

# Tot 6.000 euro netto, maar welhelpt minder dan bij KLM



Het Laatste Nieuws\* - 08 Jun. 2022  
Pagina 4

\* Het Laatste Nieuws/Brugge-Oostkust, Het Laatste Nieuws/Roeselare, Het Laatste Nieuws/West- & Middenkust, Het Laatste Nieuws/Antwerpen, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Kortrijk-Ieper, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/De Ring, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/Gent, Het Laatste Nieuws/Waasland & Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Aalst-Oudenaarde, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Leuven & Hageland

*De piloten bij Brussels Airlines zijn ontevreden over de hoge werkdruk en hun loon, dat niet volledig geïndexeerd wordt. "Ja, piloten bij Ryanair verdienen meer, en tegenover KLM gaat het zelfs om 6.000 euro minder. Maar ze mogen niet vergeten: Brussels Airlines is nog niet uit zwaar weer."*

Over het salaris van piloten is al lange tijd veel te doen. Zo moesten de piloten van KLM en British Airways vorig jaar 20% van hun salaris inleveren als voorwaarde voor staatssteun aan de maatschappij van de Nederlandse en Britse regering. En ook bij de herstructurering van Brussels Airlines twee jaar geleden moesten piloten een deel van hun loon omruilen. Ze kregen 30% betaald volgens een cafetariaplan. Dat is een systeem dat in het leven is geroepen om bij hogere lonen een deel sociale en fiscale lasten te vermijden. Dat deel van het loon verschijnt dus niet op de loonbrief.

"Het is budget waarmee ze 'punten' kunnen sparen om bijvoorbeeld een wagen, computer of andere extralegale voordelen mee aan te kopen, of ze kunnen dat bedrag ook investeren in beleggingen. De opties zijn nogal beperkt", verduidelijkt luchtvaartspecialist Luk De Wilde. Zulke regelingen komen vaak voor in bedrijven die mensen hogere lonen uitkeren en dus meer belastingen moeten betalen. In de banksector gebeurt het bijvoorbeeld ook geregeld op deze manier. Alleen werd dat 'cafeteria'-bedrag bij de piloten nog nooit geïndexeerd. Daarom dreigen ze met een staking op de luchthaven van Zaventem eind deze maand, net voor de start van het zomerverlof. "Al wordt een standaard cafetariaplan nooit geïndexeerd", zegt hr-dienstverlener Securex. "Je kan het vergelijken met een vaste premie."

## Slecht onderhandeld

"Daarin werd dus gewoon slecht onderhandeld", zegt luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen), die zich opwindt als het over stakingen op onze nationale luchthaven gaat. "De piloten en vakbonden mogen niet vergeten dat Brussels Airlines nog niet uit zwaar weer is. Dankzij moedermaatschappij Lufthansa en de overheid (die Brussels Airlines 290 miljoen euro leende, red.) is de vliegmaatschappij door de crisis geraakt. In tegenstelling tot Amerikaanse maatschappijen, die gedwongen werden tot massale ontslagen."

## Copiloot vs. captain

De Wilde treedt bij: "Om je een richtlijn te geven van het huidige startsalaris bij Brussels Airlines: een beginnende copiloot verdient er rond de 1.800 à 2.000 euro netto per maand. Voor captain-piloten schommelt dat tussen 4.000 en 6.000 euro netto, naargelang de anciënniteit én of ze vliegen op lange afstand of niet." Sowieso is er wel een behoorlijk verschil tussen de salarissen van copiloten korte of lange afstand, en piloten korte of lange afstand. Die kennen verschillende loonbarema's en de bedragen worden nog eens verhoogd met premies voor nachtwerk of overnachtingen in het buitenland. Reken nog op extra vergoedingen tussen 500 en 1.000 euro netto. Ter vergelijking: bij mastodonten als British Airways ligt datzelfde loon tussen 7.000 en 12.000 euro. De piloten van KLM — de best betaalde in Europa — verdienen tussen 8.000 en 12.500 euro. En piloten die vanuit Azië, China en Turkije vliegen verdienen zelfs het dubbele.

Maar niet te vergeten: piloten moeten zelf investeren in hun opleiding, die gemiddeld 100.000 euro kost.

## Kneusjes

Wie denkt dat de piloten van easyJet of Ryanair — vaak beschouwd als de 'kneusjes' binnen de sector vanwege de goedkopere ticketprijzen — sowieso minder verdienen, heeft het mis. "Daar bestaan veel misverstanden over", zegt De Wilde. "De piloten bij Ryanair verdienen beter dan bij Brussels Airlines", vervolgt De Wilde. "Dat gaat dan over een paar honderden euro's meer. De copiloten en het cabinepersoneel verdienen wel minder bij Ryanair, maar de 'chef de cabine' bijvoorbeeld meer. Je begint er misschien aan een lager loon, maar je kan veel makkelijker opklimmen en stijgen in loon." Ryanair heeft wel geen lange vluchten naar Afrika of Amerika, wat een flinke premie oplevert bij Brussels Airlines. "Brussels Airlines-piloten verdienen hetzelfde als gelijkaardige maatschappijen zoals Austrian Airlines en Scandinavian Airlines", aldus Van de Voorde. "De verloning is correct voor de positie waarin ze zich vandaag bevinden. Bij Sabena waren de lonen even hoog als bij KLM, maar Sabena ging wel failliet."

## Zelfstandigen

Nog interessant: zowel bij Brussels Airlines, Ryanair, KLM als andere gekende luchtvaartmaatschappijen werkt het overgrote merendeel van de piloten vandaag in loondienst, terwijl er pakweg vijf jaar geleden vaker met zelfstandigen werd gewerkt, die fors meer verdienen. "Ook dat was een onderdeel van de herstructurering", vervolgt De Wilde. "Bij Brussels Airlines, en bij Ryanair, werden contracten met zelfstandigen niet verlengd om te besparen."

ESTHER DE LEEBEECK

Copyright © 2022 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden