

Werknemers zien toekomst Antwerp Airport somber in na vertrek TUI Fly én verlies subsidies: “We zijn zéér bezorgd”

Antwerp Airport kondigde deze week aan dat het voor het eerst in vijf jaar winst maakte. Maar dat hoerabericht weegt niet op tegen het aangekondigde vertrek van TUI Fly uit Deurne én de aankondiging van de Vlaamse Overheid dat ze een kwart van de subsidies gaat schrappen. De werknemers zien de toekomst somber in.

Het goede nieuws van vorige week over de eerste winstcijfers in jaren werd aan de Luchthavenlei in Deurne al snel de kop ingeslagen door de beslissing van de Vlaamse Overheid om de jaarlijkse subsidies ferm te verlagen. In plaats van 5,8 miljoen zal Vlaanderen nog maar 4,2 miljoen euro per jaar betalen.

Na het nieuws dat luchtvaartmaatschappij TUI Fly vanaf volgend voorjaar niet meer van en naar Deurne zal vliegen, was dat al de tweede domper op de feestvreugde. Het personeel is vanzelfsprekend somber gestemd over de werkzekerheid in de nabije toekomst, zegt Steve Chuah, die in het beveiligingsteam werkt en vakbondsafgevaardigde is voor ACOD.

“De sfeer is al een tijdje ondermaats, ook omdat we in onwetendheid leven. Na het droeve nieuws van TUI heeft CEO Nathan De Valck ons gezegd dat er geen ontslagen zouden vallen tot maart. Al hoorden we hem diezelfde avond nog op ATV zeggen dat er misschien mensen naar Oostende konden verschoven worden. Ik kan u verzekeren dat er in Antwerpen weinig gegadigden zijn om elke dag twee uur naar Oostende te pendelen en twee uur terug. En op de treinen kunnen we in ons drieshiftensysteem ook al niet rekenen.”

Internationale ranking

Nu TUI Fly afhaakt, is de verwachting dat de Antwerpse luchthaven minstens één categorie zal zakken op de RFF-schaal (*Rescue and Fire Fighting*), de internationale ranking die bepaalt hoe groot de permanente beveiligings- en brandweeraanwezigheid moet zijn op een luchthaven. Brussels Airport zit in categorie 10, de hoogste; Antwerp Airport momenteel in rang 7. Maar die ranking zal ze niet kunnen vasthouden, meent professor Wouter Dewulf, luchtvaartexpert en toekomstig decaan van de Antwerp Management School.

“De categorie hangt samen met de grootte van de vliegtuigen die je kunt ontvangen. Om het simpel uit te leggen: als een toestel met 120 passagiers van de landingsbaan schuift, moeten er meer hulpverleners aanwezig zijn dan wanneer het om een toestel met twee personen gaat. Het probleem is dat die veiligheidsmensen er móéten zijn, ook als er maar twee passagiersvluchten per dag landen”, vertelt Dewulf.

“Als de luchthaven van Deurne open is, moet die volledig bemand zijn, ook voor vliegtuigen in nood of als de weersomstandigheden het landen elders te gevaarlijk maken. Je kunt je luchthaven niet zomaar open en toe doen zoals een café. Maar als TUI weg is, heeft het geen zin meer om de luchthaven op volle kracht open te houden. Dat kost dan veel te veel. Als je één of twee categorieën zakt op de RFF-schaal, zal er minder beveiliging nodig zijn. En dus minder personeel.”

“Tering naar de nering zetten”

Nochtans houdt CEO Nathan De Valck vol dat er gesprekken zijn met andere commerciële luchtvaartmaatschappijen om de plaats van TUI in te nemen. “Wij hebben zelfs de naam van KLM al horen vallen”, zegt Steve Chuah. “Maar we horen of zien niks concreets. Met onze korte startbaan is het trouwens niet evident.”

Dat laatste beaamt professor Dewulf: “Ze zeggen al tien jaar dat ze andere luchtvaartmaatschappijen zoeken, maar niemand wil komen. De startbaan is te kort voor Boeings en Airbussen. Het wordt wachten tot Regional Air Mobility (RAM) tot volle wasdom komt. Dan spreken we over elektrisch aangedreven vliegtuigen met een capaciteit van een dertigtal passagiers en een beperkte actieradius. Maar het gaat naar mijn overtuiging nog zeker vijf jaar duren voor dat een valabel businessmodel wordt. Tot die tijd gaan ze in Deurne zware tijden tegemoet. Ze zullen er de tering naar de nering moeten zetten. En dat betekent sowieso besparen op personeel. Je moet daar geen geschoolde wiskundige voor zijn.”

Met dat personeel is trouwens iets bijzonders aan de hand. Ongeveer de helft ervan is volgens Steve Chuah nog vastbenoemd als ambtenaar, in de tijd dat de Vlaamse overheid nog de eigenaar van de regionale luchthavens was. Er waren ook nog een aantal contractuelen in dienst die na de privatisering en de overname door de Franse groep EGIS op 1 januari 2014 nog een aantal extra voordelen van het overheidsstatuut konden behouden, bijvoorbeeld 35 verlofdagen in plaats van 20. “Wie na die overname in dienst kwam, werkt volgens de nieuwe voorwaarden van Egis”, zegt Chuah. “We hebben dus drie verschillende statuten hier in Deurne. Dat is een soep en het maakt de zaken er niet minder ingewikkeld op. Ondertussen is wel binnen onze beveiliging het shiftsysteem herbekeken, zodat er minder externen van beveiligingsfirma’s moeten ingeschakeld worden.”

Voor de werkgelegenheid van de ambtenaren valt wellicht nog iets te regelen met de Vlaamse Overheid, denkt Wouter Dewulf. “Maar de luchthaven zal sowieso moeten besparen en ze kan op niet veel anders meer besparen dan op het personeel. TUI stond garant voor een kwart van de inkomsten in Antwerpen, de Vlaamse Overheid voor de helft. Er is een gat van een goede 3 miljoen euro dat ze volgend jaar zullen moeten dichtfietsen. Een groot deel daarvan zal door ontslagen moeten komen. Het worden heel moeilijke jaren voor Antwerp Airport.”

“We hopen deze week op een gesprek met de directie”, zegt Steve Chuah. “We zijn zeer bezorgd.”

CEO reageert: “We houden ons aan belofte dat er tot maart 2027 geen ontslagen vallen”

Nathan De Valck, de CEO van Antwerp Airport, reageerde zondagavond laat pas op het verlies van de Vlaamse subsidies. Hij toont zich tevreden dat er eindelijk een politiek akkoord is over de werkingsmiddelen van de regionale luchthavens, maar kan naar eigen zeggen nog niet dieper ingaan op de uitwerking en de gevolgen van het akkoord. “De Vlaamse regering heeft de beslissing genomen net voor het politiek reces. We kennen nog niet alle technische details. Half augustus gaan we verder met de besprekingen.”

Deze week nog zal eerst een dialoog volgen met de werknemers. “Onze belofte dat er geen ontslagen zouden vallen tot maart 2027 blijft gehandhaafd”, zegt de CEO. Op wat daarna zal gebeuren, wil hij nog niet speculeren. Ook niet over de stelling van Wouter Dewulf dat de luchthaven minstens vijf zware jaren zullen wachten waarin het de tering naar de nering zal moeten zetten en besparen op personeel. “Bij mijn weten zit meneer Dewulf niet in onze directiekamer”, zegt De Valck. “De gesprekken zullen we voeren met het kabinet van minister De Ridder en de sociale partners. Daar zullen we niet op vooruitlopen in de krant.”

