

Vergaderjaar 2023–2024

31 936

Luchtvaartbeleid

30 196

Duurzame ontwikkeling en beleid

Nr. 1096

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2023

Op 6 juli verzocht de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat om een reactie op de brief van de Vereniging Nederlands Cabinepersoneel (VNC), d.d. 21 juni 2023, inzake behoud van werkgelegenheid in een duurzame luchtvaart. Deze brief vanuit VNC werd gestuurd naar aanleiding van de reactie vanuit lenW op de gezamenlijke petitie van de vakbonden voor cabinepersoneel.¹ Hierbij ontvangt de Kamer de gevraagde reactie.

De VNC geeft in haar reactie aan kennis te hebben genomen van de reactie van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op de gezamenlijke petitie van de vakbonden voor cabinepersoneel. De VNC benadrukt het effect van een krimp van Schiphol op de werkgelegenheid voor cabinepersoneel.

Bij het Hoofdlijnenbesluit is een brede afweging van belangen gemaakt, waaronder ook de effecten op de werkgelegenheid. Zoals in de eerdere reactie op de gezamenlijke petitie van de vakbonden voor cabinepersoneel aangegeven, blijkt uit de impactanalyse dat er in de evenwichtssituatie geen effect op de netto werkgelegenheid optreedt.² Het aangehaalde getal van 13.000 banen betreft de *bruto* werkgelegenheid. Het *netto* effect is aanzienlijk kleiner, zoals ook blijkt uit de publicatie van SEO.³ Desalniettemin is het verlies van een baan ingrijpend. Zoals toegezegd tijdens het commissiedebat Luchtvaart op 27 juni 2023 (Kamerstuk 31 936, nr. 1091) zal de Kamer op de hoogte worden gehouden van de inspanningen van het Ministerie van lenW en de werkgevers op Schiphol om de negatieve werkgelegenheidseffecten van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol zo veel mogelijk te beperken.

¹ Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 1060.

² Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 1060.

³ <https://www.seo.nl/publicaties/minder-banen-door-krimp/>.

Voor de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol wordt momenteel de balanced approach-procedure gevolgd. Tijdens de consultatieperiode bestond de mogelijkheid voor alle partijen om reacties in te dienen en alternatieve maatregelen te presenteren om het gestelde geluidsdoel te behalen.⁴ Hier is vanuit de verschillende vakbonden, waaronder FNV, VNV, De Unie, VNC, VKP en NVLT ook gebruik van gemaakt. Hieruit blijkt een gemixt beeld. De gezamenlijke reactie van VNV, De Unie, VNC, VKP en NVLT benadrukt de negatieve effecten op de werkgelegenheid. Daarentegen stelt FNV in haar reactie dat een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen een daling van de werkdruk tot gevolg kan hebben en wellicht het maatschappelijk draagvlak kan vergroten, waardoor de werkzekerheid voor mensen die in de sector werken toeneemt. Dit laat de veelzijdige complexiteit binnen het Hoofdlijnenbesluit, ook op dit aspect, zien.

In de periode na de consultatie zijn alle reacties en ingebrachte alternatieve maatregelen zorgvuldig overwogen en is een afweging gemaakt om te komen tot het pakket aan maatregelen dat is genotificeerd. Op 1 september is de Kamer geïnformeerd over dit pakket aan maatregelen en de vervolgstappen in de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol.⁵ Bij de verdere effectuering van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol blijven we een zorgvuldig proces volgen, waarbij er op korte termijn ook gesproken zal worden met de verschillende vakbonden.

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

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 461.

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 481.