

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
28 augustus 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VenW/DGTL-2007/10094	2060721200
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de antwoorden op de vragen van het lid Roemer over het afhandelen van vliegtuigen.

1. Herkent u het beeld dat opgeworpen wordt dat er een prijsoorlog op het platform bij het afhandelen van vliegtuigen op Schiphol is?<sup>1</sup> Kunt u uw antwoord toelichten?
1. Nee, dat beeld herken ik niet. Bij het afsluiten van afhandelingsovereenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven speelt de prijs van de te leveren diensten een belangrijke rol. Er is in deze markt sprake van stevige concurrentie, maar het is mij niet bekend dat van een "prijsoorlog" sprake is.
2. Kunt u aangeven wat de oorzaak is van deze enorme concurrentieslag bij de afhandeling? Wat is uw mening daarover?
2. In het verleden was er op veel luchthavens slechts één afhandelingsbedrijf actief, dat vaak in handen was van de nationale luchtvaartmaatschappij of luchthaven. Dit resulteerde nogal eens in een slechte dienstverlening met hoge prijzen. Dat was aanleiding voor liberalisering van de markt voor afhandelingsdiensten op Europese luchthavens op basis van Richtlijn 96/67/EG van 15 oktober 1996. In Nederland is deze Richtlijn geïmplementeerd door middel van de Regeling grondafhandeling luchtvaartterreinen van 4 februari 1999. Overigens waren op Schiphol al voor deze

---

<sup>1</sup> Het Parool, 13 juli 2007

Europese liberalisatie meerdere afhandelingsbedrijven werkzaam. De Europese liberalisatie heeft bijgedragen aan de consolidatie van afhandelingsbedrijven. Er zijn grote ondernemingen ontstaan die op meerdere luchthavens in Europa en daarbuiten actief zijn. Ook daardoor is de concurrentie toegenomen.

Ik ben positief over de liberalisatie van de afhandelingsmarkt in Europa. De luchtvaartmaatschappijen, passagiers en verladers hebben hier baat bij.

De EU Commissie heeft recentelijk een rapport uitgebracht waarin de implementatie van deze Richtlijn in de lidstaten (de 'oude' 15) en de effecten hiervan worden geanalyseerd. Het rapport trekt onder andere de volgende conclusies:

- er is meer marktwerking ontstaan op een markt die voorheen erg gesloten was;
- de verhouding prijs-kwaliteit van afhandeling bedrijven is verbeterd;
- er is sprake van enig effect op de arbeidsvoorwaarden maar een vermindering van arbeidsplaatsen is niet geconstateerd.

De Commissie is op dit moment aan het verkennen op welke wijze de Richtlijn is geïmplementeerd in de 12 nieuwe lidstaten. Na deze verkenning en op basis van het eerder genoemde rapport zal worden overwogen of het noodzakelijk is om de Richtlijn te amenderen. Deze heroverweging zal naar verwachting in de loop van 2008 plaatsvinden.

3. Kunt u aangeven hoe de afgelopen jaren de lonen en service (onder andere verdwenen bagage) zich ontwikkeld heeft bij Schiphol?
3. Ik heb geen informatie waaruit zou blijken dat het serviceniveau op Schiphol de laatste jaren zich in negatieve zin heeft ontwikkeld. De kwaliteit van de dienstverlening is overigens een zaak voor de afhandelingsbedrijven en hun klanten, de luchtvaartmaatschappijen, onderling. De loonontwikkeling bij afhandelingsbedrijven is geen verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ik heb daar dan ook geen inzicht in.

In het eerder genoemde rapport van de Commissie is ook aandacht besteed aan de kwaliteit van de dienstverlening in het algemeen. Het beeld dat in het rapport wordt gegeven is gevarieerd. Maar het aantal bedrijven dat een positief effect ten aanzien van de kwaliteit van de dienstverlening heeft gesignaleerd is in de meerderheid.

4. Deelt u de mening van de vakbonden op de luchthaven, dat de enorme concurrentie bij de afhandeling negatieve gevolgen kan hebben op de arbeidsomstandigheden van de werknemers? Zo ja, wat voor gevolgen zal dit kunnen hebben? Zo neen, waarom niet?
4. De ontwikkeling van de arbeidsomstandigheden van de grondafhandeling op de luchthaven is geen verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hierover heb ik geen informatie.

5. Bent u bereid maatregelen te nemen om te voorkomen dat er op arbeidsvoorwaarden geconcentreerd wordt bij de afhandeling op Schiphol om zodoende te voorkomen dat werknemers de dupe zijn van deze concurrentieslag? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen?
  
5. Ik zie geen aanleiding om de liberalisering van de markt voor grondaanhandelingsdiensten geheel of gedeeltelijk terug te draaien. Zoals aangegeven ben ik van mening dat deze liberalisering positief is geweest voor de luchtvaartmaatschappijen, passagiers en verladers.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings