

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2787

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de arbeidsomstandigheden bij de luchtvaartmaatschappij Norwegian Air Shuttle* (ingezonden 11 juli 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 27 augustus 2014)

Vraag 1

Wat is uw mening over de «Ierland-constructie» die Norwegian Air Shuttle toepast, door met de nieuwe maatschappij Norwegian Air International onder een Ierse licentie en gebruikmakende van het Open Skies-verdrag lijndiensten te verzorgen van West-Europa naar de Verenigde Staten?

Antwoord 1

Het is van belang te voorkomen dat door nieuwe constructies zoals die van Norwegian Air, waarbij relatief goedkoop personeel uit Aziatische landen wordt ingezet via daar gevestigde arbeidsmarktintermediairs, banen uit Nederland verdwijnen en de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart wordt ondergraven. Ik kan de zorgen van de luchtvaartmaatschappijen en de vakbonden hierover goed begrijpen. De consequenties van deze nieuwe bedrijfsmodellen moeten terdege worden onderzocht. In het AO Transportraad van 28 mei jl. hebben we hierover gesproken. Bij brief van 3 juni jl. (kenmerk 21501-33, nr. 487) is de Kamer nader geïnformeerd. Daarin staat aangegeven dat de gevolgen van deze nieuwe ontwikkelingen op arbeidsvoorwaardelijk terrein in EU-kader goed in kaart moeten worden gebracht en dat het van belang is om op basis daarvan samen met de Europese Commissie en de andere lidstaten tot een standpunt te komen. In de Transportraad van 5 juni jl. is dit onderwerp door Nederland geagendeerd, is er aangedrongen op Europese initiatieven en is de Europese Commissie gevraagd om een plan met een tijdpad.

De Commissie heeft gewezen op het al lopende onderzoek naar de verschillende praktijken op het terrein van de arbeidsvoorwaarden bij Europese luchtvaartmaatschappijen. Dit betreft onderzoek dat is geïnitieerd en wordt uitgevoerd door Europese sociale partners en wordt gefinancierd door de Commissie. Om tot een finale oordeelsvorming te kunnen komen, zal daarbij de resultaten van dit onderzoek moeten worden betrokken. Men heeft gemeld dat de resultaten eind dit jaar worden verwacht.

Vraag 2

Wat is uw standpunt inzake de recente uitspraak van Eurocommissaris Kallas, die het jammer vindt dat de Amerikaanse overheid niet instemt met de Noors-Ierse constructie om op de Verenigde Staten te vliegen?¹

Antwoord 2

De Amerikaanse overheid heeft de aanvraag van Norwegian Air nog in behandeling. Zolang hierover nog geen uitsluitel is vind ik het niet raadzaam om commentaar te geven over de genoemde uitspraken.

Vraag 3

Hoe kunnen de Ierse luchtvaartautoriteiten zinvol toezicht houden op het Air Operator Certificate (inzake technische eisen) dat door hen verleend is, als de toestellen van Norwegian Air Ierland niet aandoen en met in Thailand geregistreerd personeel vanuit Bangkok via Londen naar de Verenigde Staten vliegen?

Antwoord 3

Het is aan de Ierse Luchtvaart autoriteiten om daar invulling aan te geven en aan EASA om te controleren of dat adequaat plaatsvindt. De Ierse autoriteiten hebben met Ryanair ervaring waar het gaat om een organisatie die in meerdere landen een basis heeft en vliegtuigen en bemanningen die Ierland niet aandoen. De bases in de verschillende landen worden bezocht door de Ierse Autoriteiten.

Vraag 4

Welke lessen kunnen er worden geleerd uit de scheepvaart- en wegtransportsector als het gaat om het verschuiven van werkgelegenheid van Nederland naar Azië?

Antwoord 4

Het is in dit stadium (waarin nog analyse plaats vindt) nog te vroeg om lessen te trekken uit ontwikkelingen in andere sectoren. Vraag is ook in hoeverre de genoemde sectoren vergelijkbaar zijn voor wat betreft werkgelegenheidseffecten.

Vraag 5

Heeft de Europese Commissie het Nederlandse verzoek dat is ingebracht tijdens de Transportraad van 5 juni 2014, om een planning op te stellen voor verdere initiatieven met betrekking tot werkgelegenheid, sociale omstandigheden en eerlijke concurrentie, ingewilligd? Zo ja, welke stappen wilt u dat de Europese Commissie concreet gaat nemen?

Antwoord 5

De Commissie heeft aangegeven dat de genoemde studie uitgevoerd door de Europese sociale partners naar bestaande praktijken op arbeidsvoorwaardelijk terrein bij Europese luchtvaartmaatschappijen, eind van dit jaar wordt verwacht. Bovendien heeft de commissie bevestigd dat de discussie in EU verband met betrekking tot de ontwikkelingen inzake nieuwe bedrijfsmodellen zoals dat van NAI in het najaar zal worden hervat.

Vraag 6

Welke maatregelen bent u zelf van plan te nemen om werkgelegenheid in Nederland, acceptabele arbeidsomstandigheden en eerlijke concurrentie voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te waarborgen?

Antwoord 6

De luchtvaartsector is van groot belang voor de Nederlandse economie en daarbij zeker ook voor de werkgelegenheid in de sector zelf en daarbuiten. Ik zet me in voor een sterke positie van de Nederlandse luchtvaartsector, door onder meer het bevorderen van eerlijke concurrentieverhoudingen. Gezien

¹ http://www.nytimes.com/2014/06/11/business/international/US-action-against-norwegian-air-draws-criticism.html?_r=0

het internationale karakter van de luchtvaart is samenwerking in onder meer EU kader daarbij cruciaal.

Daarom heb ik het onderwerp ook in de Transportraad van 5 juni jl. laten agenderen.

Ten slotte wil ik verwijzen naar het «Sectorplan Luchtvaart» van de werkgevers en vakbonden in de sector, waarvoor het kabinet onlangs € 5,4 miljoen als cofinanciering heeft uitgetrokken. Met dit plan laat de sector 700 extra jongeren instromen op leerwerkplekken, en geeft de sector aan 45.000 werknemers extra om- en bijscholing, met als doel om in Nederland, zoals de sector het zelf formuleert, «over voldoende, goed opgeleide en vitale medewerkers voor de sector te beschikken».