

3

Vragenuur: Vragen Smaling

Vragen van het lid Smaling aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "Grotere kans op een vermoeide piloot op jouw goedkope vlucht"**.



De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. We zijn allemaal weleens moe. We kennen waarschijnlijk ook dat oude liedje nog wel van "ik heb geen zin om op te staan ...". En daar herkennen we ons ook allemaal wel in, maar als er één beroepsgroep is die niet vermoeid mag opstaan dan zijn het wel piloten. Uit een groot onderzoek van de London School of Economics — dat is niet de eerste de beste school of economics — onder 7.000 piloten, blijkt dat zes op de tien piloten af en toe vermoeid in de cockpit zit. Vervolgens blijkt dat die oververmoeidheid aanzienlijk vaker voorkomt bij piloten van prijsvechters, van budgetmaatschappijen, namelijk bij drie kwart van hen. Ruim de helft van de ondervraagde piloten zegt niet het gevoel te hebben dat hun werkgever het probleem van oververmoeidheid serieus neemt. Eerder hebben onderzoeksjournalisten van De Groene Amsterdammer laten zien dat er met name bij Ryanair sprake is van een onthutsend beeld waar het gaat om deze problematiek.

Ryanair en andere prijsvechters maken gebruik van schijnzelfstandigheid door piloten vanuit een bv'tje werk te laten doen voor de maatschappij. Als piloot heb je een enorme schuld vanwege de dure opleiding. Die heb je dus sowieso al. Dan moet je je als piloot bij zo'n maatschappij inkopen om überhaupt te mogen vliegen. Daarna heb je de situatie dat je wordt betaald per gewerkt uur en je niet wordt doorbetaald bij ziekte; dus als je te moe wakker wordt en je zegt "ik ga maar niet", dan kun je gewoon fluiten naar je salaris. Je kunt je bovendien niet aansluiten bij een vakbond. Dus als je die hele stapel bij elkaar optelt, vraag ik mij werkelijk af waar dit naartoe gaat. De duurste stoel van Ryanair is de stoel van de piloot en dat is de enige persoon in dat vliegtuig die niet moe mag zijn. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook: hoe gaat zij dit stoppen?



Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. Het klopt dat de London School of Economics in de periode januari-maart van dit jaar een onderzoek heeft uitgevoerd naar de beleving van de veiligheidscultuur door piloten. In dat onderzoek staat overigens wel — ik hecht eraan om daarmee te beginnen — het volgende: "De Europese luchtvaart is een ultraveilige sector met een zeer indrukwekkend veiligheidsrecord". Dit is een feit dat ik hier wel graag gezegd wil hebben. Ik ga zo meteen overigens nog in op wat die beleving van piloten vervolgens van ons vraagt.

Het klopt dat bepaalde groepen piloten een negatieve perceptie van de veiligheidscultuur hebben en het is ook waar, zoals de heer Smaling zegt, dat er een relatie lijkt te liggen met bijvoorbeeld piloten die een nulurencontract hebben of die te maken hebben met andere constructies zoals pay to fly.

Wat vind ik er nou van? Om te beginnen vind ik het goed dat zo'n onderzoek er ligt. Dit onderwerp speelt namelijk al langer. Het is ook niet voor niets dat er in de tweede helft van dit jaar, sinds de zomer, als ik het goed heb, ook nieuwe regels in werking zijn getreden die op dit onderwerp, het voorkomen dat piloten te moe zijn, de boel hebben aangescherpt. Dus dat is eigenlijk al gebeurd, maar wel na de uitkomst van dit onderzoek. Dat is dus nog niet meegenomen in het onderzoek zelf. Naast dat we streng handhaven via bijvoorbeeld onze ILT, denk ik dat het goed is dat we tegelijkertijd dit onderwerp levend houden op de Europese agenda. Want, ja, de regels zijn aangescherpt en er komt ook onderzoek naar de vraag of dat voldoende werkt. Ik denk ook dat dit onderzoek van de London School of Economics door ons op die Europese agenda moet worden gezet om te kijken of we nog meer kunnen doen dan al die acties die sinds de zomer zijn gepleegd, tot en met cursussen rondom dit hele thema op managementniveau richting piloten. Ik ben het met de heer Smaling eens dat dit belangrijk is. Het gaat niet alleen over de werkelijkheid — vliegen is veilig — maar ook over de beleving van de piloten. Daar moeten we gewoon goed oog voor hebben.

De heer **Smaling** (SP):

Een poging om je te verschuilen achter Europese wet- en regelgeving ligt altijd op de loer. Dat is hier nu ook weer een beetje aan de hand. Er zijn natuurlijk Europese regels voor werk- en rusttijden, maar die worden door normale vliegmaatschappijen over het algemeen gezien als een absolute bovengrens, waar je niet bij in de buurt moet komen. Maatschappijen als Ryanair zien het echter als de norm en gaan tot het niveau van de Europese regels. Dat moet je volgens mij niet willen. Ik roep de staatssecretaris ertoe op om naar dit land te kijken. Ryanair heeft een basis in Eindhoven. Het is gewoon een nationale kwestie. Ik zou zeggen: stuur zowel de Inspectie Leefomgeving en Transport als de Arbeidsinspectie, of de Inspectie SZW, hierop af; val daar binnen en zorg ervoor dat dit niet kan voortbestaan.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Met dat laatste ben ik het eens. Dat gebeurt ook regelmatig. Er zijn audits waarin er bij wijze van spreken ongevraagd logboeken van piloten bij worden gehaald om te bekijken of mensen zich aan de regels houden. Dat moeten we doen, want het is een nationale kwestie; daar heeft de heer Smaling gelijk in. Het is echter ook een Europese kwestie, omdat we binnen Europa terecht strengere regels hebben afgesproken over de werk- en rusttijden voor piloten. Ik wil met dit onderzoek in de hand graag zien of het beter is gaan functioneren. Dan kunnen we ook doen wat de heer Smaling nu vraagt, namelijk de relatie aan de orde stellen die er al dan niet is met pay-to-flyconstructies of nulurencontracten. Mensen zijn soms onzeker omdat ze geen vast contract hebben. Dat heeft kennelijk invloed op hun gevoel van veiligheid. Dat is geen kwestie van je verschuilen, maar een kwestie van agenderen. De heer Smaling vraagt mij dat en ik doe dat. Overigens zijn de normen verantwoord en realistisch. We hebben daarmee niet een soort absolute bovengrens afgesproken.

De heer **Smaling** (SP):

Dat je het vliegen veilig kunt noemen, beaam ik. Het zou te gek zijn als er wekelijks een ongeluk plaatsvond. De veilig-

heid komt echter in conflict met de arbeidsomstandigheden. Daar maak ik me echt zorgen over. We kunnen wachten op de rechtszaak die in België is aangespannen tegen Ryanair, maar Duitsland bijvoorbeeld neemt het heft in eigen hand. Dat land heeft ballen en valt gewoon binnen bij Ryanair en verkrijgt zo informatie over de arbeidsomstandigheden van de piloten. Ik wil dat de staatssecretaris dat ook doet, want zij is er echt het type voor om het nu aan te pakken. Dat is dus mijn verzoek.

Staatssecretaris Dijkma:

Nogmaals, wij werken goed samen, ook met Duitsland, juist bij dit soort kwesties. Nederland heeft zich inderdaad als land in een Belgische zaak tegen Ryanair gevoegd, omdat we dat proces willen steunen, omdat we willen opkomen voor de rechten van werknemers in de luchtvaartsector en omdat we oneigenlijke constructies aan banden willen leggen. Dat doen we dus. Tegelijkertijd moet de relatie, zo die er is, tussen bijvoorbeeld flexcontracten of nulurencontracten en het gevoel van veiligheid bij piloten worden geagendeerd. Dat moet wel gebeuren op basis van feiten. Daar hebben we de Europese instelling EASA (European Air Safety Agency) voor nodig, want die gaat daarover. De heer Smaling mag ook daar van mij een activistische houding vragen; die krijgt hij ook.

De heer Leenders (PvdA):

We hebben het hier regelmatig over. De heer Smaling snijdt een heel belangrijk punt aan. Ik heb een vraag aan de staatssecretaris. Is het niet mogelijk om vooral de budgetmaatschappijen die hier notoir in zijn, de landingsrechten te ontnemen? Is het mogelijk om hier via de landingsrechten die we toekennen, iets aan te doen?

Staatssecretaris Dijkma:

Nogmaals, de veiligheid in de luchtvaartsector is echt goed. Dat blijkt uit het onderzoek waarover wij nu spreken. Om te beginnen moeten we dat dus vaststellen. Je hebt daarmee dus niet zomaar een titel om een maatschappij landingsrechten te ontnemen. Als de veiligheid niet goed is, komen luchtvaartmaatschappijen op een zwarte lijst, als ze bijvoorbeeld van buiten Europa komen. Dan kun je hun rechten ontnemen. Dat moet je dan ook als de sodemieter doen. Maar daar gaat het hier nu niet over. Het gaat hier over iets anders, en dat is wel belangrijk, namelijk dat piloten het gevoel van onveiligheid hebben, wellicht in relatie met het feit dat ze geen vast contract hebben en zich daar misschien zorgen over maken. Dat blijkt dan nu uit dit onderzoek. Ik heb toegezegd dat ik ook dat in Europees verband zal aankaarten ...

De voorzitter:

Dank u wel.

Staatssecretaris Dijkma:

Et cetera.