



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/171238

**Bijlage(n)**

2

Datum 10 juli 2023  
Betreft Reductie grondafhandelingsbedrijven Schiphol

Geachte voorzitter,

In september 2022 is de Kamer geïnformeerd over het traject dat was ingezet ten aanzien van het beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol.<sup>1</sup> Daarbij is aangegeven dat ter onderbouwing van dit voornemen een onderzoek zou worden uitgevoerd en dat dit traject enige tijd zou vergen. Op 23 maart 2023 is de Kamer geïnformeerd over de meest recente stand van zaken en de vervolgstappen voor de daaropvolgende maanden.<sup>2</sup> Daarbij is aangegeven dat gestreefd werd naar het nemen van een conceptbesluit voor de zomer van 2023.

Een consortium van SEO Economisch Onderzoek, de Universiteit van Antwerpen en To70, heeft de afgelopen maanden benut om te komen tot een gedegen onderbouwing ten behoeve van de besluitvorming. Het doel van de besluitvorming om te reduceren is dat dit bijdraagt aan een verbetering van de veiligheid, kwaliteit, effectiviteit en efficiëntie van de grondafhandeling op de luchthaven. Op basis van het rapport wordt een reductie tot drie grondafhandelingsbedrijven voorbereid. In deze brief wordt de onderbouwing van dit besluit toegelicht en wordt het vervolgtraject geschetst. Het eindrapport van SEO, de Universiteit van Antwerpen en To70 wordt als bijlage meegezonden met deze brief.

De leden Koerhuis en Strolenberg (beiden VVD) vroegen in maart 2023 via schriftelijke vragen naar een vergelijking van de bagageafhandeling op Schiphol ten opzichte van de luchthavens Parijs-Charles de Gaulle en Frankfurt am Main. Zoals in de beantwoording<sup>3</sup> destijds toegezegd, zijn beide luchthavens meegenomen in de internationale benchmark van dit onderzoek. Het lid Alkaya (SP) vroeg op 27 juni 2023 tijdens het commissiedebat Luchtvaart of het onderzoek gedeeld kon worden met de Kamer. Met de publicatie van het onderzoek zijn beide toezeggingen afgedaan.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2022/23, 29665, nr. 438.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2022/23, 29665, nr. 462.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2022/23, aanhangsel 2072.

### Conceptbesluit

Op basis van de Regeling grondafhandeling luchtvaartterreinen<sup>4</sup> is de minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd om het aantal afhandelingsbedrijven (art. 5 lid 2) op een luchthaven te beperken. De regelgeving biedt ruimte om onderscheid te maken tussen verschillende categorieën diensten (bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olielevering, en vracht- en postafhandeling). Aangezien er ten aanzien van de brandstof- en olielevering op Schiphol geen problemen zijn en deze ook niet worden verwacht, is er geen noodzaak in te grijpen in deze markt. De brandstof- en olielevering valt dan ook buiten de huidige besluitvorming.

De onderzoekers geven aan dat de optimale situatie ontstaat bij drie marktpartijen. Als deze drie bedrijven actief zijn op alle drie de categorieën geeft dit de grootste scopevoordelen. Dit advies wordt opgevolgd, wat betekent dat de beperking tot drie grondafhandelingsbedrijven zal worden toegepast op zowel de bagageafhandeling, platformafhandeling als de vracht- en postafhandeling.

### Onderbouwing

De onderzoekers van SEO, de Universiteit van Antwerpen en To70 hebben de opdracht gekregen om te onderzoeken tot welk aantal gereduceerd zou moeten worden om de beste uitkomst voor het behalen van de doelstellingen van hierboven te behalen en of er geen minder ingrijpende maatregelen zijn die een vergelijkbaar effect opleveren. Om te komen tot een gedegen onderbouwing hebben de onderzoekers analyses uitgevoerd op het draagvlak, de marktstructuur en de veiligheid en is daarnaast een internationale benchmark uitgevoerd. Hieruit komt de conclusie dat de markt voor grondafhandeling op Schiphol op dit moment niet optimaal werkt. Ook in vergelijking met andere Europese luchthavens is het aantal actieve grondafhandelaren relatief groot.

Op basis van hun analyses komen de onderzoekers tot de conclusie dat een beperking van het aantal grondafhandelaren per categorie op drie partijen een balans biedt tussen de verschillende (maatschappelijke) belangen en daarmee kan bijdragen aan de doelstellingen van de overheid in dit dossier. Hierbij geldt wel dat enkel het beperken van het aantal grondafhandelaren onvoldoende is, het is een wisselwerking tussen het aantal afhandelaren en de additionele (afdwingbare) afspraken die kunnen voortvloeien uit de selectie van de aanbieders door de luchthavenexploitant. Hierover zal met overleg worden gevoerd met Schiphol.

### Vervolgstappen

Het opleggen van deze reductie heeft in potentie een behoorlijke impact op de bedrijven en werknemers die nu in deze sector actief zijn. Daarom is ervoor gekozen op basis van het onderzoek nu kenbaar te maken op welke reductie wordt ingezet, maar de besluitvorming na een consultatieperiode pas definitief te maken. Die consultatieperiode zal de komende maanden worden uitgevoerd, waarna een definitief besluit in het najaar verwacht wordt. Hier zal de Kamer weer over worden geïnformeerd.

Zoals in de eerdere brieven aan de Kamer al gemeld is, zal Schiphol het selectieproces voor bedrijven in de nieuwe situatie - middels een Europese aanbesteding - vormgeven. De verwachting is dat deze aanbesteding circa negen maanden in beslag zal nemen. Na de aanbesteding zal nog een overgangsperiode moeten volgen zodat alle betrokken bedrijven en werknemers zich kunnen aanpassen aan de nieuwe situatie.

---

<sup>4</sup> [wetten.nl - Regeling - Regeling grondafhandeling luchtvaartterreinen - BWBR0009365 \(overheid.nl\)](https://wetten.nl - Regeling - Regeling grondafhandeling luchtvaartterreinen - BWBR0009365 (overheid.nl))

Het ligt niet in de lijn der verwachting dat het reduceren van het aantal bedrijven tot verlies van werkgelegenheid zal leiden. De werkgelegenheid wordt wel anders ingericht en verdeeld. Desondanks lijkt het verstandig om voor de overgangperiode plannen uit te werken om eventueel (tijdelijk) baanverlies door deze transitie zoveel mogelijk te beperken.

Gezien de doorlooptijden van de besluitvorming, de verplichte aanbesteding en de overgangperiode is de verwachting dat in 2025 de overgang naar de nieuwe situatie met het beperkte aantal afhandelingsbedrijven zal plaatsvinden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers