

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

847

Vragen van het lid **Peter de Groot** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Boos personeel, duurdere tickets en langere rijen: reiziger dreigt klos te worden van ingreep Schiphol bij beveiliging»* (ingezonden 13 november 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 december 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Boos personeel, duurdere tickets en langere rijen: reiziger dreigt klos te worden van ingreep Schiphol bij beveiliging»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat vindt u van het voornemen van Schiphol om de inhuur van beveiligers van de luchthaven compleet anders in te richten?

Antwoord 2

De voorgenomen wijziging betreft de wijze waarop Schiphol beveiligingswerkzaamheden aanbesteedt. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van Schiphol. Schiphol is wettelijk verplicht beveiligingswerkzaamheden uit te laten voeren door beveiligingsbedrijven die aan strikte eisen voldoen. Schiphol moet ook toezicht houden op de uitvoering van de beveiligingswerkzaamheden. Namens de Minister van Justitie en Veiligheid houdt de Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart van de Koninklijke Marechaussee toezicht op de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen. De voorgenomen wijziging verandert hier niets aan.

Vraag 3

Wat heeft dit voornemen voor gevolgen voor het huidige beveiligingspersoneel van Schiphol?

¹ De Telegraaf, 7 november 2024 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/209361452/boos-personeel-duurdere-tickets-en-langere-rijen-reiziger-dreigt-klos-te-worden-van-ingreep-schiphol-bij-beveiliging>)

Antwoord 3

Het huidige beveiligingspersoneel blijft na de aanbesteding werkzaam op Schiphol. Na gunning van de contracten vindt er waar nodig een contractwisseling plaats. Beveiligers en werknemers van beveiligingsbedrijven die op de luchthaven werken zullen in dienst treden bij de drie nieuwe vennootschappen.

Vraag 4 en 5

Hoe kijkt u aan tegen dit voornemen in het licht van de effectiviteit van de beveiligingsdiensten op Schiphol, mede gelet op de rust die recent is ontstaan na de chaotische taferelen in 2022?

Heeft Schiphol reden te denken dat er minder wachtrijen en chaos zullen ontstaan, wanneer Schiphol met slechts drie beveiligingsbedrijven in zee gaat?

Antwoord 4 en 5

Schiphol geeft aan dat de nieuwe contracten zich richten op drie belangrijke bouwstenen: arbeidsomstandigheden en kwaliteit van werk, beveiligingsprestaties en kostenefficiëntie. Dit moet bijdragen aan het beperken van operationele inefficiënties en toekomstige serviceonderbrekingen (bijv. wachtrijen). Schiphol geeft ook aan dat de opbouw van lange-termijn partnerschappen de gemeenschappelijke belangen dient. Schiphol verwacht hiermee o.a. een betere informatiepositie te krijgen en bij problemen makkelijker te kunnen ingrijpen.

Vraag 6

Bent u van mening dat het wenselijk is dat Schiphol extra kosten maakt door een aandeel te nemen in de drie beveiligingsbedrijven, terwijl Schiphol eerder de havengelden voor luchtvaartmaatschappijen heeft moeten verhogen wegens hoge inflatie, gestegen rente en de eerder voorgenomen investeringsplannen? Kan Schiphol zijn beschikbare middelen niet beter inzetten voor de eerder voorgenomen investeringsplannen?

Antwoord 6

De voorgenomen wijziging zal naar verwachting van Schiphol niet tot hogere kosten leiden. De voorgenomen wijziging staat los van de verhoging van de luchthavengelden voor de periode 1 april 2025 tot 1 april 2028. Daarnaast staat beveiliging los van de investeringsopgave.

Vraag 7

Wat heeft het voornemen van Schiphol voor gevolgen voor de reizigers?

Antwoord 7

De voorgenomen wijziging moet bijdragen aan het beperken van operationele inefficiënties en toekomstige serviceonderbrekingen, zoals wachtrijen. Hiermee wil de voorgenomen wijziging zorgen voor kwaliteitsverbeteringen voor passagiers.

Vraag 8 en 9

Verwacht u dat de tickets duurder zullen worden als Schiphol de gewenste reorganisatie in de beveiligingsdienst doorvoert? Zo nee, waarom niet? Zo ja, vindt u dit wenselijk?

Bent u het ermee eens dat vliegtickets voor reizigers betaalbaar moeten blijven en dit voornemen van Schiphol daar niet aan bijdraagt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat u eraan doen om vliegtickets betaalbaar te houden?

Antwoord 8 en 9

Ik ga af op de inschatting van Schiphol. De verwachting is niet dat de aanpak tot hogere kosten gaat leiden. Zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 10

Hoe groot acht u de kans dat de beveiliging van Schiphol straks in handen is van buitenlandse bedrijven? Zijn er veiligheidsrisico's te bedenken wanneer de beveiliging van Schiphol in buitenlandse handen valt?

Antwoord 10

De beveiliging van de burgerluchtvaart is een publieke taak die in de Luchtvaartwet bij de luchthavenexploitant is belegd. Daarbij is Schiphol wettelijk verplicht de beveiligingswerkzaamheden uit te laten voeren door bedrijven die voldoen aan Nederlandse wet- en regelgeving en een registratie hebben volgens de Wet op de Particuliere Beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus (WPBR). De dienstverlening op Schiphol is van een dermate grote omvang dat nu al internationale bedrijven de dienstverlening in opdracht van Schiphol uitvoeren. Die bedrijven voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Schiphol blijft zelf verantwoordelijk voor de beveiliging; die taak komt niet in buitenlandse handen.

Vraag 11

Heeft het voornemen van Schiphol gevolgen voor de aanwezige luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 11

De voorgenomen wijziging heeft volgens Schiphol geen negatief gevolg voor luchtvaartmaatschappijen. De voorgenomen wijziging moet bijdragen aan kwaliteitsverbeteringen voor luchtvaartmaatschappijen, middels het beperken van operationele inefficiënties en toekomstige serviceonderbrekingen.

Vraag 12

Heeft het voornemen van Schiphol gevolgen voor de aantrekkelijkheid van Schiphol als luchthaven?

Antwoord 12

Zoals al is aangegeven, moet het voornemen bijdragen aan het beperken van operationele inefficiënties en toekomstige serviceonderbrekingen. Ook wordt verwacht dat door de opbouw van lange-termijn partnerschappen een betere informatiepositie verkregen wordt en dat hierdoor gemakkelijker kan worden ingegrepen bij problemen. De voorgenomen wijziging beoogt dus bij te dragen aan het voornemen om een kwaliteitsluchthaven te zijn.

Vraag 13

In hoeverre wordt rekening gehouden met beschikbare ervaring en capaciteit bij bedrijven die geïnteresseerd zijn in het verlenen van beveiligingsdiensten bij Schiphol?

Antwoord 13

Voor de uitvoering van de beveiliging op de luchthaven moet Schiphol aan strenge eisen voldoen, die zijn opgenomen in de aanbesteding. Bedrijven die geïnteresseerd zijn in het verlenen van beveiligingsdiensten op Schiphol moeten ook aan die eisen voldoen. Beschikbare ervaring, zoals relevante referenties over ervaring op een luchthaven en beschikbare capaciteit zijn onderdeel van de selectiecriteria in de aanbesteding.

Vraag 14

Waarom stuit het voornemen van Schiphol om terug te gaan van zes naar drie bedrijven actief in de grondafhandeling op grote weerstand?

Antwoord 14

Op 10 mei 2024 is de beperking om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken tot drie gepubliceerd in de Staatscourant.² Deze beperking geldt uitsluitend voor de categorieën bagage- en platformafhandeling van passagiersvliegtuigen. Het doel van deze beperking is om bij te dragen aan een verbetering van de situatie in de grondafhandeling op Schiphol op het punt van efficiency, personeelstekort, veilige uitvoering van werkprocessen en verbetering van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van grondpersoneel. In het najaar van 2023 is een conceptversie van het besluit tot beperking ter consultatie voorgelegd aan betrokken partijen. Uit die consultatie kwam naar voren dat er onder de (sector)partijen zowel voor- als tegenstanders zijn. Sommige partijen zien de beperking als passende

² Stcrt. 2024, 13983.

oplossing voor de problematiek in de grondafhandelingsituatie op Schiphol, terwijl anderen zorgen hebben over de overgangperiode, hogere prijzen of het verliezen van toegang tot de markt. De beperking zal immers betekenen dat sommige bedrijven die nu actief zijn op Schiphol, na de beperking geen werkzaamheden meer mogen verrichten in de categorieën waarvoor de beperking zal gelden. Overigens werden in de consultatie vooral zorgen geuit over de beperking van het aantal vrachtafhandelaren, waarna is besloten de beperking niet voor vrachtafhandeling te laten gelden.

Vraag 15

Wat betekent de reductie van zes naar drie bedrijven die de grondafhandeling verzorgen voor de betrouwbaarheid van de grondafhandeling?

Antwoord 15

Het besluit tot beperking van het aantal grondafhandelingsdiensten is genomen met als doel bij te dragen aan een verbetering van de situatie in de grondafhandeling op Schiphol op het punt van efficiency, personeelstekort, veilige uitvoering van werkprocessen en verbetering van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van grondpersoneel. Het onderzoek dat is uitgevoerd ter onderbouwing van de beperking heeft uitgewezen dat een combinatie van een beperking met flankerende maatregelen het best aansluit bij het behalen van de beoogde doelen

Vraag 16

Wat betekent de reductie van zes naar drie bedrijven die de grondafhandeling verzorgen voor de toekomst van de bedrijven die buiten de boot vallen?

Antwoord 16

Dat er bedrijven buiten de boot vallen is een logisch gevolg van het invoeren van een dergelijke beperking. De regelgeving schrijft voor dat de selectie van bedrijven plaatsvindt via een Europese aanbestedingsprocedure die wordt uitgevoerd door Schiphol als exploitant van de luchthaven. Daarmee krijgen alle nu actieve bedrijven een eerlijke kans om mee te dingen naar een van de concessies in de nieuwe systematiek. Voor de bedrijven die geen concessie weten te bemachtigen, geldt dat zij geen werkzaamheden meer mogen verrichten in de categorieën die onder de beperking vallen. Zij mogen echter nog steeds werkzaamheden verrichten in afhandelingsdiensten waarvoor geen beperking is ingesteld. Ook kunnen deze bedrijven hun werkzaamheden op luchthavens anders dan Schiphol gewoon voortzetten.

Vraag 17

Zorgt de reductie van zes naar drie bedrijven ervoor dat de kosten voor luchtvaartmaatschappijen toenemen?

Antwoord 17

Eventuele prijsverhogingen voor de kosten die luchtvaartmaatschappijen betalen voor grondafhandeling zijn afhankelijk van het contract tussen hen en de grondafhandelingsbedrijven die na de beperking een concessie bemachtigen.

Vraag 18

Hoe groot acht u de kans dat buitenlandse bedrijven straks volledig verantwoordelijk zullen worden voor de grondafhandelingsoperatie? Vindt u dit wenselijk? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

Van de zes partijen die momenteel de grondafhandeling op Schiphol verzorgen is het merendeel al buitenlands. Schiphol is verantwoordelijk voor het selecteren van de grondafhandelingsbedrijven die actief mogen zijn op Schiphol na de beperking. Schiphol zal hiervoor een (Europese) aanbestedingsprocedure beginnen. Aan deze aanbestedingsprocedure kan iedere partij, ook vanuit het buitenland, meedoen. De aanbesteding zal zo ontworpen zijn, dat de drie partijen die de beste dienstverlening kunnen leveren, geselecteerd zullen worden. De (on)wenselijkheid voor een volledig buitenlandse afhandeling speelt hierin geen rol. In de aanbesteding zal dan ook geen onderscheid gemaakt worden op het land van herkomst van de partij.