

De reizigers keren terug, de medewerkers blijven weg



De Morgen - 03 Mei 2022
Pagina 3

Zien we de chaos die zich dit weekend op de Nederlandse luchthaven Schiphol afspeelde deze zomer ook in Zaventem? Experts denken dat het niet zo'n vaart zal lopen. 'Het zal kraken en piepen, maar die extreme problemen zien we wellicht niet.'

Wachtrijen zo lang dat de brandweer water moest uitdelen, luchtvaartmaatschappijen die passagiers vroegen om vier uur voor hun vlucht te komen en de operationeel directeur die maatschappijen opriep de luchthaven zoveel mogelijk links te laten liggen om erger te voorkomen: de situatie op Schiphol was dit weekend ronduit chaotisch.

Voornaamste oorzaak voor al die problemen is het personeelstekort op de Nederlandse luchthaven. Tijdens de twee voorgaande jaren vertrokken heel wat werknemers, gaande van technisch personeel tot bagageafhandelaars. Zij keren nu niet allemaal terug, zo luidt de analyse.

Keerden wel in sneltempo terug: de reizigers. Intussen schurken we weer aan tegen niveaus van vlak voor de pandemie. Er is met andere woorden bijna even veel werk als voor de pandemie, maar er zijn minder handen om dat te doen. Ook de Londense luchthaven Heathrow had in april soortgelijke problemen.

Staat Brussels Airport hetzelfde te wachten? Vrijdag nog startte Aviato, het tewerkstellingscentrum van Brussels Airport, een wervingscampagne om de 1.200 openstaande vacatures op de luchthaven in te vullen. Half april al had Arnaud Feist, CEO van Brussels Airport Community, het over "een ernstig tekort aan arbeidskrachten". "In het slechtste geval, als we bijvoorbeeld niet genoeg bagagisten zouden vinden, zou dat operationele gevolgen kunnen hebben."

niet de hoogste lonen

De vooruitzichten zijn dus niet goed. Er komen wel weer meer reizigers, maar we zitten nog niet op het niveau van voor de pandemie. Net als in andere landen kelderde het aantal aanwervingen in de luchtvaart ook in ons land. En net als in heel wat Europese landen kampen werkgevers ook bij ons met een krapte op de arbeidsmarkt.

"Bovendien is de transportsector over het algemeen niet de sector met de hoogste lonen", zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen). "Ik vrees dat sommige mensen die een alternatief vinden daarop zullen ingaan en niet zullen terugkeren. Je moet al gebeten zijn door de job om te blijven."

Net dat laatste staat volgens Olivier Van Camp, secretaris van de socialistische vakbond BBTK BHV, steeds meer onder druk. "De luchthaven heeft voor iedereen die er werkt, iets magisch. Maar dat stapje extra, dat we veel mensen vroeger wel zagen nemen, zien we nu minder. Zelfs als de generatie die er al lang werkt nu afhaakt, wil dat wat zeggen: het familiegevoel van de luchthaven is stilaan weg."

Zeker sinds het faillissement van bagageafhandelaar Swissport zag de luchthaven veel mensen vertrekken, zegt Van Camp. "Mensen die beginnen te werken in andere sectoren, zoals de chemie, worden beter betaald en hebben betere uren. Die verhalen gaan rond."

Zijn collega-secretaris Hans Elsen, van de katholieke vakbond ACV Luchtvaart, ziet nog een bijkomende factor. "Een aantal mensen heeft twee jaar niet flexibel moeten werken, wat net wel verwacht wordt op de luchthaven. Zij kunnen het nu niet meer opbrengen om bijvoorbeeld laat of in het weekend te werken."

Het zijn verhalen die onderstreept worden door een vaststelling van het Steunpunt Werk van de KU Leuven: dat de luchtvaartsector nu al geconfronteerd wordt met een fikse uitstroom van 55-plussers. De verwachting is dat de vergrijzing de komende jaren een almaar grotere structurele druk op de sector zal leggen.

Kortom, het wordt puffen en zwoegen voor de Brusselse luchthaven de komende weken, maanden en zelfs jaren. En toch is zowat iedereen het erover eens: toestanden zoals in Schiphol en Heathrow zullen ons wellicht bespaard blijven. "Het zal kraken en piepen, maar die extreme chaos zien we wellicht niet", zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen)

flexibiliteit

Daar zijn heel wat redenen voor, maar met stip op één in alle analyses: de tijdelijke werkloosheid. In België konden werkgevers een groot deel van hun personeel dankzij de overheidsmaatregel (deeltijds) aan boord houden. Doordat de band met de werkgever niet helemaal doorgeknipt werd, keerden zij hun job minder de rug toe dan in het buitenland.

Nederland en het Verenigd Koninkrijk kennen dat minder. "Daar heeft men die mensen vaker meteen op straat gezet", zegt Dewulf. "De arbeidsvoorwaarden om mensen te ontslaan, zijn er veel flexibeler. Die buitenste schil van flexibele werknemers - die is daar gewoon weg." Die flexibiliteit wordt in de kaart gespeeld doordat Schiphol en Heathrow traditioneel 'overstapluchthavens' zijn, aldus Dewulf. "50 procent van de passagiers op Schiphol stapt daar over op een nieuwe vlucht, bijvoorbeeld van Bremen naar San Francisco. In Zaventem is dat een kwart van de passagiers. Het zorgt voor grote pieken en dalen en dus een grotere nood aan flexibele contracten."

Ook arbeidssocioloog Ludo Struyven (KU Leuven) wanhoopt niet. Niet alleen is onze arbeidsmarkt minder krap dan die in Nederland, uit zijn onderzoek bleek al dat er vóór de pandemie meer jonge (en vaak ook ongeschoolde) Brusselaars werk vonden op

Zaventem. "In deze tijden van krapte vormen de Brusselaars een belangrijke reserve. Zeker voor sectoren waar ze nu al werken: de bagageafhandeling, vrachtverwerking en opslag, horeca en interimarbeid."

Olivier Van Campsocialistische vakbond BBTK BHV

Copyright © 2022 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden