

RECHTSPRAAK

Beperking stakingsrecht grondpersoneel KLM. Staking mag alleen doorgaan als CNV en FNV toezeggen dat vliegtuigen van partnerairlines met gebruikelijke snelheid veilig afgehandeld kunnen worden.*Feiten*

Circa 13.000 van de 26.000 medewerkers van KLM vormen haar grondpersoneel. Het grondpersoneel verzorgt niet alleen de afhandeling van vluchten van KLM, maar ook van andere luchtvaartmaatschappijen, waaronder haar zogenoemde partnerairlines, namelijk Delta Airlines, Air France, China Airlines, China Southern en Georgian Airways (hierna: de partnerairlines). Vanaf september/oktober 2024 onderhandelt KLM met VKP, de Unie, NVLT, FNV en CNV over een nieuwe Cao KLM Grond. Op 3 september 2025 heeft KLM een akkoord bereikt met VKP, de Unie en de NVLT. Een door FNV en CNV eerder aangekondigde 24-uurs staking is door de voorzieningenrechter van deze rechtbank op 25 juni 2025 verboden. Op 4 juli 2025 is voorts een aangekondigde 8-uurs staking verboden door de voorzieningenrechter van de rechtbank Amsterdam. FNV en CNV hebben een 8-uursstaking aangezegd voor 1 oktober 2025 tussen 6.00 en 14.00 uur. Medewerkers vallend onder de Cao KLM Grond worden opgeroepen om het werk neer te leggen. Aan de voorzieningenrechter ligt de vraag voor of de aangekondigde staking van het grondpersoneel van KLM op 1 oktober 2025 moet worden beperkt. Op 29 september 2025 08:00 uur heeft de voorzieningenrechter een verkort vonnis uitgesproken.

Oordeel

KLM en Schiphol betwisten in deze procedure niet dat de aangekondigde staking van 1 oktober 2025 binnen het bereik van artikel 6 sub 4 ESH valt. Beoordeeld moet vervolgens worden of KLM en Schiphol voldoende aannemelijk hebben gemaakt dat een beperking van de uitoefening van het recht op collectieve actie in het concrete geval maatschappelijk gezien dringend noodzakelijk is. De gevorderde beperking bestaat er, kort gezegd, uit dat FNV en CNV tijdens de staking een minimale bezetting beschikbaar moeten stellen om de binnenkomende vluchten van de partnerairlines af te handelen. De voorzieningenrechter heeft in het verkorte vonnis al geoordeeld dat hij het risico dat passagiers en crew na de landing gedurende langere periodes opgesloten blijven in vliegtuigen, onacceptabel acht, omdat dit een potentieel gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van die passagiers en crew. Daarbij weegt ook mee dat het waarschijnlijk moet worden geacht dat zich onder die passagiers kwetsbaren (jonge kinderen, mensen op hoge leeftijd en/of met een zwakke

gezondheid) zullen bevinden. De voorzieningenrechter is verder van oordeel dat KLM en Schiphol voldoende aannemelijk hebben gemaakt dat, ongeacht welke keuzes KLM maakt over het ten dele continueren van haar operatie, zij niet volledig kan voorkomen dat de vluchten van partnerairlines arriveren op Schiphol. KLM heeft verklaard dat zij de partnerairlines heeft verzocht tijdens de staking geen vluchten te laten aankomen op Schiphol, maar dat de partnerairlines daarop hebben geantwoord dat die vluchten tóch komen. FNV en CNV hebben deze gang van zaken betwist, maar de voorzieningenrechter is van oordeel dat die betwisting niet voldoende is gestaafd om aan de stelling van KLM voorbij te gaan en dat de passagiers en crew in de arriverende vliegtuigen niet het slachtoffer mogen worden van onzekerheid op dit punt. De voorzieningenrechter is daarom van oordeel dat gegarandeerd moet worden dat alle arriverende vluchten tijdig afgehandeld worden, om het voornoemde potentiële gevaar voor de veiligheid en de gezondheid van de passagiers en crew af te wenden, en niet alleen de gevallen waarin het gevaar voor de veiligheid en gezondheid van de passagiers en crew zich (al) heeft verwezenlijkt (een noodsituatie). Ook de rode knop van Schiphol, die inhoudt dat Schiphol in noodsituaties kan bepalen dat de staking wordt beëindigd en alle medewerkers het werk moeten hervatten, acht de voorzieningenrechter daarom geen toereikende maatregel. Het gebruik daarvan moet worden gereserveerd voor onvoorzienbaarheden. KLM en Schiphol hebben toegelicht dat de door FNV en CNV voorgestelde opties ontoereikend zijn om te garanderen dat de arriverende vluchten van de partnerairlines afgehandeld kunnen worden. De stellingen van FNV en CNV op dit punt zijn onvoldoende concreet. De voorzieningenrechter zal daarom bepalen dat de aangekondigde staking wordt verboden, tenzij FNV en CNV op dit punt een duidelijke, hierna te concretiseren, toezegging doen. Hierbij weegt de voorzieningenrechter ook mee dat FNV en CNV niet hebben weersproken dat sprake is van slechts een bescheiden beperking van het stakingsrecht en dat de aankondigde staking KLM ook mét deze beperking nog steeds (aanzienlijk) 'pijn' zal doen. Om tegemoet te komen aan de belangen van FNV en CNV zal de voorzieningenrechter wel bepalen dat voor het bemensen van de benodigde bezetting voor het afhandelen van de arriverende vluchten van de partnerairlines, eerst de werkwillenden worden ingezet en pas daarna, voor zover nog nodig, de stakers.

Instantie: Rechtbank Noord-Holland

Datum uitspraak: 29-09-2025

ECLI: ECLI:NL:RBNHO:2025:11208

Zaaknummer: C/15/369964 / KG ZA 25-612 (2)

Rechters: A.H. Schotman

Advocaten: J.M. van Slooten, M. Jovović, R. van der Stege, P.H. Burger, S.F. Sagel en N.D. Volmer

Wetsartikelen: 6 ESH en G ESH