol begonnen om beveiligingsbedrijven in te huren via openbare aanbestedingen. De luchthaven ontkent stevast dat dit een manier is om de kosten te drukken: "Schiphol herkent zich niet in het door FNV geschetste beeld. Volgens een woordvoerder is kwaliteit leidend bij de aanbesteding."<sup>05</sup> Maar in werkelijkheid zijn de kosten altijd leidend. Een kort historisch overzicht illustreert dat.

**2008:** Voor het eerst worden beveiligingsbedrijven ingehuurd via een openbare aanbesteding. In een presentatie voor vakgenoten legt Schiphol uit wat ze hiermee willen bereiken: 'Doing more with fewer agents!'<sup>06</sup>

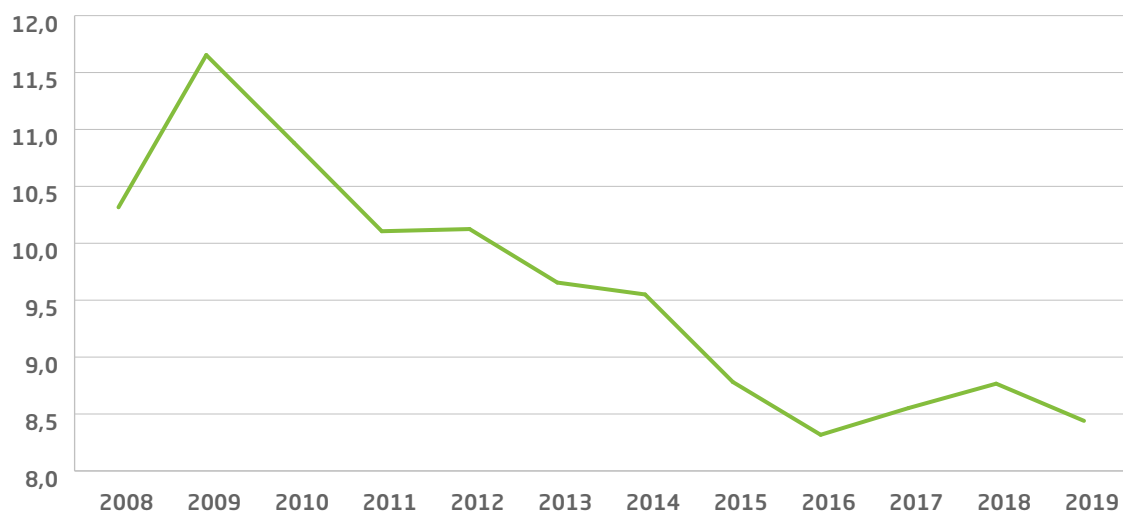
\* De eindnoten <sup>1-62</sup> verwijzen naar de aangehaalde bronnen in de bronnenlijst op pagina <...> van dit rapport.

**2014:** Schiphol probeert bij de aanbesteding een bezuiniging van 20% door te drukken. Mede hierdoor wordt de introductie van de 'centrale security' in 2015 een drama. Als gevolg van personeelstekorten staan passagiers soms urenlang in de rij voor de veiligheidscontrole. Beveiligers waarschuwen dat de toegenomen werkdruk een negatief effect heeft op de alertheid bij de uitvoering van hun werk; een zorg die ondersteund wordt door onderzoek van TNO.<sup>07</sup>

**2019:** In de Inschrijvingsleidraad benadrukt Schiphol tot drie keer toe dat de beveiligingskosten per passagier omlaag moeten. Sterker nog: bedrijven die kunnen aantonen dat ze ervaring hebben met bezuinigen op beveiligers hebben een streepje voor.<sup>08</sup> Schiphol probeert tegelijk de deur open te zetten voor bedrijven die zich niet aan de cao Particuliere Beveiliging houden, waardoor nog meer concurrentie op arbeidsvoorwaarden dreigt. Er zijn een stakingsdreiging en twee rechtszaken nodig om dat weer - deels - recht te zetten.

**2020:** Schiphol werkt aan een nieuw beveiligingsconcept dat in 2024 moet worden ingevoerd. Het streven is nog minder beveiligers en lagere arbeidskosten, bij een groeiend aantal passagiers. Schiphol zou het bijvoorbeeld 'fantastisch' vinden als het lukt om tien keer minder beveiligers in te zetten bij de bodyscanners.<sup>09</sup>

## GRAFIEK 2 BEVEILIGING STEEDS GOEDKOPER



*Operationele kosten beveiliging exclusief afschrijvingen, per vertrekkende passagier, gecorrigeerd voor inflatie. Bron: jaarverslagen Schiphol, Verkeer en vervoerscijfers Schiphol, CBS. In 2020 zijn de kosten per vertrekkende passagier uiteraard gestegen als gevolg van de abrupte daling van het aantal passagiers.*

Na de aanslagen van 11 september 2001 zijn de beveiligingskosten op alle luchthavens gestegen, ook op Schiphol. Maar Schiphol heeft vervolgens agressieve maatregelen genomen om de kosten omlaag te brengen. De effecten daarvan zie je vanaf 2009: de kosten zijn sindsdien fors gedaald.

Daarna is de daling voorlopig gestopt. Daar zijn twee verklaringen voor. Aan de ene kant heeft Schiphol in 2017 de grens bereikt van het aantal passagiers dat de luchthaven aankan. De infrastructuur raakte verstopt. Er moesten extra beveiligers worden ingezet om alles in goede banen te leiden.<sup>10</sup>

Aan de andere kant zijn de beveiligers in verzet gekomen tegen de groeiende werkdruk. Eerst met symbolische acties, maar toen dat niet voldoende was vanaf 2016 ook met stakingen en stakingsdreigingen. Waarschijnlijk heeft dat de race naar beneden in de luchthavenbeveiliging afgeremd. Je kan je natuurlijk wel afvragen of het een gezonde situatie is als beveiligers telkens opnieuw naar het stakingswapen moeten grijpen om te voorkomen dat hun werkdruk nog weer verder oploopt.



## MARKT DICTEERT AFHANDELINGSPRIJZEN

Afhandelsbedrijven zorgen onder meer voor het inchecken en boarden van passagiers en voor het inladen van bagage en vracht. Ze werken in opdracht van luchtvaartmaatschappijen, maar Schiphol bepaalt de spelregels. Op Schiphol is er felle concurrentie tussen afhandelsbedrijven. Volgens de luchthaven is die concurrentie een gevolg van Europese regels<sup>11</sup>, maar dat is de wereld op zijn kop. Schiphol introduceerde in 1993 al marktwerking, toen dat van Europa nog helemaal niet hoefde. Bovendien gaat Schiphol hierin veel verder dan wat Europa vraagt: volgens de Afhandelsrichtlijn hoeven grote luchthavens slechts twee aanbieders toe te laten, wat dan ook de gebruikelijke situatie is op veel luchthavens.

De reden waarom Schiphol marktwerking invoerde is simpel; de luchthaven wilde op deze manier de tarieven drukken.<sup>12</sup>

*Als luchthaven zijn we erbij gebaat dat prijs en aanbod van diensten door de markt worden gedictieerd. Om het vliegveld zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor maatschappijen moeten de bezoekkosten zo laag mogelijk worden gehouden. Afhandelprijzen vormen daarvan, met havengelden, een belangrijk deel.*

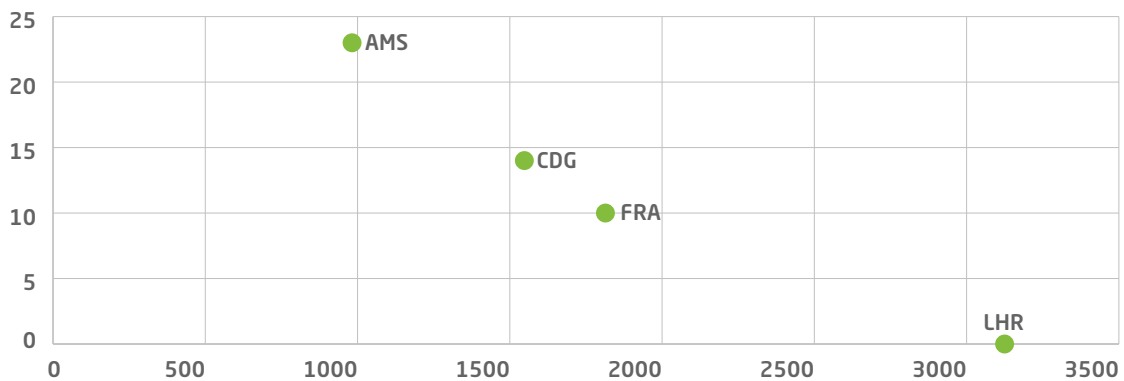
In andere Europese landen is het gebruikelijk dat je als afhandelsbedrijf een goedkeuring of licentie moet hebben om op een luchthaven actief te mogen zijn. Daar kunnen sociale, veiligheids-, en milieu-eisen aan verbonden zijn. Ook zijn er eisen met betrekking tot de financiële gezondheid van bedrijven.<sup>13</sup> De ondersteuning van passagiers met mobiliteitsbeperkingen kan een luchthaven overigens gewoon zelf doen in plaats van het uit te besteden.

Op Schiphol kan in principe elk bedrijf aan de slag om afhandeldiensten aan te bieden. Als gevolg daarvan zijn er maar liefst zeven afhandelsbedrijven actief, en onlangs is daar zelfs nog een achtste bijgekomen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen lage tarieven afdwingen door te dreigen dat ze anders overstappen naar een concurrent.

## MAGNEET VOOR PRIJSVECHTERS

Met zijn lage tarieven vormt Schiphol al jarenlang een magneet voor prijsvechters. Dat past helemaal in de filosofie van de luchthaven: "Het brengt meer concurrentie met zich mee, en dat is goed voor onze klanten."<sup>14</sup>

**GRAFIEK 3 HOE GOEDKOPER DE LUCHTHAVEN, HOE GROTER HET AANDEEL LOWCOSTVLUCHTEN**



De grafiek toont de totale 'aeronautical opbrengsten' (havengelden plus overheidsheffingen) op de x-as en het aandeel vluchten uitgevoerd door lowcostmaatschappijen/charters op de y-as, voor grote luchthavens in de EU plus Groot-Brittannië, in 2019. Bronnen: SEO (2020), Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen; SEO (2019), Monitor netwerkwaliteit en staatsgaranties 2009-2019.

De relatie tussen havengelden en type vluchten is goed te zien als je grote Europese luchthavens met elkaar vergelijkt. Hoe goedkoper de luchthaven, hoe groter het aandeel prijsvechters. Ook hier blijkt Schiphol de Europese kampioen als het gaat om de race naar beneden.

De aanwezigheid van prijsvechters zet niet alleen de ticketprijzen onder druk, maar wakkert ook de race naar beneden in andere sectoren aan. Lowcostmaatschappijen hebben een bedrijfsmodel dat erop gebaseerd is om de operationele kosten zo laag mogelijk te houden, en de omkeertijden zo kort mogelijk. Hierdoor staan afhandelaars onder druk om nog sneller en nog goedkoper te werken.<sup>15</sup>

## **'WAT IK VERNOMEN HEB IS DAT ZIJ GEEN CAO HEBBEN'**

### **TOM BLOM WERKT BIJ DE TANKDIENST VAN KLM**

'We moesten bezuinigen van minister Hoekstra. En eigenlijk zouden de breedste schouders de zwaarste lasten dragen, maar het kwam uiteindelijk ook bij ons te liggen, dat wij ook in moesten leveren.

KLM heeft afstand gedaan van de afhandeling van Transavia, die wordt uitbesteed. Dus daar gaan best wel wat banen verloren nu. We hadden zeven afhandelingsbedrijven en nu is er een achtste bijgekomen. Wat ik vernomen heb is dat zij geen cao hebben. En ik denk dat de lonen er ook nog wel wat lager liggen.

Het blauwe hart blijft altijd bestaan. Maar het doet wel pijn wat er op dit moment gebeurt. Je moet afscheid nemen van een hoop collega's en dat doet pijn.

We gaan nu actievoeren voor sociale vestigingseisen op Schiphol. Ik weet niet of die direct resultaat op gaan leveren. Als je ziet hoe Schiphol tot nog toe heeft gereageerd dan denk ik dat we nog wel wat langer door zullen moeten gaan met de acties om een punt te maken'.

## **FAT CAT DAY**

Op allerlei manieren speelt Schiphol bedrijven tegen elkaar uit om de kosten steeds verder omlaag te brengen. Zo hanteren ze in de schoonmaak dezelfde aanpak als in de beveiliging: via openbare aanbestedingen worden meerdere bedrijven ingehuurd. Ook de ondersteuning van passagiers met een mobiliteitsbeperking is uitbesteed, en hetzelfde geldt voor het busvervoer op de luchthaven. Zelfs het inhuren van uitzendkrachten zou Schiphol het liefst via een tender organiseren.<sup>16</sup>

Alles moet zo goedkoop mogelijk. Eigenlijk is er maar één uitzondering op die regel: de beloningen aan de top.

Op 14 januari 2021 om 13:33 konden we Schipholdirecteur Dick Benschop feliciteren met 'Fat Cat Day': in krap twee weken had hij al evenveel verdiend als waar iemand met een minimumloon een heel jaar voor moet werken.

Voor KLM-directeur Pieter Elbers viel dat moment al op 11 januari om 03:50.<sup>17</sup>

Een andere post waarop niet wordt bezuinigd is de vergoeding voor de leden van de Raad van Commissarissen van de Schiphol Groep. Hun beloning is in twee jaar met 28-68% verhoogd. Als het aan minister Wopke Hoekstra ligt kunnen ze nog een verhoging met 15-20% tegemoet zien (wel na de verkiezingen).<sup>18</sup>

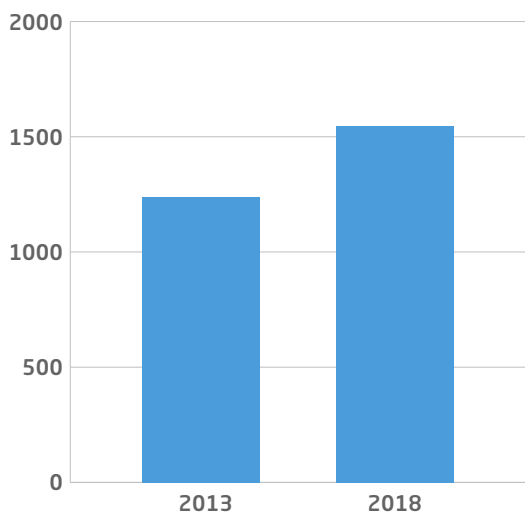
# GEVOLGEN VAN DE RACE NAAR BENEDEN

In het vorige hoofdstuk zagen we hoe Schiphol de goedkoopste luchthaven van Europa werd, door op alle mogelijke manieren bedrijven tegen elkaar uit te spelen. Maar dat heeft gevolgen voor werknemers en voor de veiligheid.

## HOGE WERKDRUK, LAGE SALARISSEN

Een belangrijke manier waarop bedrijven hun kosten verlagen is door zo weinig mogelijk mensen in dienst te nemen. Een groot deel van de Schipholwerkers heeft flexibele contracten; ze worden alleen betaald tijdens piekuren en tijdens het hoogseizoen. Ze moeten altijd klaar staan voor hun baas, maar ze moeten maar afwachten of ze daadwerkelijk worden opgeroepen en loon ontvangen. Bovendien worden op grote schaal stagiaires ingezet om te besparen op de personeelskosten. Als gevolg van de coronacrisis zitten veel flexwerkers inmiddels zonder werk.

**GRAFIEK 4 GROEIENDE WERKDRUK OP SCHIPHOL**



*Schipholwerkers moeten steeds meer passagiers en vracht afhandelen. De grafiek toont het aantal 'work load units' per fte. Bronnen: Verkeer en vervoerscijfers Schiphol; Decisio (2019), Actualisatie economische betekenis Schiphol.*

Tientallen jaren was er op Schiphol een enorme groei van het aantal passagiers, maar het aantal werknemers groeide niet mee.<sup>19</sup> Over de periode 2013-2018 is de hoeveelheid werk per fte verder toegenomen, zoals de grafiek laat zien. De werkdruk vormt dan ook een groot probleem. Uit een onderzoek onder luchthavenwerkers komt het beeld naar voren van een sector die roefbouw pleegt op de gezondheid van de mensen die er werken.<sup>20</sup>

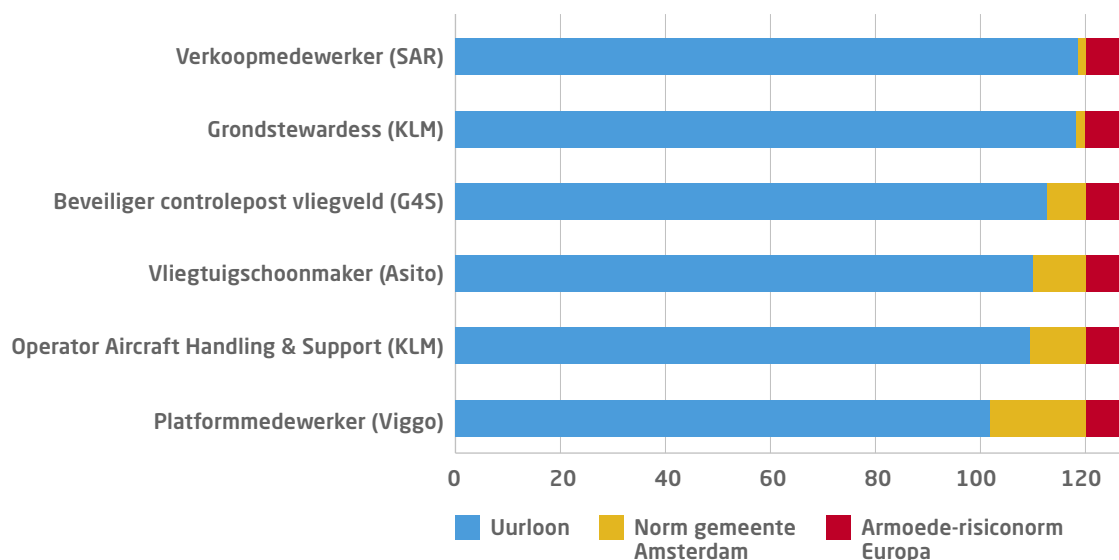
De race naar beneden heeft ook gevolgen voor de salarissen. Schipholwerkers doen zwaar en verantwoordelijk werk. Bovendien wonen ze vaak in steden waar het leven duur is, bijvoorbeeld als het gaat om de woonkosten. Je zou verwachten dat zij tenminste een leefbaar loon zouden ontvangen (Zie Grafiek 5, bladzijde 10).

Toch zijn er veel vacatures voor uitzendbanen op Schiphol met een salaris onder de armoederisiconorm. Vaak ligt de beloning zelfs onder de norm voor een leefbaar loon die de gemeente Amsterdam, als mede-eigenaar van Schiphol, hanteert. Onderzoeksjournalist **Ties Joosten** van **Follow the Money** legt uit hoe dit komt:<sup>21</sup>

*In een poging om van Schiphol de goedkoopste transferluchthaven van Europa te maken, vindt in de Haarlemmermeerpolder een concurrentieslag plaats tussen maar liefst zeven (!) verschillende bagage-afhandelaars, waarvan KLM's grondbedrijf er een is. Het gevolg van deze felle concurrentie is dat de arbeidsvoorwaarden van afhandelaars en ander grondpersoneel, in de woorden van vakbond FNV: 'tot op het bot' zijn uitgekleed.*

Inmiddels is er zelfs een achtste afhandelingsbedrijf bijgekomen, Viggo. Platformwerkers kunnen daar aan de slag voor 10,40 euro per uur.

## GRAFIEK 5 GEEN LEEFBAAR LOON



Salaris voor uitzendbanen vergeleken met de norm voor een leefbaar loon zoals de gemeente Amsterdam die hanteert en de Europese armoederisiconorm (de FNV-eis voor een minimumloon van 14 euro sluit aan op de Europese norm). De blauwe balk toont uurlonen als percentage van het minimumloon; de oranje en rode balken tonen hoeveel de lonen onder de betreffende norm zitten.

De gegevens zijn ontleend aan vacatures uit 2020 en 2021. Bruto uurlonen (aangeboden startsalaris) zijn vergeleken met het minimumuurloon bij een 38-urige werkweek op het moment dat de vacature werd geplaatst. Voor de Amsterdamse norm zie bijvoorbeeld Gemeente Amsterdam (2020), Jaarverslag deelnemingen 2019. Voor de Europese norm zie Jacob-Jan Koopmans (2020), *Waarom we 14 euro willen*. FNV.

## WERKEN IN 'JET BLAST' EN ANDERE VERVUILDE LUCHT

Uit onderzoek onder Schipholwerkers blijkt dat bijna de helft stof en uitlaatgassen inademt tijdens het werk. Een veelgenoemd probleem is het inademen van uitlaatgassen van vliegtuigen, die naar de werkplek van platformwerkers worden geblazen. Toen de FNV een meldpunt opende over ultrafijnstof, kwamen er meteen honderden meldingen binnen van platformwerkers, mensen van de tankdienst en de vliegtuigcatering, passagiersondersteuners, beveiligers, vrachtafhandelaren, technici en andere Schipholwerkers.<sup>22</sup>

In de reacties op het meldpunt komt een aantal thema's telkens terug:

- Mensen maken zich grote zorgen over de gezondheidseffecten van het werk. Ze zeggen dat veel collega's longproblemen of andere gezondheidsklachten hebben en ze zijn bang dat het werken in vervuilde lucht hieraan bijdraagt.
- Naast de uitstoot van straalmotoren zijn er klachten over verouderd grondmaterieel. "Aan de voorkant van Schiphol wordt gedaan alsof ze erg milieubewust zijn zie de elektrische bussen maar achter de hekken zijn er erg veel vervuilende machines."
- Als je een melding doet bij je werkgever dan wordt die absoluut niet serieus genomen. Moet je maar niet op Schiphol werken, is regelmatig de reactie. Of je wordt van het kastje naar de muur gestuurd: de werkgever kan er niets aan doen, Schiphol wil er niets aan doen. Of er gebeurt niets: "Uw melding wordt in behandeling genomen, en uw melding is afgerond. Via de app van de KLM seeitsayit."
- Erger nog: sommige werkers zeggen dat ze bang zijn voor repressailles. "Ben bang dat mijn contract niet verlengd gaat worden wanneer ik mijn zorgen uitspreek."

En een terugkerende klacht is dat het economische belang zwaarder weegt dan de gezondheid van Schipholwerkers. Dat verklaart misschien ook waarom Schiphol veel minder voortvarend is bij de aanpak van dit probleem dan bijvoorbeeld Kopenhagen Kastrop.

Er bestaan al jarenlang zorgen over gezondheidseffecten van uitlaatgassen uit vliegtuigmotoren, wat dit doet met je longen en je hart. Onderzoek wijst uit dat de schade vergelijkbaar is met dieselmotor uitstoot, maar actie blijft uit. Op dit moment is er wel een grootschalig gezondheidsonderzoek gestart naar gevolgen van ultrafijnstof onder omwonenden, maar daarin wordt niet gekeken naar de gevolgen voor werknemers, terwijl zij juist het meest direct blootstaan aan ultrafijnstof.

Als het aan de Schiphol Groep en de minister had gelegen, dan zou eerst de rapportage van het lopende onderzoek onder omwonenden zijn afgewacht voordat er ook maar nagedacht zou worden over gezondheidsonderzoek onder werknemers. Onder druk van acties van Schipholwerkers en op aandringen van de Tweede Kamer lijkt er nu toch een onderzoek te komen, maar onder regie van de Schiphol Groep, zonder effectieve inspraak van Schipholmedewerkers.<sup>23</sup> Metingen die aantonen wat Schipholwerkers doorstaan worden zoveel mogelijk verhinderd: "Kop in het zand, dan is er niets aan de hand!"

## DOORWERKEN TIJDENS CORONA

Tijdens de coronacrisis heeft de overheid de luchtvaart aangewezen als vitaal proces. Schiphol moest blijven functioneren, bijvoorbeeld om passagiers te repatriëren en om mondkapjes en vaccins te kunnen invliegen.

Je zou verwachten dat er zorgvuldig wordt omgegaan met de werkers die dit vitale proces draaiend houden. Vaak was het tegendeel het geval. Beschermingsmiddelen werden te laat beschikbaar gesteld en vaak pas na protesten van werkers. Werkers zeggen dat ze onder druk werden gezet om door te werken terwijl ze besmet waren of op een testuitslag zaten te wachten. Veel werkers hadden absoluut niet het gevoel dat hun inspanningen gewaardeerd werden door hun werkgever of door de Schiphol Groep. Ondertussen beweerde Schiphol dat er slechts 30 besmettingen waren op ongeveer 5.000 beveiligers - een verhaal dat onmogelijk kan kloppen.<sup>24</sup>

Wat het extra wrang maakt is dat bedrijven ondertussen de crisis misbruiken om de arbeidsvoorwaarden uit te hollen. Zo heeft KLM duizenden banen geschrapt. Zogenaamd omdat er geen werk was, maar inmiddels zijn ze op grote schaal uitzendkrachten aan het werven, voor salarissen vanaf 10,86 euro per uur, en is een deel van het afhandelingswerk uitbesteed aan een afhandelaar zonder cao.

## PRIJSVECHTERS

In 2016 besloot cabinepersoneel van Ryanair zich te organiseren en zich aan te sluiten bij de FNV. Ze hadden genoeg van de lage lonen, de onzekere contracten en de intimidatiecultuur.<sup>25</sup> Ze voerden actie en gingen over tot werkonderbrekingen. Een moedig besluit, want Ryanair heeft lak aan het Nederlands arbeidsrecht en reageert met keiharde represailles als werkers hun nek uitsteken. In dit geval reageerden ze door de basis in Eindhoven en de bijbehorende banen op te heffen. Dit was de rechter te gortig, en Ryanair moest de werkers schadeloos stellen.

Ryanair is een schoolvoorbeeld van wat er gebeurt als je de markt zo inricht dat alleen de goedkoopste bedrijven beloofd worden. Je krijgt dan bedrijven die meedogenloos met werknemers omgaan en daar nog grappen over maken ook. Die cabinepersoneel onder druk zetten om door te werken als ze ziek zijn. Die uitzendkrachten niet betalen voor de tijd die ze kwijt zijn met briefings, het in laten stappen van passagiers, het schoonmaken van het vliegtuig, en alle andere taken die ze uitvoeren als het vliegtuig niet in de lucht is. Die met opportunistische constructies de arbeids-wetten en belastingregels ontwijken. En die lokale overheden onder druk zetten om hun bedrijfsmodel te subsidiëren.

Inmiddels krijgt Ryanair concurrentie van Wizz Air uit Hongarije. Wizz Air wil groeien op de West-Europese markt, maar wel zonder vakbonden, zo heeft ceo József Váradi laten weten. Mochten werknemers zich toch organiseren, dan sluiten we de basis, kondigt hij aan. In Kiev werden actieve vakbondsleden ontslagen.<sup>26</sup>

## 'RECORDHOUDER GEVAARLIJKE INCIDENTEN'

Op 28 februari 2016 kon een landend toestel ternauwernood een botsing voorkomen met een gesleepte Boeing 787. Schiphol legde een sanctie op aan de trekkerchauffeur, een uitzendkracht werkzaam bij KLM. In plaats van de uitzendkracht te straffen, hadden ze zich misschien beter af kunnen vragen of het wel goed is voor de veiligheid dat zoveel werkers op het platform een onzeker contract hebben.

Op 12 februari 2019 ontstond schade aan een vliegtuig van Cathay Pacific, wat gevolgen had kunnen hebben voor de vliegveiligheid. Een platformwerker had een trap tegen het vliegtuig geplaatst, en aanvankelijk niet gemeld dat er schade was ontstaan. Swissport ontsloeg de platformwerker. Ze hadden zich misschien beter af kunnen vragen wat er schort aan de veiligheidscultuur in het bedrijf als een werknemer zo'n incident niet durft te melden.<sup>27</sup>

Deze voorbeelden staan niet op zich. Luchtvaartdeskundigen hebben hun zorgen uitgesproken over Schiphol als 'recordhouder gevaarlijke incidenten' bij grondoperaties. Platformwerkers noemen allerlei voorbeelden van aanrijdingen met schade aan vliegtuigen en van aanrijdingen met tankauto's op het platform. De Inspectie Leefbaarheid en Transport (ILT) benadrukt de ernst van dit soort incidenten: "Voertuigen en grondmateriaal voor het afhandelen van vliegtuigen op de grond (Ground Support Equipment, GSE) kunnen tijdens het grondproces schade aan vliegtuigen veroorzaken. Dat kan een groot risico vormen tijdens de vlucht."<sup>28</sup>

Dat er op Schiphol zoveel incidenten zijn, kan niet los gezien worden van de race naar beneden. De voorloper van de ILT legde al in 2003 de vinger op de zere plek:

*Grondafhandelingsbedrijven proberen zo goedkoop mogelijke diensten te leveren uit concurrentieoogpunt. [...] Binnen de grondafhandeling is er ook sprake van grote fluctuaties van personeel. De besparingen op personeel en grondafhandelingsmaterieel vergroten het veiligheidsrisico.*

Sindsdien is er een flinke stapel onderzoeksrapporten verschenen waarin wordt gewaarschuwd voor de risico's voor de vliegveiligheid die voortkomen uit hoge werkdruk, hoog personeelsverloop, onzekere contracten en een tekortschietende veiligheidscultuur. Het punt is alleen dat die rapporten telkens in de la verdwenen zonder dat het probleem werd aangepakt.<sup>29</sup>

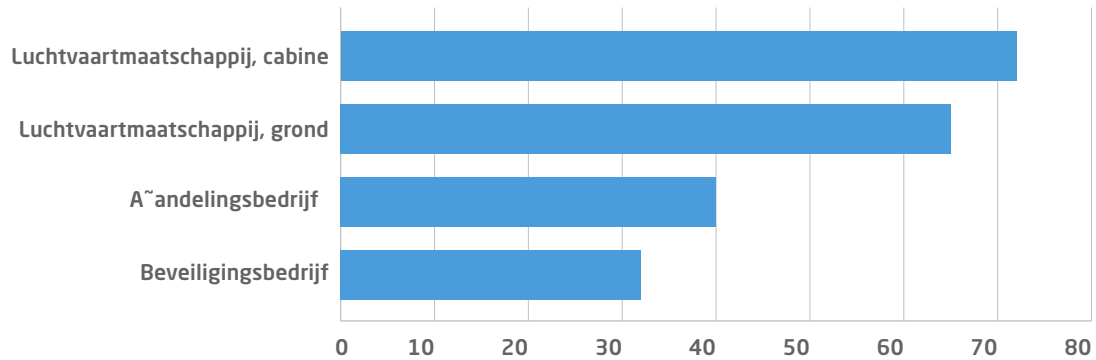
Ook het Europese luchtvaartveiligheidsagentschap EASA waarschuwt voor risico's voor de vliegveiligheid in relatie met werkdruk, personeelsverloop en de veiligheidscultuur. Daarnaast beschouwt de EASA slechte arbeidsvoorwaarden als risicofactor.<sup>30</sup> De internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO stelt dat sociale omstandigheden tot de belangrijkste oorzaken van veiligheidsincidenten horen en legt een directe relatie met de race naar beneden op de afhandelingsmarkt.<sup>31</sup>

*Despite considerable efforts by air and aerodrome operators, GHSPs [ground handling service providers] and regulators, serious accidents and incidents still occur. This suggests that there are still many areas of improvement needed. Some of the main causal factors of this situation have been identified as:*

- a) Staff issues which include quality of training, shortages, low wages, unattractive working conditions, high turnover, absenteeism, excessive overtime and fatigue.*
- b) Continued competition between service providers for ground handling contracts driven by air operators looking for the lowest costs of third party operations. This results in GHSPs struggling to maintain appropriate staffing levels.*
- c) Difficult working conditions including apron congestion with equipment and vehicles, operations at night or in poor weather conditions.*
- d) A conflict between efficiency (such as "on-time departure" performance) and the use of safe working practices.*
- e) Pressure on staff resulting from increasingly short turnaround times.*
- f) An underdeveloped safety culture within organizations.*
- g) Issues arising from maintenance and operability of ground support equipment (GSE), including aging equipment.*

Een belangrijke pijler van het luchtvaartveiligheidsbeleid is de veiligheidscultuur. Werkers moeten zich bewust zijn dat veiligheidsregels belangrijk zijn, maar ze moeten zich ook vrij voelen om aan de bel te trekken als er iets misgaat. Daarbij helpt het niet als je een uitzendcontract hebt en dus zomaar je baan kan verliezen – de ICAO benadrukt dan ook dat afhandelingsbedrijven moeten zorgen dat de verhouding tussen vaste en tijdelijke contracten in balans is.<sup>32</sup> Het helpt ook niet als er binnen het bedrijf een ‘blame culture’ bestaat waardoor mensen bang zijn om hun nek uit te steken.

### GRAFIEK 6 ‘VEILIGHEID BELANGRIJKER DAN SNELHEID’



*Percentage luchthavenwerkers dat het (helemaal) eens is met de stelling ‘Onze managers vinden het belangrijk dat we ons werk op een veilige manier uitvoeren, ook als het werk daardoor meer tijd kost’.*

*FNV (2020), Werken op Schiphol: Resultaten van een enquête onder 1.135 luchthavenwerkers.*

In de luchtvaart moet veiligheid vooropstaan, ook als dat ten koste gaat van de snelheid. Toch is het voor een flinke groep luchthavenwerkers niet vanzelfsprekend dat hun managers er ook zo over denken. Daarbij valt op dat er grote verschillen zijn. Bij luchtvaartmaatschappijen lijkt de veiligheidscultuur relatief goed op orde, maar op plekken waar het werk is uitbesteed is dat een stuk minder. Datzelfde patroon zie je bij andere vragen over de veiligheids-cultuur: juist op de plekken die het meest blootstaan aan de race naar beneden, staat de veiligheidscultuur het meest onder druk.

Om te zorgen dat op Schiphol een gezonde veiligheidscultuur ontstaat, is het belangrijk dat de luchthaven signalen hierover serieus neemt, en dat ook uitstraalt. Daar schort het soms aan. Toen Schipholwerkers aan de bel trokken over de veiligheidscultuur, ging de directeur van Schiphol niet met deze werknemers praten, maar met hun baas. “Op basis van gesprekken die wij voeren met bedrijven is Schiphol een veilige plek”, liet hij weten.<sup>33</sup>

## CRIMINELE ONDERMIJNING

De Gemeente Haarlemmermeer heeft een onderzoek laten doen naar risico’s voor criminele ondermijning op Schiphol. Het gaat vooral om drugshandel waarbij gebruik wordt gemaakt van mensen met een Schipholpas die bijvoorbeeld in de schoonmaak, de afhandeling, de catering en bij onderhoudsbedrijven werken. Kwetsbare locaties zijn onder meer bagagekelders, afhandellootsen en Schiphol Oost, inclusief de afhandeling van privévliegtuigen.

Werknemers kunnen blootstaan aan intimidatie en omkoping. Slechte arbeidsvoorwaarden en onzekere contracten vormen een risicofactor:

*Bagagemedewerkers zijn over het algemeen laag opgeleid, verrichten zwaar werk en verdienen een laag uurloon. Sommigen zijn in dienst van bijvoorbeeld de KLM, anderen werken voor uitzendbureaus. Uitzendkrachten hebben minder binding met het bedrijf waar zij werken dan vaste medewerkers. [...] De inzet van uitzendkrachten lijkt onvermijdelijk vanwege de behoefte aan flexibele personeelsinzet. Echter, uitzendwerk gaat gepaard met een belangrijk integriteitsrisico, namelijk gebrekkige screening.*

Uit het rapport blijkt dat de race naar beneden ook op een andere manier risico's met zich meebrengt voor criminele ondermijning. Scherpe concurrentie zorgt ervoor dat bedrijven in financiële moeilijkheden raken kunnen raken waardoor ze gevoelig zijn voor criminele aanbiedingen.<sup>34</sup>

## AFHANDELING VAN FARMACEUTISCHE PRODUCTEN

Luchthavens vormen een knooppunt in de distributie van farmaceutische producten zoals medicijnen en vaccins. Schiphol ziet dit al jarenlang als een strategisch belangrijk marktsegment, dat bovendien een relatief hoge winstmarge biedt. Toch loopt Schiphol achter op andere Europese luchthavens als het gaat om de afhandeling van farmaceutische producten.

Een analyse uit 2014, uitgevoerd in opdracht van brancheorganisatie Air Cargo Netherlands en de Schiphol Groep, maakt duidelijk waar de schoen wringt. De afhandeling van farmaceutische producten vereist faciliteiten om medicijnen onder gecontroleerde omstandigheden op te slaan. Hier zien we de keerzijde van de ongereguleerde afhandelingsmarkt op Schiphol:

*Bij de afhandeling faciliteiten scoort Frankfurt het hoogste. De reden hiervoor is dat Frankfurt, met Fraport en een dedicated Lufthansa pharma center de beste faciliteiten in huis heeft. Schiphol heeft dit in mindere mate, omdat de markt te versnipperd is. Op Schiphol zijn er te veel afhandelaars die te veel concurrentie aan elkaar kunnen bieden. Hierdoor zijn er veel meer afhandelaars met allemaal kleine of geen koelinstallaties in plaats van een paar gecentreerd, wat van toepassing is bij Frankfurt.*

Een betere samenwerking had dit probleem kunnen oplossen, maar afhandelaars wilden geen afspraken maken om elkaars faciliteiten te gebruiken. "Ze zijn bang dat hun klanten worden afgepakt en dat andere afhandelaars met hun klanten gaan praten en misschien met een lagere prijs komen."

Deze analyse betreft de situatie van een aantal jaar geleden en sindsdien zijn er stappen gezet om de samenwerking te verbeteren. Recenter onderzoek stelt wel dat 'farmahub' Schiphol achterblijft bij Brussel en Luxemburg. AF-KLM zegt dat Schiphol een van de belangrijkste luchthavens zal zijn voor de distributie van vaccins en dat er op Schiphol geen knelpunten worden verwacht; analisten van HSBC zien voor Schiphol slechts een secundaire rol weggelegd na Brussel en Basel.<sup>35</sup>

## 'WIJ HERKENNEN ONS NIET IN HET BEELD'

De race naar beneden gaat ten koste van kwaliteit, veiligheid en arbeidsomstandigheden. Als je aan de Schiphol Groep vraagt hoe ze zelf vinden dat het gaat, dan is de eerste reactie 'we herkennen ons niet in het geschetste beeld'. Als dit niet meer werkt, dan verschuift dit naar: 'wij gaan er niet over, dit is de verantwoordelijkheid van de bedrijven'. Hoogstens wil Schiphol bemiddelen bij de totstandkoming van cao's.<sup>36</sup>

Maar bij bedrijven op de luchthaven valt steeds meer kritiek te beluisteren op de race naar beneden en de rol die Schiphol daarbij speelt. Afhandelingsbedrijven spreken van een wild-west. "Schiphol is een van de meest liberale luchthavens ter wereld [...]. De luchthaven wil geen eisen stellen ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden, en daarom vecht iedereen elkaar de tent uit."<sup>37</sup>

Zelfs de directeur van KLM, Pieter Elbers, gaf in een onbewaakt moment toe dat concurrentie eigenlijk niet ten koste zou mogen gaan van eerlijke arbeidsvoorwaarden. "Ik vind dat je in de basis het prijsmechanisme over moet laten aan de markt, maar dat is meer een politieke overtuiging. Wat daaronder zit, is dat er eerlijke arbeidsvoorwaarden voor de mensen moeten zijn."<sup>38</sup>



Maar waarom gaan die bedrijven dan toch door met de race naar beneden? Een deel van het antwoord vinden we bij beveiligingsbedrijf Trigion. Toen Schiphol in 2014 opnieuw de beveiligingsdiensten ging aanbesteden, sprak Trigion publiekelijk zijn zorgen uit over de neerwaartse spiraal bij dit soort aanbestedingen. Het bedrijf waarschuwde dat de nadruk op de prijs niet ten koste mag gaan van de kwaliteit. Vervolgens was Trigion het enige bedrijf dat geen contractverlenging kreeg.<sup>39</sup>

Sommige bedrijven zouden graag ontsnappen aan de race naar beneden. Ze zouden graag de nadruk willen leggen op kwaliteit en goed werkgeverschap, in plaats van alleen maar bezig te zijn met de vraag hoe het nog goedkoper kan. Toch lukt het ze niet om over hun schaduw heen te springen. Ze zitten vast in een systeem dat Schiphol heeft gecreëerd. Zoals **schoonmaker Glenn Bruynius** het ziet:<sup>40</sup>

*Maar het is niet goed dat de schoonmaakbedrijven - of eigenlijk alle diensten - hier zo tegen elkaar worden uitgespeeld. Asito kan er niks aan doen. Als bedrijf moet je wel meegaan met de eisen die de luchthaven stelt. Of de bedrijven bang zijn voor Schiphol? Ja, dat denk ik wel.*

Er moeten andere spelregels komen, zoveel is duidelijk. Daar ligt een taak voor Schiphol en ook voor de minister van IenW. Maar als de minister hierop wordt aangesproken, dan schuift ze de verantwoordelijkheid van zich af: "Ik ben alle werknemers erkentelijk die ook in deze moeilijke omstandigheden hun werk op Schiphol als vanouds blijven uitoefenen. De verantwoordelijkheid voor goede arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden ligt primair bij de bedrijven die het personeel in dienst hebben."<sup>41</sup>

# CORONA EN DE TOEKOMST VAN DE LUCHTVAART

In de vorige hoofdstukken werd uitgelegd hoe Schiphol de goedkoopste luchthaven van Europa werd en wat voor gevolgen dat heeft voor de kwaliteit, de vliegveiligheid, en de werk-omstandigheden. Hoe ziet de toekomst eruit?

## 'IK VRAAG ME AF OF ZE EEN PLAN HEBBEN'

JILL LEYSNER WERKT ALS FLIGHT DISPATCHER BIJ AVIAPARTNER.

De flight dispatcher is verantwoordelijk voor alles wat nodig is om te zorgen dat een vliegtuig dat is geland zo snel mogelijk weer klaar is om te vertrekken.

Normaal handelen we honderd vluchten per dag af, door corona zijn dat er nu vijf. Er werken momenteel alleen nog vaste krachten, daarvoor ontvangt Aviapartner ook NOW-steun van de overheid. De freelancers worden niet opgeroepen. Sommige mensen met een onzeker contract hebben inmiddels wat anders gevonden.

Straks loopt de NOW misschien af. Aviapartner wil een reorganisatie doorvoeren. Ze zeggen dat ze verlies maken, ze onderbouwen dat verder niet. Natuurlijk zijn er problemen door corona, maar Aviapartner zegt altijd al dat ze verlies draaien en dat er bezuinigd moet worden. Nu komt corona daar bij.

Straks gaat het hopelijk weer beter met de luchtvaart. Ik vraag me wel af hoe dat dan gaat. De werkdruk zal weer groter worden. Mensen zullen weer moeten wennen aan twee of drie vluchten tegelijk af te halen. Je moet zo gefocused zijn. Een fout kan grote gevolgen hebben. Als je de bagage van twee vluchten door elkaar haalt dan heeft dat gevolgen voor de gewichtsverdeling en dat kan weer voor problemen zorgen bij het opstijgen en landen.

Aviapartner kan niet wachten tot de volumes weer groeien en ze weer winst kunnen maken. Maar ik weet niet of ze ook hebben nagedacht over wat er allemaal bij komt kijken. Ze denken, 'maar het ging toch goed?' Ik vraag me af of ze een plan hebben.

## HERSTART LUCHTVAART: EEN GEVAARLIJKE MIX

Als de vaccinatiecampagnes effectief zijn en de reisbeperkingen worden versoepeld, dan zal de luchtvaart weer gaan groeien. Dit kan een gevaarlijke mix worden van snelle maar grillige groei van het aantal vluchten; bedrijven die financieel klem zitten en gretig zijn om weer geld te gaan verdienen; en die onervaren uitzendkrachten moeten inhuren om het werk aan te kunnen.

De luchtvaart heeft een enorme klap gehad. Duizenden werknemers zijn op straat gezet. Bedrijven hebben maandenlang nauwelijks inkomsten gehad, met alle gevolgen voor hun financiële gezondheid. Schiphol houdt er al een tijdlang rekening mee dat 'cruciale partners' failliet kunnen gaan.<sup>42</sup>

De luchtvaart kan straks niet zomaar de knop omdraaien en weer op de oude voet verder gaan. Afhandelings-bedrijven hebben ervaren werknemers op straat gezet, die niet zomaar vervangen kunnen worden, waarschuwt luchtvaartorganisatie IATA. De Europese beveiligingswerkgevers maken zich ook zorgen: als de luchtvaart weer op gang komt dan zijn er beveiligers nodig, maar waar vind je die zo snel? In Nederland heeft D66 hierover aan de bel getrokken: "Deelt u de mening dat Schiphol hier verantwoordelijkheid zou moeten nemen, zeker gezien het feit dat het een staatsdeelneming betreft?"<sup>43</sup>

Het Europese luchtvaartveiligheidsagentschap EASA heeft verschillende publicaties uitgebracht over de risico's die voortvloeien uit de coronacrisis en de manier waarop de luchtvaart weer op gang komt na een periode waarin nauwelijks is gevlogen.<sup>44</sup> Daarbij is veel aandacht voor menselijke en organisatorische factoren:

**Financiële problemen:** Veel bedrijven in de luchtvaart kampen met financiële problemen, waardoor organisatorische en menselijke factoren te weinig aandacht kunnen krijgen: "focussing too much on returning to service and economic survival may reduce the emphasis on human and organisational factors, to the detriment of safety."

**Personeelsverloop:** De problemen worden verergerd door een hoog personeelsverloop bij afhandelingsbedrijven. "In addition to the problems faced by all personnel in not receiving training, ground handling has a high staff turnover, less secure employment, seasonal staff recruitment and seasonal training (such as for winter operations). This exacerbates problems relating to the inability of organisations to conduct training."

**Reorganisaties** kunnen zorgen dat er minder ervaren personeel beschikbaar is en dat de werkdruk toeneemt. "A reduction in available financial resources may cause the loss of key personnel and corporate knowledge, increase pressure on personnel, and affect decision-making."

**Overstappen:** Luchtvaartmaatschappijen kunnen een andere afhandelaar kiezen, omdat die goedkoper is of omdat hun vorige afhandelaar failliet is gegaan. Dit kan veiligheidsrisico's met zich meebrengen als er onvoldoende gekwalificeerd personeel is, dat bovendien andere afhandelingsprocedures gewend is. Ook hier kan een hoog personeelsverloop de problemen verergeren.

**Veiligheidscultuur:** De crisis kan ervoor zorgen dat werkers veiligheidsproblemen niet durven te melden. "Just culture principles may be at stake, due to fear that at times of crisis, mistakes may be treated as willful misconduct."

Ook in de brandstofvoorziening wordt rekening gehouden met veiligheidsrisico's als de luchtvaart weer op gang komt. Daarbij gaat het om technische risico's, zoals brandstof die lang in opslagtanks zit en vervuild kan zijn, maar er is ook veel aandacht voor menselijke factoren. Tankdiensten moeten in kaart brengen in hoeverre hun capaciteit is verminderd door ontslagen en hoeveel tijd ze nodig hebben om weer op te kunnen schalen.<sup>45</sup>

FNV Schiphol maakt zich zorgen dat er te weinig aandacht is voor extra risico's die ontstaan als de luchtvaart weer op gang komt. De inspecties zouden de luchtvaartbedrijven moeten doorlichten: zijn ze financieel gezond? Hoe stabiel is het management? Hebben ze een plan klaarliggen om straks op een verantwoorde manier op te schalen: hoe voorkomen ze dat de werkdruk onaanvaardbaar oploopt? Hoe voorkomen ze dat ze te afhankelijk worden van onervaren (uitzend-) krachten?

## KORTE TERMIJN: PRIJSOORLOG

Prijsvechters zien de coronacrisis vooral als een kans. Zo gauw de reisbeperkingen worden versoepeld zullen ze proberen marktaandeel te kopen door middel van agressieve prijsdumping.<sup>46</sup> Afgelopen zomer kregen we daar al een voorproefje van, toen Ryanair tegen dump Prijzen tickets naar 'code-oranjebestemmingen' aanbod.

Ook Wizz Air wil de crisis gebruiken om te groeien. Deze maatschappij is vooral in Midden en Oosteuropa actief, maar breidt nu ook uit naar West-Europa, met bases in Italië, Groot-Brittannië en Noorwegen. Eindhoven Airport wil ook graag een basis van Wizz Air, onder het mom dat dit goed zou zijn voor het milieu. Ondertussen ziet easyJet een 'enorme kans' om te groeien nu maatschappijen als KLM hun capaciteit hebben teruggebracht.<sup>47</sup>

Op dit moment zou het lastig zijn voor prijsvechters als Ryanair om een basis te openen op Schiphol. Er zijn te weinig slots beschikbaar, maar dat kan redelijk snel veranderen.<sup>48</sup> Michael O'Leary van Ryanair rekent er een beetje op dat er niet alleen ruimte vrij komt op grote luchthavens, maar dat hij zelfs subsidie krijgt om er een basis te openen.<sup>49</sup>

Als deze prijsvechters hun marktaandeel uitbreiden, dan heeft dat gevolgen voor de rest van de sector. Andere luchtvaartmaatschappijen staan onder druk om op hun Europese netwerk het bedrijfsmodel van de lowcost-maatschappijen te kopiëren. Er is al gesuggereerd dat AF-KLM alle Europese vluchten zou moeten overlaten aan lowcostdochter Transavia.<sup>50</sup>

Maar ook luchthavens en afhandelingsbedrijven zullen de druk van de prijsvechters voelen. József Váradi van Wizz Air heeft al laten weten dat hij verwacht dat luchthavens en andere 'stakeholders' nog meer bezuinigen en het kostenvoordeel aan hem doorgeven.<sup>51</sup> Als luchthavens hun kosten moeten verlagen, dan gaan zij de beveiligings- en schoonmaakbedrijven weer onder druk zetten om goedkoper te werken.

## MIDDELLANGE TERMIJN

Regelmatig worden voorspellingen gedaan hoeveel jaar het zal duren voordat de luchtvaart weer het niveau van voor de crisis heeft gehaald. Misschien gebeurt dat wel helemaal niet en wordt er in de toekomst structureel minder gevlogen. Zeker zo belangrijk is de vraag hoe de luchtvaart er in de toekomst uitziet.

**Minder luchtvaartmaatschappijen:** De algemene verwachting is dat sommige luchtvaartmaatschappijen de crisis niet zullen overleven. In Amerika heeft consolidatie de afgelopen decennia geleid tot minder scherpe concurrentie, hogere winsten en een sterkere onderhandelingspositie voor werknemers. Wel kwam er kritiek dat luchtvaartmaatschappijen een te groot deel van de winst aan hun aandeelhouders gaven en dat ze te weinig hebben gedaan om dienstverlening te verbeteren.

**Wie vliegt er nog:** Waarschijnlijk zullen vluchten binnen Europa sneller op gang komen dan intercontinentale vluchten. Reizen om vrienden en familie te bezoeken, inclusief reizen van arbeidsmigranten, zullen waarschijnlijk vrij snel weer op gang komen. Het aantal zakelijke passagiers zal waarschijnlijk afnemen doordat er vaker via internet wordt vergaderd. Maar als het gaat om netwerken en onderhandelen dan zal er toch vaak een voorkeur zijn voor persoonlijk contact. Daarnaast zal er vraag blijven naar zakelijke reizen omdat dit fungeert als statussymbool.

**Hubmodel:** Schiphol is erg groot in verhouding tot de binnenlandse markt. Dat komt doordat veel Europese passagiers via Amsterdam naar bestemmingen in Amerika en Azië reizen. Dat zogenaamde hubmodel kan in de toekomst onder druk komen te staan. We moeten er daarom rekening mee houden dat Schiphol in de toekomst minder passagiers zal verwerken.

**Klimaatdiscussie:** Er is toenemende maatschappelijke druk om de impact van vliegen op het klimaat terug te dringen. De sector zoekt het antwoord in technologische innovaties, maar dat heeft nog niet geleid tot oplossingen die op grote schaal kunnen worden toegepast. Er is groeiende kritiek op korte-afstandsvluchten en op extreem lage ticketprijzen.

**Rol overheid:** overheden hebben miljarden aan belastinggeld in luchtvaartmaatschappijen gestoken. Ze kunnen zich niet goed permitteren dat deze maatschappijen alsnog in de problemen raken. Hierdoor zullen ze zich meer verantwoordelijk gaan voelen voor de manier waarop de luchtvaartmarkt functioneert.

**Marktwerking:** De afgelopen decennia is de Europese en mondiale luchtvaartmarkt steeds verder geopend. Dat heeft de opkomst van prijsvechters als easyJet en Ryanair mogelijk gemaakt. Door de crisis hebben landen de toegang tot hun luchtruim juist sterk ingeperkt. Daarmee is het automatisme om de markt steeds verder te openen, niet langer vanzelfsprekend.

Deze ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat er in de toekomst meer ruimte ontstaat voor bedrijfsmodellen die gebaseerd zijn op kwaliteit en veiligheid, in plaats van de laagste prijs.

# ONS PLAN: VAST, VEILIG EN 14

Op korte termijn dreigt er een destructieve prijsoorlog, maar als we wat verder in de toekomst kijken zijn er ook kansen om de luchtvaart op een andere manier te organiseren. We staan dan ook voor een belangrijke keuze. De pavlovreactie van ministers en bedrijven is om weer volop mee te gaan in de race naar beneden. Dat betekent een keuze voor groei ten koste van werknemers en ten koste van het klimaat. Bovendien kies je dan voor een wedstrijd die je niet kan winnen: KLM kan nog zo diep in de kosten snijden, maar Ryanair en Wizz Air zullen altijd goedkoper zijn.

Er is ook een alternatief: kiezen voor een luchtvaart waarin de maatschappelijke meerwaarde centraal staat en waarin een eerlijke prijs wordt betaald voor een vliegticket. Waarin fatsoenlijk wordt omgegaan met werknemers. Waarin bedrijven zich kunnen richten op kwaliteit en veiligheid.

Dat roept natuurlijk de vraag op of bedrijven dan niet worden weggeconcurrereerd door andere bedrijven, die wel voor de race naar beneden kiezen. En dat is precies waar het om gaat. Er moet een gelijk speelveld komen: sociale spelregels voor alle bedrijven in de luchtvaart. Daar ligt een taak voor Europa, maar we moeten beginnen in Nederland, want hier is de luchtvaartmarkt het ergst ontspoord - als gevolg van Nederlands beleid.

## 'WAAROM NEEMT SCHIPHOL ONS NIET OVER'

### JOYCE WEIJLER EN GERDA VRIJHOEF WERKEN ALS BEVEILIGERS OP SCHIPHOL.

Onlangs zijn alle beveiligingscontracten opnieuw aanbesteed.

*Joyce:* 'Bedrijven kunnen inschrijven en de goedkoopst mogelijke die wordt geselecteerd. Het heeft niks meer met kwaliteit te maken, de verplichte trainingen zijn overal hetzelfde dus daar zit het hem niet in. Het is puur om de prijs naar beneden te krijgen. En de mensen op de vloer gaan het voelen, niet de managers aan de top. En dat is het probleem.'

Als je over gaat naar een ander bedrijf: bijna ieder bedrijf heeft een andere cao. De een heeft adv-dagen, de andere niet. Bij de een liggen de lonen hoger, bij de ander lager. Vrije dagen, noem maar op. Het is wel vermoeiend, je bent er maanden mee bezig, het komt in je privéleven terecht'.

*Gerda:* 'Ik heb de eerste tender meegemaakt, de tweede tender en nu de derde tender en het is steeds hetzelfde: de een verliest werk en de ander krijgt werk. En wat ik nou niet snap, waarom kan Schiphol ons zelf niet overnemen? Dat we bij de Schiphol Groep gaan horen, met een gelijkwaardige cao en met dezelfde rechten. Werkgevers zijn nu meer een detacheringbureau en wij worden als poppetjes ingezet, op tijden daar lusten de honden geen brood van. Het heeft ook gevolgen voor de veiligheid. Met al die flexkrachten en nulurencontracten is het verloop zo groot, waardoor we steeds met nieuwe mensen te maken krijgen en de veiligheid naar beneden gaat. Nu wordt er gezegd, jullie mogen blij zijn dat je werk hebt. Maar Schiphol mag ook blij zijn dat wij er staan. Ook in coronatijd, wij stáán er wel'.

## STOP DE UITBESTEDINGSCARROUSSEL

Als we aan Schiphol vragen om het probleem van de slopende concurrentie op te lossen, dan is de reactie vaak: 'we zien ook wel dat er een probleem is, maar wij gaan daar niet over'. Als dat het knelpunt is, dan is op de oplossing simpel: neem essentiële werkers zoals schoonmakers, beveiligers en passagiersassistenten zelf in dienst. Op die manier kan de luchthaven zijn verantwoordelijkheid nemen voor gezonde en veilige arbeidsvoorwaarden.

Voor Schiphol is het misschien onwennig om na te denken over inbesteding, maar buitenlandse voorbeelden laten zien dat daar niets raars aan is. Zo heeft de Manchester Airport Group tien jaar geleden het strategische besluit genomen om beveiligers zelf in dienst te nemen, omdat ze op die manier meer grip krijgen op de kwaliteit.<sup>52</sup> Kopenhagen Kastrup heeft zelf beveiligers en schoonmakers in dienst (een van de leden van de Raad van Commissarissen is een luchthavenbeveiligers); ook hier is de ervaring dat je dan meer grip hebt op de kwaliteit.<sup>53</sup> Ook London Heathrow heeft beveiligers zelf in dienst.

De Zuidengelse luchthaven Bournemouth heeft besloten om de afhandelingsactiviteiten in te besteden. Dit was zo'n succes, dat ze in maart 2020 ook de tankdienst hebben inbesteed.<sup>54</sup> Nu is Bournemouth natuurlijk veel kleiner dan Schiphol, en grote luchthavens zijn op basis van de Europese Afhandelingsrichtlijn verplicht om twee afhandelingsbedrijven toe te laten. Dat betekent echter niet dat luchthavens geen verantwoordelijkheid kunnen nemen voor de afhandeling.

Veel Duitse luchthavens hebben bijvoorbeeld een eigen afhandelingsbedrijf. Een voorbeeld is München, dat zichzelf ziet als vijfsterrenluchthaven. Activiteiten zoals afhandeling, catering en zelfs retail vormen hier onderdeel van de luchthavengroep. Op deze manier heeft men meer grip op de kwaliteit van de dienstverlening.<sup>55</sup>

Ook in Nederland hebben we ervaring met inbesteding. Het Rijk, meerderheidsaandeelhouder van Schiphol, is vijf jaar geleden begonnen om de schoonmaak in te besteden, met als doel om baanzekerheid en gezonde arbeidsomstandigheden te bieden aan schoonmakers. Uit tevredenheidsonderzoek blijkt dat de schoonmakers die in dienst bij het Rijk hoog scoren op betrokkenheid, bevlogenheid en tevredenheid.<sup>56</sup>

Inmiddels hebben D66, SP, PvdA en GroenLinks zich uitgesproken voor het inbesteden van luchthavenwerkers. "Die uitbestedingsziekte die de Nederlandse luchtvaart kenmerkt, die moeten we stoppen."<sup>57</sup>

Er is ook draagvlak in de samenleving. Een peiling onder 2.000 kiezers laat zien dat er veel steun is voor inbesteding van werkzaamheden door Schiphol. Bijna 3 op de 5 respondenten hebben een opvatting over dit onderwerp en daarvan steunt tweederde het uitgangspunt dat cruciale luchthavenwerkers in dienst moeten komen bij de Schiphol Group.<sup>58</sup>

Veel respondenten zeggen dat het eerlijker is als Schipholwerkers allemaal onder dezelfde werkgever vallen en dat het zorgt voor meer betrokkenheid: "Dan heb je het gevoel dat je bij het bedrijf hoort waar je werkt. Dat geeft meer voldoening en je hebt dan een groter verantwoordelijkheidsgevoel naar je werkgever toe. Het geeft ook meer verbinding met het bedrijf waar je werkt."

Een andere respondent vult aan: het "lijkt het er vaak op dat de schoonmaak als bijzaak wordt gezien door veel bedrijven terwijl dit juist een van de belangrijkste taken is als het gaat om uitstraling van een bedrijf."

## KAN JE 'GESPECIALISEERD WERK' INBESTEDEN

Schiphol begint inmiddels ook na te denken over inbesteding. In Studio Solidariteit zei Schipholdirecteur Dick Benschop dat de luchthaven nadenkt over het zogenaamde 'floor management' ofwel het toezicht in de terminal. Dit is in het verleden uitbesteed, maar het is 'zo'n kerntaak' dat de luchthaven zich nu afvraagt: 'zouden we daar niet iets anders moeten doen'.<sup>59</sup>

Als het floor management een kerntaak is, dan geldt dat zeker ook voor beveiliging, schoonmaak, afhandeling, passagiersondersteuning, tankdiensten en nog een aantal taken, zou je zeggen. Toch is Schiphol nog niet zo ver om dat werk ook in te besteden. De luchthaven vindt dat je die taken beter kan overlaten aan een gespecialiseerd bedrijf.

Dat is natuurlijk valse bescheidenheid: Schiphol is prima in staat om deze taken zelf uit te voeren. Neem de beveiliging: Schiphol stuurt de activiteiten zeer gedetailleerd aan, van personeelsbeleid tot dagelijkse leiding op de werkvloer. Ze hebben alle deskundigheid zelf in huis. Of neem de Schipholbrandweer: ook een gespecialiseerde taak, maar de brandweerlieden zijn gewoon bij Schiphol in dienst.

## VAST, VEILIG EN 14

Om de race naar beneden te stoppen, moet er een gelijk speelveld komen. Dit speelveld moet gebaseerd zijn op de uitgangspunten *vast, veilig en 14*, die we hieronder samenvatten.<sup>60</sup>

**Vast:** Een vaste baan met een gezond en voorspelbaar werkrooster moet de norm zijn. Op elke afdeling moet tenminste 80% van de banen een vaste baan zijn. Als een klant van dienstverlener wisselt, dan moeten werknemers worden overgenomen met behoud van arbeidsvoorwaarden. Vast werk is beter voor werknemers en het is beter voor de veiligheid.

**Veilig:** Bij grondoperaties is er te weinig aandacht voor veiligheid, zo blijkt uit een flinke stapel rapporten. Dat moet veranderen. De veiligheid moet altijd vooropstaan. Dat vereist dat de werkdruk binnen aanvaardbare grenzen blijft, bijvoorbeeld door 'operation standards' vast te leggen.

**Veertien:** Het Nederlandse minimumloon is achtergebleven bij de welvaartsontwikkeling. De FNV strijdt voor een minimumloon van 14 euro, wat overeenkomt met de Europese armoederisiconorm.<sup>61</sup> Als er ergens een plek is waar dit moet worden ingevoerd, dan is het in de luchtvaart. Mensen doen zwaar en verantwoordelijk werk, waar een leefbaar loon tegenover moet staan. Dit is ook belangrijk voor de vliegveiligheid, zoals luchtvaartveiligheidsagentschap EASA uitlegt: als je capabele mensen aan je wil binden, is het belangrijk om een eerlijke beloning te bieden.

Schiphol kan dit op verschillende manieren organiseren. Door sociale vestigingseisen te stellen aan bedrijven die actief zijn op de luchthaven. Mocht dat niet mogelijk zijn, zoals Schiphol aanvoert, dan kunnen de uitgangspunten vast, veilig en 14 worden gerealiseerd door essentiële taken in te besteden, zodat werkers in dienst komen bij de Schiphol Groep.

Er is steeds meer steun voor dit plan. De Tweede Kamer heeft gevraagd om onderzoek naar sociale vestigingseisen. Verschillende politieke partijen hebben zich uitgesproken voor het inbesteden van taken door de Schiphol Groep en kiezers staan achter dit idee. In een onderzoek onder luchthavenwerkers steunt meer dan tachtig procent de uitgangspunten vast, veilig en 14. Zoals een passagiersondersteuner het zegt: "Deze drie eisen lijken me erg geschikt om samen voor op te trekken."<sup>62</sup>

# BRONNENLIJST

- 01 German Aviation Performance, *The economic market power of Amsterdam Airport Schiphol*. 2010.  
John Versleijen, Vrachtafhandelaars Schiphol in zwaar weer door fors dalend overslagvolume. *Nieuwsblad Transport*, 11 september 2019.
- 02 Voortzetting van de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Luchtvaartwet inzake de beveiliging op luchtvaartterreinen (26607), 12 april 2001.
- 03 Zie bijvoorbeeld deze toelichting tijdens een andere vergadering: "De beveiligingstaak blijft verricht worden door het beveiligingspersoneel van Seceurop onder toezicht van de Koninklijke marechaussee en onder verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie. [...] Er is dus geen sprake van dat de beveiliging op de luchthavens zou worden geprivatiseerd. Wat betreft de controle van passagiers blijft de zaak ongewijzigd." TK 27 925 / 26 607 nr 48, 8 maart 2002
- 04 'Veiligheid Schiphol in gevaar door te hoge werkdruk.' ANP, 7 september 2005.
- 05 Sophie Blok, Schiphol-beveiligers dreigen met zomeracties. *Parool*, 18 juni 2019.
- 06 Amsterdam Airport Schiphol (2007), *presentatie Security in Progress 2008-2013*.
- 07 FNV Beveiliging (2016), *Central security: De ervaringen van Schipholbeveiligers*.
- 08 Schiphol Nederland B.V. (2019), *Inschrijvingsleidraad Europese Openbare Procedure Raamovereenkomst Beveiligingsdiensten 2020*.
- 09 "For example currently we use 2 persons at the security scanner (one male and one female) but it would be great if we can have 10 security scanners with 2 agents, all depending on what the equipment is capable of."  
Royal Schiphol Group Corporate Procurement (2020), *Market Consultation Total Security Concept 2024*. *Idem*, *Questions Regarding Market Consultation*.
- 10 Schiphol Jaarbericht 2017.
- 11 Doron Sajet, Woede over nieuw afhandelingsbedrijf op luchthaven: "Schiphol heeft lak aan personeel", *NHnieuws* 3 december 2020.
- 12 General manager Ad Rutten, geciteerd in Peter Junge en Herman Stil, Op platform Schiphol woedt een felle oorlog. *Parool*, 9 februari 1994.
- 13 Zie bijvoorbeeld Code de l'aviation civile, chapitre VI: Services d'assistance en escale; *Syndex en STC Group (2018)*, Market Access, Social Conditions, Training, Qualifications and Quality Standards in the Ground Handling Industry. ACI, ASA en ETF.
- 14 Yteke de Jong, Prijsgevecht op Schiphol: Forse uitbreiding van "Easyjet" in Amsterdam irriteert KLM. *Telegraaf*, 31 maart 2015.
- 15 Zo noemt easyJet de afhandelingskosten als een van de belangrijkste terreinen waar op is bezuinigd in het kader van het Cost and Efficiency Programme. *Jaarverslag 2019*.
- 16 Aankondiging Marktconsultatie uitvoerende flexibele taken Airport Operations. 1 februari 2019.  
Maar inmiddels overweegt Schiphol om een deel van deze taken in te besteden.
- 17 In deze schatting is ervan uitgegaan dat zowel Benschop als Elbers in 2021 geen bonus ontvangen vanwege de crisis, vanwege de offers die ze vragen van werknemers en vanwege de staatssteun die ze ontvangen. *FNV 2021*, Fat Cat Day.
- 18 Gemeente Amsterdam (2020), *Jaarverslag deelnemingen 2019*.  
Minister van Financiën (2021), Beantwoording feitelijke vragen van de vaste commissie voor Financiën aan de minister van Financiën over de Kabinetsreactie beleidsdoorlichting Deelnemingenbeleid (*Kamerstuk 31935, nr. 67*).
- 19 Voor oudere cijfers zie FNV (2016), *Witboek Schiphol*.
- 20 FNV (2020), *Werken op Schiphol: Resultaten van een enquête onder 1135 luchthavenwerkers*.
- 21 Ties Joosten, Wopkes KLM-miljarden komen nooit meer terug. *FTM*, 28 mei 2020.
- 22 FNV (2020), *Werken op Schiphol: Resultaten van een enquête onder 1135 luchthavenwerkers*.  
Doron Sajet, Honderden reacties op nieuw meldpunt fijnstof voor Schipholpersoneel. *NHnieuws*, 16 december 2019.
- 23 De Kamer had juist aangedrongen op onderzoek door het RIVM (*motie, 31 936 nr. 665*).  
Zie ook Kamervragen van Cem Laçin (SP), Blootstelling van werknemers aan vervuilde en schadelijke lucht op luchthaven Schiphol. *Ingediend 10 februari 2021*.



- <sup>24</sup> FNV (2020), Werken op Schiphol: Resultaten van een enquête onder 1135 luchthavenwerkers. Jan Salden, FNV: gezondheid Schiphol-werknemers moet onderzocht worden, want zij ademen het meeste ultrafijnstof in. *EenVandaag*, 23 augustus 2019.  
Doron Sajet, FNV: Schiphol liegt over aantal coronabesmettingen onder beveiligers. *NHNieuws*, 7 oktober 2020.
- <sup>25</sup> FNV (2018), Ryan R., de grote boze prijsvechter.
- <sup>26</sup> Timo Nowack, Interview mit Jozsef Varadi, Wizz Air: «Dann schließen wir die Basis und ziehen weiter». AeroTelegraph, 22 juni 2020. ITF Aviation Blog, Wizz Air dismisses four trade unionists in latest union-busting endeavour, 27 augustus 2020.
- <sup>27</sup> Schiphol werd door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid op de vingers getikt om de sanctie die ze hadden oplegd aan de uitzendkracht. Het ontslag van de Swissportwerker werd door de rechter teruggedraaid. Voor beide voorbeelden zie FNV (2020), Veiligheid op de grond.
- <sup>28</sup> Marcia Nieuwenhuis, Schiphol is recordhouder gevaarlijke incidenten. *AD*, 17 augustus 2017.  
FNV (2020), Werken op Schiphol: Resultaten van een enquête onder 1135 luchthavenwerkers.
- <sup>29</sup> Voor een overzicht van onderzoeken die zijn verschenen tot februari 2020 zie FNV (2020), Veiligheid op de grond. Daarna is ook door Inspectie Luchtvaart en Transport gewezen op veiligheidsrisico's in relatie met werkdruk en veiligheidscultuur, in *de Staat van Schiphol 2019*. Uit de editie Staat van Schiphol 2020 bleek bovendien dat de situatie niet verbeterd is.
- <sup>30</sup> EASA, European Plan for Aviation Safety 2021 - 2025.
- <sup>31</sup> ICAO (2019), Manual on Ground Handling.
- <sup>32</sup> "If GHSP staff avoid reporting for fear of losing their jobs then valuable data and information on safety will be lost. This is one of the main barriers to operating an open reporting or 'just culture' system." En: "GHSPs should consider maintaining an appropriate balance between temporary workers and permanent employees within the operational teams to ensure sufficient levels of experience and competency." ICAO (2019), *Ground Handling Manual*.
- <sup>33</sup> NOS, 'Werken op Schiphol is niet veilig door te sterke concurrentie'. 14 december 2020.
- <sup>34</sup> Anton van Wijk, Edward van der Torre, Gerine van Barneveld en Joey Wolsink (2020), Ondernijning op en rond luchthaven Schiphol. *Bureau Beke*.
- <sup>35</sup> HVA (2014), Hoe kan de mainport Schiphol 'most preferred hub' worden rekening houdend met de eisen en wensen van de verladers in de pharma industrie? HVA/TU Delft (2019), Smartest connected cargo airport Schiphol. Toby Sterling, 'We're ready': Schiphol airport gears up for chilled vaccine cargos, *Yahoo!Finance / Reuters*, 26 november 2020. John Versleijen, HSBC: 'Voldoende vrachtcapaciteit voor distributie covid-19 vaccin'. *Nieuwsblad Transport*, 1 december 2020.
- <sup>36</sup> Hoe dat werkt zagen we in de beveiliging. Schiphol was in 2018 inderdaad betrokken bij het totstandkomen van de sectorcao. Vlak daarna huurden ze echter een bedrijf in dat niet gebonden was aan die cao, waarmee ze de deur openzetten om de cao te ontwijken. Er waren twee rechtszaken en een stakingsdreiging voor nodig om dat weer recht te zetten.
- <sup>37</sup> Yteke de Jong, 'Eind aan wild-west bij bagageafhandelaars'. *Telegraaf*, 26 oktober 2020.
- <sup>38</sup> David Bakker, Interview Pieter Elbers (KLM): "De fase direct na het vaccin is cruciaal". *Hospitality Management*, 24 september 2020.
- <sup>39</sup> Voor bronnen zie FNV Beveiliging (2015), Central security: De ervaringen van Schipholbeveiligers.
- <sup>40</sup> Geciteerd in Jan Benjamin, Moordende concurrentie op Schiphol, personeel is bezorgd om 'race naar beneden'. *NRC*, 11 februari 2021.
- <sup>41</sup> Verslag van een Schriftelijk Overleg, 23 juni 2020. *kst-31936-785*.
- <sup>42</sup> Halfjaarbericht Royal Schiphol Group 2020.
- <sup>43</sup> IATA (2020), Guidance for ground handling return to service. CoESS (2020), The New Normal 2.0: Private Security and COVID-19 in Europe. Vragen van het lid Van Weyenberg (D66) aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Financiën en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over werkzaamheden onder Europese aanbestedingsregels bij Schiphol, 19 februari 2020.
- <sup>44</sup> Zie bijvoorbeeld EASA (2020), Review of Aviation Safety Issues Arising from the COVID-19 Pandemic. EASA (2020), The role of operators' management systems in the COVID-19 recovery phase. EASA (2021), *European Plan for Aviation Safety 2021 - 2025*.
- <sup>45</sup> Joint Inspection Group (2020), Resuming operations after pandemic response. IATA (2020), IATA, Guidance for fuel supply chain return to service.

- <sup>46</sup> Michael O’Leary (Ryanair): “We will emerge out of this with a much lower cost base, much lower than any other airlines. And we should use that to lower prices to take as much market share as we can cope with in the recovery into summer ’21 and summer ’22.” *Edited Transcript of RYA.I earnings conference call or presentation 1-Feb-21 10:00am GMT.*
- <sup>47</sup> Anna.Aero, Eindhoven interview: London Heathrow and Munich core route targets. *21 september 2020.* Philip Georgiadis, EasyJet sets sights on winning business from national flag carriers. *Financial Times, 25 januari 2021.*
- <sup>48</sup> Normaal gesproken raken maatschappijen de slots die ze niet gebruiken kwijt, maar vanwege de crisis is die regel opgeschort. Op termijn zal die regel weer van kracht worden. Maatschappijen als KLM moeten dan ofwel weer evenveel vluchten gaan uitvoeren als voor de crisis (met het risico dat die vluchten half vol zitten), ofwel slots opgeven. Daarnaast wordt gesproken over kapitaalsteun voor het moederbedrijf van KLM, AF-KLM. Er is een kans dat de EC dan als eis stelt dat AF-KLM slots in Parijs en Amsterdam opgeeft.
- <sup>49</sup> “But I think what is likely to happen at those main airports, the Charles de Gaulles, the Schiphol, Heathrows, their traffic recovery will be a lot slower only because long haul will take longer to recover. They will not be able -- I mean the legacy airlines will sit on the slots, fine, that’s their problem. But if those big hub-and-spoke airports suffer for another year or 2, it frankly couldn’t happen to nicer people. In the meantime, the sensible or intelligent ones will already have done growth incentive agreements with Ryanair and be returning to very strong growth.” *Edited Transcript of RYA.I earnings conference call or presentation 1-Feb-21 10:00am GMT.*
- <sup>50</sup> Bijvoorbeeld door de Franse centrumrechtse denktank Fondapol: Emanuel Combe en Didier Bréchemier (2020), *Après le Covid-19. Le transport aérien en Europe: Le temps de la décision. Geactualiseerde editie, december 2020.*
- <sup>51</sup> Anna.Aero, Routes Reconnected: Wizz Air CEO: 13 new bases and 260 new routes since pandemic started. *2 december 2020.*
- <sup>52</sup> MAG, *Annual Report 2012-2013.*
- <sup>53</sup> Joe Bates (2013), Good Customer Service Aids Airport Security. *Airport World, 18 oktober.*
- <sup>54</sup> Rigby Group, *Annual Report 2020.*
- <sup>55</sup> Markus Helfen, Jörg Sydow en Carsten Wirth (2020), Service Delivery Networks and Employment Relations at German Airports: Jeopardizing Industrial Peace on the Ground? *British Journal of Industrial Relations, 58(1): 168-98.*
- <sup>56</sup> Brief van de minister van SZW, 5 maart 2020, *TK 31490 nr. 275.*
- <sup>57</sup> Zie bijvoorbeeld Schiphol Talkshow, 10 februari 2021. Beschikbaar op het Youtube-kanaal van FNV Schiphol.
- <sup>58</sup> Peiling door AnalitiQs - *No Ties in opdracht van FNV, 2021.*
- <sup>59</sup> Studio Solidariteit, 2 maart 2021. Beschikbaar op het Youtube-kanaal van FNV Schiphol.
- <sup>60</sup> Er is ook een uitgebreidere versie beschikbaar.
- <sup>61</sup> <https://voor14.nl>
- <sup>62</sup> Gewijzigde motie van de leden Laçin en Kuiken over mogelijkheden voor invoering van sociale vestigingseisen in kaart brengen (t.v.v. 31936-767). FNV (2020), Werken op Schiphol: Resultaten van een enquête onder 1135 luchthavenwerkers.

## **COLOFON**

**Datum:** April 2021  
**Redactie:** FNV Schiphol  
**Lay-out:** studiofnv  
**Druk:** Repro FNV  
**Order:** 210346

