

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

### 1931

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht dat de FNV met stakingen dreigt op Schiphol*. (ingezonden 12 februari 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 8 maart 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1912.

#### Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht dat de FNV met stakingen dreigt op Schiphol?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Op grond van het Europees Sociaal Handvest (ESH) hebben werkgevers en werknemers in Nederland in geval van een belangengeschil het recht om collectief op te treden. Zo kunnen vakbonden werkonderbrekingen inzetten om op te komen voor de belangen van werknemers.

#### Vraag 2

Wat vindt u van het feit dat op Schiphol inmiddels acht afhandelaars van bagage actief zijn? Beschouwt u dit als een gezonde situatie?

#### Antwoord 2

Met Aviapartner, Dnata, KLM, Menzies, Swissport en sinds kort Viggo zijn er op Schiphol zes bedrijven actief in de afhandeling van bagage. WFS vervoert goederen over het platform, maar geen bagage van passagiers. De werkzaamheden van Axxicom beperken zich tot het begeleiden van zogeheten Passengers with Reduced Mobility (PRM).

Tijdens het debat over vliegveiligheid eind vorig jaar heb ik aangegeven dat het grote aantal afhandelaren een opmerkelijke situatie is. Daarbij heb ik ook aangegeven dat iedere nieuwe afhandelaar aan alle geldende eisen en regels moet voldoen die aan afhandelaars worden gesteld, waaronder de regels met betrekking tot veiligheid.

<sup>1</sup> Het Parool, 10 februari 2021, «FNV dreigt met werkonderbrekingen op Schiphol».

Naar aanleiding van een motie van de leden Laçin en Kuiken<sup>2</sup>, ben ik een onderzoek gestart naar de noodzaak en mogelijkheid om sociale vestigingseisen te stellen aan grondafhandelaren die werkzaam zijn op airside op Schiphol. Daarbij zal in kaart worden gebracht hoe de (veiligheids)situatie is en wordt bekeken in hoeverre het stellen van sociale vestigingseisen die situatie kan verbeteren. Dit met als doel een mogelijk positief effect op de vliegveiligheid waar ik als Minister van Infrastructuur en Waterstaat voor verantwoordelijk ben.

De onderzoeksresultaten worden in het voorjaar verwacht. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt gezien of wijzigingen in beleid en/of met betrekking tot de verantwoordelijkheidsverdeling noodzakelijk en wenselijk zijn.

#### Vraag 3

Hoe komt het dat op andere grote Europese luchthavens veel minder afhandelaars actief zijn, terwijl Schiphol stelt dat Europese regels ervoor zorgen dat ze met elke nieuwe afhandelaar in zee moeten gaan?

#### Antwoord 3

De situatie op andere, vergelijkbare internationale airports in Europa, zal ook worden meegenomen in voornoemd onderzoek.

#### Vraag 4

Erkent u dat Schiphol in haar reactie aangeeft dat het maximeren van het aantal afhandelaars of andere aanbestede diensten een keuze is die door het kabinet gemaakt moet worden, terwijl u steevast in debatten naar de luchthaven verwijst? Bent u bereid om alsnog de handschoen op te pakken en een maximum te stellen aan het aantal bedrijven dat gecontracteerd kan worden voor diensten op Schiphol? Kunt u uw antwoord uitgebreid toelichten?

#### Antwoord 4

Voor grondafhandelingsdiensten is er binnen de EU een vrije markt op basis van de Europese Richtlijn 1996/67/EG<sup>3</sup>. Momenteel loopt in EU verband een evaluatietraject van deze richtlijn waarbij ook consultatie van belanghebbenden plaatsvindt.

Inmiddels heb ik, zoals hierboven aangegeven, opdracht gegeven voor een onderzoek naar de mogelijkheden voor het instellen van sociale vestigingseisen voor grondafhandelaren, waaronder ook het beperken van het aantal afhandelaren. In het onderzoek wordt betrokken of er gereede aanleiding bestaat tot het beperken van aantal afhandelaren op het terrein van de vliegveiligheid. Ik wacht de uitkomsten van het onderzoek af.

#### Vraag 5

Wat vindt u van het feit dat werknemers die van het ene naar het andere beveiligingsbedrijf moeten overstappen, erop achteruitgaan in loon?

#### Antwoord 5

In het algemeen geldt dat wanneer een opdrachtgever werkzaamheden uitbesteedt aan een andere opdrachtnemer, het deze nieuwe opdrachtnemer vrijstaat om de betreffende werknemers een arbeidsovereenkomst aan te bieden met andere arbeidsvoorwaarden (rekening houdend met de eventueel van toepassing zijnde cao). Dat kan anders zijn wanneer de overgang van de werkzaamheden van de ene naar de andere opdrachtnemer te kwalificeren zijn als «overgang van onderneming». In dat geval bepaalt de wet dat de werknemers in dienst treden bij de nieuwe opdrachtnemer met behoud van arbeidsvoorwaarden. Of er sprake is van overgang van onderneming wordt bepaald door de specifieke omstandigheden van het geval. Het is niet aan mij om dat te beoordelen. Als partijen daarover van mening verschillen is het aan de rechter om daar een uitspraak over te doen.

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 778.

<sup>3</sup> Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap, Publicatieblad Nr. L 272 van 25/10/1996 blz. 0036–0045.

Vraag 6

Bent u het eens met de stelling dat dergelijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden ervoor zorgt dat de rekening van zaken als spotgoedkope vliegtickets maar ook de coronacrisis bij de werknemers komt te liggen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 6

Gelet op het voorgaande is het de vraag of sprake is van de genoemde concurrentie op arbeidsvoorwaarden. In het algemeen is het de verantwoordelijkheid van ondernemingen en werkgevers om samen met hun opdrachtnemers en werknemers de arbeidsvoorwaarden binnen een bedrijf of sector vorm te geven. Zij zullen zich daarbij uiteraard moeten houden aan de wet en de eventueel van toepassing zijnde cao. Het is daarnaast aan de betrokken werkgeversorganisaties en werknemersorganisaties om te bepalen welke factoren en in welke mate die factoren meespelen bij het maken van afspraken over arbeidsvoorwaarden. Welk verband er zou zijn tussen de afspraken over arbeidsvoorwaarden en de prijs van vliegtickets en de coronacrisis kan ik niet beoordelen.

Vraag 7

Welke gevolgen heeft deze race naar beneden voor de veiligheid van de luchthaven?

Antwoord 7

Zie mijn antwoord op vraag 2.

Vraag 8

Deelt u de mening dat werknemers een leefbaar loon van € 14 per uur moeten verdienen en uitzicht moeten hebben op een vast contract? Zo ja, hoe gaat u ervoor zorgen dat dit op Schiphol geregeld wordt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

De verantwoordelijkheid voor goede arbeidsvoorwaarden ligt primair bij de bedrijven. Daarnaast kunnen werkgevers(organisaties) en vakbonden in collectieve arbeidsovereenkomsten afspraken maken over onder andere het loon en contractvormen, zowel op ondernemings- als op bedrijfstakniveau. De overheid kan daar niet in treden.

Vraag 9

Hoever staat het met de uitwerking van de aangenomen motie-Laçin/Kuiken (Kamerstuk 31 936, nr. 767) over het in kaart brengen van de mogelijkheden om sociale vestigingseisen in te voeren? Ziet u in deze situatie een kans om de mogelijkheden die er zijn in de praktijk te brengen?

Antwoord 9

Zie mijn antwoord op vraag 2.