

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 137

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 april 2013

In vervolg op mijn toezeggingen tijdens het VAO Luchtvaart op 16 januari 2013 (Handelingen II 2012/13, nr. 40, item 7, blz. 50 t/m 56) informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- de arbeidsmarktsituatie van aspirant-piloten en jonge pas afgestudeerde piloten;
- reclamesleepvluchten.

Arbeidsmarkt situatie aspirant-piloten en jonge pas afgestudeerde piloten

Uw Kamerlid Kuiken heeft de regering verzocht om, met de betrokkenen uit de vliegopleidingsbranche in overleg te gaan en te onderzoeken of het mogelijk is om:

- maatregelen te nemen om de arbeidsmarkt voor piloten te verbeteren;
- de informatievoorziening door de banken aan deze starters over de voorwaarden die zijn verbonden aan de leningen te verbeteren;
- een situatie te creëren waarin jonge piloten niet langer met onredelijke
- financiële risico's worden geconfronteerd;
- inzichtelijk te maken waarom de kosten van een pilotenopleiding in Nederland hoger is dan in de voor ons omringende landen.

Ter voorbereiding op het antwoord heb ik middels een enquête informatie ingewonnen bij die Nederlandse vlietscholen, die in een integrale opleiding tot piloot aanbieden en is er aanvullend met drie scholen een aanvullend gesprek gevoerd. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd met de pilotenvakbond Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en de ABN AMRO Bank, die als enige in Nederland financiering verstrekt aan aspirant-piloten. Tevens is gesproken met de Hoge School van Amsterdam, waar de student een gecombineerde HBO- en vliegersopleiding kan volgen.

Maatregelen ter verbetering van de arbeidsmarkt

Alle partijen bevestigen dat de economische ontwikkelingen in de luchtvaart zodanig zijn, dat er sinds 2008 in Nederland maar zeer weinig jonge piloten worden aangenomen. De VNV schat in dat er nu 1.000 werkloze jonge piloten zijn. De scholen geven het volgende aan: gebaseerd op economische voorspellingen is er wereldwijd (met name in Azië, het Midden Oosten en Zuid-Amerika) in de komende decennia wel sprake van enige groei. Op langere termijn is ook opvolging van gepensioneerden van belang. Volgens de informatie van o.a. de VNV stellen daarentegen steeds meer landen quota aan het aantal buitenlandse piloten of stellen hogere ervaringseisen, waarmee zij feitelijk hun nationale arbeidsmarkt steeds meer afschermen.

De nationale arbeidsmarkt heeft ertoe geleid dat vliegscholen benadrukken dat een piloot inzetbaar moet zijn op een internationale arbeidsmarkt. De meeste scholen doen wereldwijd lobbywerk bij luchtvaartmaatschappijen om hun studenten aan de slag te krijgen, maar geven geen baangaranties. Naar hun zeggen hebben Nederlandse vliegscholen wereldwijd een goede naam en kunnen zij piloten voor de «nieuwe markten» gaan afleveren. Enkele scholen geven dan ook aan dat zij bang zijn, dat door de huidige crisis het voortbestaan van de vliegscholen in Nederland onder druk komt te staan, terwijl er mogelijk straks wel een afzetmarkt is. Teneinde de situatie op de arbeidsmarkt te verbeteren zijn meerdere vliegscholen de laatste drie jaar, nadat de gevolgen van de wereldwijde economische crisis duidelijker werden, minder studenten gaan opleiden.

Met dit doel heeft de ABN AMRO Bank aangegeven dat zij met de vliegscholen afspraken heeft gemaakt om enerzijds de instroom van nieuwe studenten te reduceren en anderzijds de uitstroom van studenten naar de arbeidsmarkt te vergroten. Dit kan zijn om per school pas één lening aan een nieuwe aspirant student te verlenen, nadat de school twee afgestudeerden (met een studieschuld) aan een baan als vlieger heeft geholpen.

Daarnaast hebben de vliegscholen in de genoemde enquête een aantal suggesties gegeven om de arbeidsmarkt te verbeteren: handhaven huidige pensioenleeftijden, creëren deeltijdfuncties, aanscherpen regeling werk- en rusttijden om meer vacatures te creëren en versoepelen passagiersrechten bij vertragingen.

Verbeteren informatievoorziening en vermindering financiële risico's

Het verbeteren van de informatievoorziening is mijns inziens onlosmakelijk verbonden met de vermindering van onredelijke financiële risico's. Op dit moment is, zoals gezegd de ABN AMRObank de enige bank in Nederland die leningen aan aspirant-piloten verstrekt. De aan te gaane schuld voor de basisopleiding is nu vastgesteld op maximaal € 120.000, zijnde de studiekosten, plus de opgelopen rente over 30 maanden. De wijze waarop de bank invulling geeft aan de zorgplicht is een samenstel van een uitgebreid informatiepakket en gesprekken in beginsel in aanwezigheid van ouders. Deze aanpak is door de AFM getoetst. De bank heeft verder laten weten dat zij een inventarisatie laat uitvoeren naar wat het Nederlandse opleidingsniveau is en hoe de bank het beste met de vliegscholen kan samenwerken. De bank geeft aan dat 95% van alle piloten met een lening bij hen kan voldoen aan de betalingsverplichting. Na afronding van de basisopleiding is een typering (de opleiding voor een bepaald type vliegtuig) noodzakelijk. In toenemende mate moet de kandidaat deze zelf financieren. Het gaat hierbij veelal om een bedrag

tussen de € 30.000 – € 60.000. Zorgpunt is dat de jonge piloot voldoende gaat verdienen om naast levensonderhoud, ook de rente en de aflossing van de bestaande en nieuwe schuld te kunnen bekostigen.

De laatste jaren is er regelmatig sprake van tijdelijke, laag betaalde contracten, waarbij na de behaalde typering en een korte contractperiode, weer plaats gemaakt moet worden voor de volgende jonge piloot. De totale schuld wordt hierdoor vergroot en het contract biedt geen structurele oplossing voor de werkloze piloot. De pas afgestudeerde piloot betaalt om voldoende vliegervaring op te doen. Het is aan de beginnende piloot om te bepalen of de mogelijk sterkere positie op de arbeidsmarkt hem de extra investering waard is.

De VNV zet actief in op informatievoorziening met betrekking tot de perspectieven op arbeidsmarkt, kosten en opleidingen. De VNV wil deze aanpak intensiveren; een openbare benchmark zou daar onderdeel van kunnen zijn.

De vlietscholen hebben laten weten dat zij de laatste jaren de nieuwe studenten voorlichten over de gestagneerde arbeidsmarkt in Nederland en Europa. De meeste scholen informeren de studenten dat hen een mondiale arbeidsmarkt wacht, waarbij sommige scholen ook voor wat betreft de groeiemarkten in het verre oosten terughoudend zijn over de arbeidsperspectieven.

Daarnaast hebben zes scholen aangegeven dat zij garantiebepalingen hebben wanneer de student de opleiding door omstandigheden niet kan afmaken. Vier scholen hebben een door de studenten gefinancierd borgfonds. De voorwaarden voor wanneer de werkloze afgestudeerde vlieger de rente en/of schuld niet kan betalen cq. afbetalen variëren en zijn niet voor alle studenten even duidelijk. Eén school heeft geen borgfonds, maar de piloot begint pas met afbetalen als hij een baan heeft. In alle gevallen is er geen sprake van schuldsanering maar van een voorziening in relatie tot de te betalen rente.

Kosten opleiding piloot in vergelijking met het buitenland

De scholen die in Nederland een geïntegreerde opleiding tot piloot bieden vragen voor deze circa 2 jaar durende opleiding € 90.000 – € 120.000. De meeste scholen herkennen de opmerking dat de prijs voor de opleiding tot verkeerspiloot in Nederland over het algemeen hoger ligt dan de prijs daarvoor in de omringende landen. De informatie die ik vanuit de sector daaromtrent heb gekregen is gericht op grote opleidingsinstituten. Zo zijn in België de vliegopleidingen net als in Nederland particuliere opleidingen en betaalt de aspirant-piloot ongeveer € 80.000. Vanuit een andere hoek is gemeld dat de prijzen in de landen om ons heen ruim onder de € 100.000 liggen. In Frankrijk kent men de Rijksgefinancierde constructie, zoals wij die vroeger hadden met de Rijksluchtvaart School. Voor Duitsland en Groot-Brittannië geldt dat de opleiding en financiering daarvan wordt verzorgd door de luchtvaartmaatschappijen. Zo betaalt Lufthansa in Duitsland het overgrote deel van de opleiding. De piloot betaalt zelf € 60.000. Dit bedrag wordt in de eerste jaren na indiensttreding via het salaris ingehouden en afgebouwd. Deze zelfde vorm kent British Airways in het Verenigd Koninkrijk voor het bedrag van circa € 100.000.

De scholen geven aan dat de hogere prijs komt omdat de kostprijzen in Nederland hoger liggen. Zij noemen de vaste kosten voor de opleidingsinstituten, zoals de salariskosten en de huisvestingskosten. Zij noemen de hogere prijs voor de operationele kosten, zoals landingskosten, brandstofprijzen en afhandelingskosten. Ten slotte worden de hoge luchtverkeers-

leidingkosten genoemd. Iedere student maakt circa 250 landingen tijdens de opleiding.

Naast de kosten voor allerlei vergunningen, worden ook de examenkosten (theorie en praktijk), de afgifte voor het brevet en de medische verklaring genoemd door de scholen als oorzaak van de hoge kostprijs. Tevens is het materieel en het onderhoud ervan duur. Tot slot bepalen de scholen als commerciële onderneming zelf welke winstmarge ze hanteren.

Op dit moment zijn er vliegscholen die een samenwerking hebben met een HBO-instelling. De pilotenopleiding, die wordt gevolgd aan een private vliegschool is dan een module binnen het totale lespakket. De piloten in spé krijgen via zo'n HBO-opleiding inzicht in de andere disciplines op het gebied van de luchtvaartveiligheid, zoals de verkeersleiders en de technici. Meer begrip en daaruit voortvloeiende samenwerking zou de luchtvaartveiligheid ten goede kunnen komen. Door de pilotenopleiding te integreren in een HBO-opleiding kan deze ook deels ondergebracht worden in de studiefinanciering. De specifieke kosten voor het praktijkgedeelte van deze pilotenopleiding vallen namelijk buiten de studiefinanciering. Tevens is de afgestudeerde breder opgeleid waardoor er een bredere arbeidsmarkt bereikbaar is. Pas enkele studenten (circa 4 à 5 studenten per jaar, per school) hebben bewust gekozen om deze gecombineerde opleiding te volgen.

Conclusie:

Ik onderken dat de afgelopen jaren de arbeidsmarkt voor jonge vliegers niet optimaal heeft gefunctioneerd waardoor er nu relatief veel werklozen zijn met aanzienlijke problemen. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat er sinds 1991 sprake is van een geprivatiseerde beroepsopleiding.

Het Kabinetsbeleid is erop gericht dat de luchtvaartsector zich middels een level-playing field, kan ontwikkelen en bijdragen aan de werkgelegenheid in brede zin. Deze inzet moet worden gecontinueerd, maar zal op korte termijn niet leiden tot een toename van de nationale vraag naar piloten. Gezien het internationale karakter van de arbeidsmarkt is er geen sprake van een lokale markt waarbij overheidsingrijpen op het aanbod c.q. opleiden van piloten van doorslaggevende invloed kan zijn op de werkgelegenheidssituatie.

De voorstellen om in te grijpen in CAO afspraken als pensioen, aantallen deeltijd banen of aanpassen EU-regels, die primair andere doelen dienen, acht ik ongewenst. Ze kunnen negatieve invloed hebben op de concurrentiepositie van Nederlandse c.q. Europese bedrijven en daarmee contraproductief zijn.

Ik constateer dat inmiddels de informatievoorziening door de bank, de scholen en de VNV op een zodanig niveau is dat de aspirant piloten in staat moeten zijn om goede weloverwogen, belangrijke beslissingen te nemen.

Ik onderken dat voor een aantal zaken in Nederland de tarieven hoger zijn dan die in het buitenland. Voor zover deze tarieven worden bepaald door de overheid zijn deze kostendekkend en zie ik geen reden om die aan te passen. Voor het overige is er sprake van marktwerking, waar ik niet in wil ingrijpen.

Kortom de door partijen zelf ingeslagen weg met beperking van het aantal opleidingsplaatsen, meer transparantie over markt en kosten van de opleidingen leiden ertoe dat aspirant vliegers kunnen weten wat hen te

wachten staat en een goede afgewogen keuze kunnen maken. Ik zal de sector erop aanspreken om deze ontwikkelingen voort te zetten.

Reclamesleepvluchten

De heer Elias heeft verzocht om het verbod tot vliegen met reclamevliegtuigjes op zondag te schrappen vanwege de grote ergernis die dit oplevert bij de betreffende ondernemers.

Het verbod waar de heer Elias op doelt, is opgenomen in de Regeling reclamesleepvliegen. In 2002 is door de ondernemers uit de branche van het reclamesleepvliegen tevens een aantal (aanvullende) hinderbeperkende afspraken voor sleepvluchten vastgelegd in een convenant met het Rijk. De aanleiding voor dit convenant waren Kameruitspraken die zich richtten op een strikter beleid voor reclamesleepvluchten, en zelfs een algeheel verbod van deze vluchten.

Door de destijds gemaakte convenantafspraken is een verbod van reclamesleepvluchten voorkomen. Eén van de convenantafspraken is dat «de Regeling reclamesleepvliegen onverkort van kracht blijft en partijen deze respecteren», waaronder dus het verbod op zondagsvluchten.

Tegen de achtergrond van de convenantafspraken en het verzoek van de heer Elias naar aanleiding van de gesignaleerde ergernis van de ondernemers is contact gezocht met de relevante branche c.q. de ondernemers die sleepvluchten uitvoeren. Ik kan u melden dat inmiddels constructief overleg gevoerd wordt met de ondernemers uit de branche. Het doel van het overleg is te verkennen op welke wijze er voor de branche een flexibelere uitvoering van hun werkzaamheden op de zondag mogelijk is, waarbij eventuele overlast voor de omgeving zoveel als mogelijk gemitigeerd kan worden. Samen met de branchepartijen wordt op dit moment een voorstel tot wijziging van het convenant reclamesleepvluchten in combinatie met een wijziging van de Regeling voorbereid.

De inspanningen van de partijen zijn er op gericht binnen drie maanden tot de ondertekening van een aangepast convenant te komen dat aan de genoemde doelstelling voldoet. Hiervan uitgaande zal ik de Kamer voor het zomerreces informeren over de uitkomsten van het overleg met de branchepartijen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld