

Vergaderjaar 2022–2023

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 462**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 maart 2023

In september 2022 is de Kamer in het kader van de vierde update over zomerdrukke ingelicht over het in gang zetten van het traject rondom het beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol.<sup>1</sup> In de derde voortgangsbrief van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol van 16 december 2022 is de Kamer vervolgens medegedeeld dat de periode tot het einde van dat jaar benut wordt voor het opstellen van een plan van aanpak voor de onderbouwing van besluitvorming over de beperking.<sup>2</sup> Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van dit plan van aanpak en geef hierbij tevens een tijdspad en overzicht van de vervolgstappen. Dit naar aanleiding van de motie van het lid Van Der Molen c.s.<sup>3</sup>

Ook wordt de Kamer hierbij geïnformeerd over de ontwikkelingen t.a.v. werkdruk in de grondafhandeling in relatie tot de afname van het aantal grondafhandelingsbedrijven conform de toezegging aan het lid De Hoop (PvdA) tijdens het commissiedebat luchtvaart van 25 januari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 1041) Daarmee geef ik invulling aan de motie en de toezegging.

#### **Aanleiding van dit onderzoek**

Op Schiphol is vergeleken met andere grote Europese luchthavens een relatief groot aantal grondafhandelingsbedrijven actief, waardoor de concurrentiedruk hoog is. Dit kan leiden tot een hogere werkdruk voor personeel, minder aandacht voor de kwaliteit en het resultaat van de werkzaamheden en tot meer drukte op en rond de platforms.

Toen in het voorjaar van 2020 door COVID-19 het aantal vluchten fors afnam, is bij sommige bedrijven de hoeveelheid flexibele contracten

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 438.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 450.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 1015.

teruggedrongen om kosten te besparen. In de zomers van 2021 en 2022 nam het vliegverkeer weer toe, waardoor er personeelstekorten ontstonden en er als gevolg daarvan verschillende vluchten zonder bagage zijn vertrokken, bagage zoekraakte en lange wachtrijen en -tijden voor de passagiers ontstonden.

### **Recente ontwikkelingen**

In 2022 verliepen de meivakantie en zomervakantie chaotisch op Schiphol, onder meer door personeelstekorten en stakingen door grondpersoneel en beveiligingspersoneel. Een wilde staking op 23 april 2022 onder het grondpersoneel van KLM zorgde indirect voor een verbeterde CAO voor werknemers van de KLM. Op 7 maart was al een onderhandelingsresultaat bereikt tussen FNV en de werkgevers van de andere afhandelingsbedrijven. In juli werd de CAO afgesloten met 1 januari 2023 als ingangsdatum. Op 1 juni werd daarnaast een akkoord bereikt tussen Schiphol en vakbonden met afspraken voor verbetering van de arbeidsvoorwaarden over de zomer. Zoals aangegeven in de achtste update over zomerdrukte proberen Schiphol en grondafhandelingsbedrijven ook nieuwe medewerkers aan te trekken.<sup>4</sup> Op 4 februari jl. is er een banenmarkt gehouden. Daarnaast ontvangen sollicitanten die bij een wervingscampagne voor beveiligers niet in aanmerking komen voor een functie in de beveiliging, een verwijzing naar o.a. grondafhandelingsbedrijven. Grondafhandelingsbedrijven geven evenwel nog steeds aan dat zij kampen met personeelstekorten en vrezen voor uitstroom van personeel.

### **Maatregelen**

Vanaf eind 2021 is overleg gevoerd met de betrokken partijen waaronder Schiphol, de FNV, grondafhandelaren en luchtvaartmaatschappijen. Gezamenlijk zijn een drietal acties in gang gezet;

- De ontwikkeling van een sector CAO;
- De ontwikkeling van gemeenschappelijke regels voor afhandelingsbedrijven die op Schiphol actief zijn;
- Indien nodig het beperken van het aantal bedrijven dat op Schiphol actief is.

De eerste twee acties zijn uitgevoerd en op 1 januari 2023 in werking getreden. Het traject om het aantal grondafhandelingsbedrijven mogelijk te beperken loopt nog. Verder heeft het Ministerie van IenW de grondafhandelingsbedrijven en hun ketenpartners op Schiphol opgeroepen om te bezien of verbetering van de arbeidsvoorwaarden in de grondafhandeling nodig is, om ervoor te zorgen dat in de grondafhandeling voldoende personeel aan het werk is en aan het werk wil blijven. Daarover is ook de motie van het lid Koerhuis c.s. in de Kamer met brede steun aangenomen. Deze motie roept op tot verhoging van de lonen voor bagage- en passagiersafhandelaars.<sup>5</sup>

### **Traject reductie aantal grondafhandelingsbedrijven**

Op 6 september 2022 heeft opnieuw overleg plaatsgevonden met alle betrokken partijen. Er is daarbij afgesproken dat het Ministerie van IenW en Schiphol gezamenlijk zullen optrekken bij het in gang zetten van het onderzoek naar de mogelijkheden om het aantal afhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken.

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 459.

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 1030.

Het onafhankelijke onderzoeksbureau KPMG heeft de afgelopen periode in opdracht van het ministerie gewerkt aan een plan van aanpak (zie bijlage 1), waarbij eerdergenoemde partijen om input is gevraagd. Mede op basis van hun input is eind januari het definitieve plan van aanpak opgeleverd. Daarin wordt geschetst hoe een gedegen onderbouwing van het besluit tot beperking eruit zou kunnen zien en welke extra analyses daarvoor nog nodig zijn.

### **Inhoud plan van aanpak**

Het doel van het onderzoek is om de doelmatigheid, proportionaliteit en uitvoerbaarheid van het reduceren van het aantal grondafhandelingsbedrijven in kaart te brengen. In het plan van aanpak worden deze punten uiteengezet in een tiental onderzoeksvragen. KPMG stelt een strategisch marktonderzoek voor om inzicht te krijgen in de te verwachten effecten in de markt voor grondafhandelingsbedrijven op Schiphol als het aantal bedrijven beperkt wordt en om een hierbij toebehorende internationale benchmark te maken; een inventarisatie te maken van de effecten op veiligheidsrisico's; een scenarioanalyse te doen waarin de samenhang met andere lopende of voorziene maatregelen terugkomt; een draagvlakanalyse te doen bij stakeholders; een toets van uitvoerbaarheid te maken en op basis van het voorgaande een advies voor beperking te geven.

KPMG heeft in het Plan van Aanpak ook een hypotheseraamwerk opgesteld om onderzoek zonder vooroordelen mogelijk te maken. Er moet benadrukt worden dat de hypothesen, subhypothesen en onderbouwing onjuist kunnen zijn en gedurende het onderzoek bevestigd of ontkracht kunnen worden. De hypothesen zijn dus niet bedoeld als voorbarige conclusies en dienen ook niet zo gelezen te worden.

### **Tijdpad vervolgstappen**

De komende maanden zullen benut worden om op basis van het «Plan van Aanpak van KPMG» tot een gedegen analyse c.q. onderbouwing te komen die ten grondslag moet liggen aan een eventueel besluit tot beperking van het aantal afhandelaars op Schiphol. Ten behoeve van die onderbouwing is na ontvangst van het plan van aanpak een nieuw inkoopproces gestart en is inmiddels een opdrachtbrief verstuurd. Gedurende dit proces zullen grondafhandelingsbedrijven en andere betrokken partijen opnieuw benaderd worden voor het leveren van input en data. De verwachting is dat er uiterlijk eind mei van dit jaar een advies ligt op basis waarvan een besluit kan worden genomen.

Bij een besluit tot reductie van het aantal grondafhandelaren is het streven om nog voor de zomer van 2023 ten behoeve van internetconsultatie een conceptbesluit te publiceren waarin is uitgewerkt per wanneer deze maatregel in gaat en tot welk aantal beperkt zal worden. Hierover zal de Kamer geïnformeerd worden. Nadat het besluit definitief is, kan Schiphol starten met het verplichte aanbestedingstraject om bedrijven te selecteren. Na de aanbesteding zal nog een overgangperiode moeten volgen zodat alle betrokken grondafhandelaren en Schiphol zich kunnen aanpassen aan de nieuwe situatie. De verwachting is daarmee dat er vanaf de zomer van 2024 gewerkt kan worden volgens de nieuwe situatie. Schiphol zal in overleg met de betrokken partijen een logisch moment kiezen om over te stappen naar de nieuwe situatie. Gezien de doorlooptijden van de aanbesteding en de overgangperiode is de verwachting dat dit niet voor 2025 zal zijn.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers