

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Reductie grondafhandelingsbedrijven Schiphol

(Internetconsultatie van 15 september tot en met 15 oktober 2023)

In het kort

Grondafhandeling op luchthavens bestaat uit verschillende onderdelen, o.a. bagageafhandeling, platformafhandeling en vracht- en postafhandeling. Op luchthaven Schiphol zijn verschillende problemen ontstaan. Uit onderzoek blijkt dat het hoge aantal afhandelaren leidt tot inefficiëntie, waardoor onder meer de kwaliteit van de dienstverlening onder druk komt te staan. Er zijn nu zes verschillende bedrijven. Hierdoor is de concurrentie tussen deze bedrijven hoog, waardoor er minder aandacht is voor de kwaliteit van de dienstverlening, de werkdruk voor de medewerkers en de werkomstandigheden.

Wat is het doel?

Het ministerie van IenW wil bijdragen aan het oplossen van de problemen bij de grondafhandelingsbedrijven op Schiphol. Door middel van een Concretiserend Besluit van Algemene Strekking (CBAS) wordt het aantal grondafhandelingsbedrijven teruggebracht van 6 naar 3 bedrijven. Het ministerie verwacht dat deze beperking zal bijdragen aan een verbetering van de situatie.

We zijn met name geïnteresseerd in de beantwoording van de onderstaande vragen en uw feedback daarop.

- Heeft u opmerkingen of suggesties bij de analyse die ten grondslag ligt aan het besluit?
- Wat vindt u van het beoogde aantal?
- Zijn er volgens u aanvullende maatregelen die kunnen bijdragen aan verbetering?
- Als u reductie van het aantal afhandelaren geen juiste stap vindt, welk alternatief heeft u dan voor ogen?
- Vindt u de overgangperiode van 10 maanden genoeg tijd voor bedrijven om zich aan te passen aan de nieuwe situatie?

Voor wie belangrijk

- De luchthaven Schiphol;
- De grondafhandelingsbedrijven;
- De luchtvaartmaatschappijen;
- De werknemers van grondafhandelingsbedrijven.

Wat zijn de gevolgen?

De input uit de consultatie zal worden meegenomen in de afweging om definitief over te gaan tot beperking. Bij een definitief besluit zal Schiphol een aanbestedingstraject beginnen om grondafhandelingsbedrijven te kiezen die actief mogen zijn op Schiphol. Bij deze aanbesteding kan Schiphol regels opstellen waaraan de grondafhandelingsbedrijven zich moeten houden. De verwachting is dat door deze beperking en de aangescherpte regels waaraan de bedrijven zich moeten houden, de grondafhandelings situatie op Schiphol zal verbeteren. De verwachting is dat de krimp van het aantal bedrijven niet leidt tot verlies van werkgelegenheid. De werkgelegenheid wordt wel anders ingericht en verdeeld.

De reacties

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 21 reacties ingediend, hiervan zijn er 9 openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijven, branche- en belangenorganisaties (ca 90 % van de reacties);
- Particulieren (ca 5 % van de reacties);
- Overig (ca 5 % van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

De reacties vallen ruwweg uiteen in twee richtingen:

- Enerzijds zijn er een aantal toonaangevende partijen die van mening zijn dat er voldoende argumenten zijn die het noodzakelijk maken om in te grijpen in de afhandelingsmarkt op Schiphol;
- Anderzijds zijn er partijen, met name vanuit luchtvaart en grondafhandeling, die van mening zijn dat een gedegen onderbouwing van het besluit ontbreekt, en dat dit o.m. negatieve consequenties kan hebben voor b.v. veiligheid en de werknemers van de grondafhandelingsbedrijven.

Indieners geven hiernaast ook een breed scala aan alternatieve oplossingen mee.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Achtergronden en randvoorwaarden van het Besluit

Steunend commentaar

- De algemene opvatting is dat er op Schiphol te veel grondafhandelingsbedrijven actief zijn, dat de concurrentie gefocust op prijs te hevig is, dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en ook dat hierin iets moet veranderen;

- Het is positief dat de noodzaak tot verandering en verbetering bij aanvang van het traject dat tot het voorgenomen besluit heeft geleid, breed is erkend, ook vanuit de grondaafhandelingsbedrijven zelf;
- De luchtvaartmaatschappijen weigeren tot nog toe om hun verantwoordelijkheid te nemen voor het aanpakken van de problemen in de grondaafhandeling;
- De onderliggende problematiek kan alleen opgelost worden door een beperking van het aantal grondaafhandelingsbedrijven in combinatie met een set flankerende maatregelen, bv intensivering van de assetinvesteringen (zoals de verdere uitrol van tilhulpen in de bagagekelders) en de uitbreiding van de voorwaarden van de License to operate voor grondaafhandelingsbedrijven die sinds 1 januari 2023 in werking is getreden.

Kritisch commentaar

- Er ontbreekt een gedegen onderbouwing van het besluit;
- Uit in opdracht van de minister verricht onderzoek blijkt niet voldoende dat een beperking van het aantal grondaafhandelingsbedrijven een daadwerkelijke bijdrage kan leveren aan de gestelde doelen;
- In het onderzoek is onvoldoende rekening gehouden met de werking van de grondaafhandelingsmarkt en de onbedoelde negatieve gevolgen van het Besluit;
- Het scheiden van de processen voor bagageafhandeling, platformafhandeling en het vervoer van vracht en post brengt risico's met zich mee;
- De luchtvaartsector is de afgelopen jaren hard geraakt door de effecten van COVID en de arbeidsmarkt die structureel verandert lijkt. Gezien wat er momenteel allemaal gaande is in de sector zou het verstandig zijn de effecten van reeds genomen maatregelen te beoordelen alvorens het besluit te nemen om in te grijpen in de markt.

Scope en belangen van verschillende partijen

- De nieuwe aanpak houdt geen rekening met de behoeften van de businessmodellen van uiteenlopende luchtvaartmaatschappijen. Een uniforme aanpak kan de ene partij bevoordelen en de andere benadelen;
- Het marktvolume op Oost is verre van voldoende om twee laat staan drie afhandelaren rendabel te laten exploiteren. Het zou dan ook ongepast zijn om beide afhandelingssystemen (Centrum en Oost) over één kam te scheren, laat staan aan elkaar te verbinden.

Ook wordt gesteld dat:

- de knelpunten op het gebied van veiligheid, kwaliteit, effectiviteit en efficiency niet of nauwelijks spelen in de afhandeling van luchtvracht op Schiphol;
- het opmerkelijk is dat schoonmaak- en veiligheidsdiensten buiten de scope van dit Besluit vallen, gezien het SEO-rapport.

Positie personeel

- De reductie van grondaafhandelingsbedrijven kan resulteren in een verslechtering van de arbeidsmarkt op Schiphol;

- De reductie van grondafhandelingsbedrijven kan leiden tot een verslechtering in service en kwaliteit alsmede de omgeving voor werknemers als gevolg van toegenomen onzekerheid en mogelijke sociale en arbeidsrechtelijke issues;
- De opzet van de reductie is niet in overeenstemming met de eisen van de arbeidsinspectie die de integratie vereist van bagage-afhandelingsdiensten en platform-afhandelingsdiensten door middel van functieroulatie.

Investeringsen

- Het Besluit kan een negatieve impact hebben op investeringen terwijl er in de huidige markt voldoende ruimte is om investeringen te plegen in de grondafhandeling op de luchthaven Schiphol;
- Het is onzeker of er in voldoende mate rekening zal worden gehouden met reeds gedane investeringen en in het verleden geleverde prestaties;
- Er moet duidelijkheid zijn over de wijze waarop de huidige marktdeelnemers worden gecompenseerd voor het verlies van toegang tot de markt;
- Mitigaties van het risico van terughoudendheid in investeringen op milieu, veiligheid en kwaliteit bij betrokken bedrijven in de komende jaren zijn niet benoemd.

Criteria selectie dienstverleners

- Het is nog onduidelijk hoe de tenderprocedure wordt ingericht en op basis van welke criteria de selectie van dienstverleners zal plaatsvinden;
- In de Kamerbrief van de minister van IenW over reductie van grondafhandelingsbedrijven Schiphol (10 juli 2023) wordt vastgesteld dat enkel het beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven onvoldoende is, daar het een wisselwerking is tussen het aantal afhandelaren en de additionele (afdwingbare) afspraken die kunnen voortvloeien uit de selectie van de aanbidders door de luchthavenexploitant.

Ingangsdatum

- De ingangsdatum van 26 oktober 2025 leidt tot enige discussie: sommige partijen zien deze als realistisch, andere wijzen erop dat de overgangperiode van 10 maanden waarschijnlijk niet voldoende is door de brede scope die moet worden aangeboden en heronderhandelingen over contracten met alle airlines;
- Er wordt op gewezen dat er kan een situatie ontstaan waarin de aanbesteding pas later kan starten dan op dit moment voorzien (maart 2024), waardoor het verstandig zou zijn om de ingangsdatum van de limitering te koppelen aan de publicatie van de tenderleidraad (de start van de aanbesteding);
- Onduidelijk is bijvoorbeeld wat precies wordt verstaan onder 'platformafhandeling' en hoe zich dit verhoudt tot de andere categorieën die worden genoemd in art. 2 van het Ontwerp besluit.

Alternatieve oplossingen

- Verleg de scope van "Hoe kan het aantal grondafhandelingsbedrijven omlaag" naar: "Hoe kan veiligheid, punctualiteit en werkomstandigheden worden verbeterd";

- Overweeg pooling; dit geeft grondafhandelingsbedrijven de mogelijkheid om het gebruik van apparatuur te delen;
- Nodig de bedrijven, ook Schiphol, uit tot een verbeterplan, over meerdere jaren;
- Door regulering vanuit de Nederlandse overheid, de EU en aanvullende sectorafspraken kan veel directer worden gestuurd op het bereiken van de beoogde doelen. De bestaande Nederlandse wetgeving biedt daar ook alle ruimte voor;
- Kijk meer naar afhandeling boven en onder de vleugel en maak daarop een verdeling. Het werk wordt dan meer specialistisch wat ten goede komt van veiligheid en kwaliteit;
- Creëer aparte licenties voor passagiersafhandeling en cargoplatformafhandeling;
- Creëer een speciale regeling voor automatische overname van personeel, zodat een zo hoog mogelijk retentiecijfer wordt behaald (deze regeling ontbreekt momenteel in Nederland);
- Het aantal toegelaten grondafhandelaren dient te worden vastgesteld in functie van 'belemmeringen'(cf. overweging (11) bij de Grondafhandelingsrichtlijn) en de mogelijkheid tot opheffing van de belemmeringen.