

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 481

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2018

Tijdens het plenair debat over Schiphol en Lelystad 15 mei jl. (Handelingen II 2017/18, nr. 80, Debat over Schiphol en Lelystad Airport) heeft de Kamer gevraagd naar achtergrond en de stand van zaken van twee onderzoeken van de Europese Commissie naar arbeidsomstandigheden in de luchtvaart.

Tijdens de Transportraad van 8 juni 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 659) heeft Nederland de Europese Commissie gevraagd om de sociale dimensie in de luchtvaart (opnieuw) actief op te pakken en te agenderen. Daarbij heeft Nederland gevraagd om de witte vlekken op het terrein van «*pay to fly constructies*» en de rol en activiteiten van private arbeidsbemiddelingsbureaus in de Europese luchtvaartsector in beeld te brengen. De oproep van Nederland past binnen het beleid van de Europese Commissie om de sociale dimensie in de luchtvaart integraal mee te nemen in de Europese Aviation Strategy die door de Europese Commissie op 7 december 2015 is uitgebracht.

Dit voorjaar heeft de Europese Commissie een onafhankelijke consultant opdracht gegeven om een studie uit te voeren naar arbeidsomstandigheden van het vliegend personeel in de Europese- en internationale luchtvaartsector. Met de studie wil de Europese Commissie een completer beeld krijgen van de verschillende arbeidsverhoudingen en -overeenkomsten van het vliegend personeel en de rol die private arbeidsbemiddelingsbureaus in de luchtvaartsector spelen. Hiermee hoopt de Europese Commissie een beter beeld van de issues (binnen de sociale dimensie) te krijgen waar het vliegend personeel mee te maken heeft en de lacunes in bestaande wet- en regelgeving te identificeren.

Nederland heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt om richting de Europese Commissie het belang van een eerlijk en fatsoenlijk speelveld in de luchtvaartsector te onderstrepen. Concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen moet plaatsvinden op basis van de kwaliteit van de geleverde

dienst, niet op basis van arbeidsvoorwaarden. Daarbij heeft Nederland aangegeven de Europese Commissie te danken nader onderzoek te verrichten, maar dat neemt niet weg dat het wenselijk en noodzakelijk blijft dat er binnen de Europese Unie feiten worden verzameld, ervaringen worden gedeeld en informatie wordt uitgewisseld over dit onderwerp. Hierbij moet specifiek gekeken worden naar private arbeidsbemiddelingsbureaus en «*pay to fly constructies*». Het is van groot belang dat er voortgang wordt gemaakt op dit belangrijke onderwerp en daarom heeft Nederland de Europese Commissie opgeroepen om opnieuw een planning op te stellen voor de verdere Europese aanpak.

De Europese Commissie heeft aangegeven de resultaten van de studie naar verwachting in het najaar van 2018 te publiceren. Zoals aangegeven tijdens het plenair debat over Schiphol en Lelystad op 15 mei jl. (Handelingen II 2017/18, nr. 80, Debat over Schiphol en Lelystad Airport) zal ik de Kamer over deze resultaten informeren.

In navolging van de luchtvaart summit die in 2016 door het Nederlandse EU voorzitterschap is georganiseerd, wordt op 2 en 3 oktober 2018 door het Oostenrijkse EU voorzitterschap een tweede luchtvaart summit georganiseerd. Het doel van deze summit is het bespreken en evalueren van de uitkomsten en resultaten van de Europese Aviation Strategy. Tijdens deze summit staat ook de sociale dimensie in de luchtvaartsector geagendeerd. De Kamer wordt over de uitkomsten van deze summit geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga