

Reactie Aviapartner op internetconsultatie Reductie grondafhandelingsbedrijven Schiphol

Online ingediend op 13 oktober 2023.

Graag maakt Aviapartner – als verlener van grondafhandelingsdiensten actief op meer dan zestig Europese luchthavens, waaronder Amsterdam Airport Schiphol – gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de internetconsultatie met betrekking tot het Concretiserend Besluit van Algemene Strekking (CBAS) met als doel het beperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol van zes naar drie.

Aviapartner staat positief tegenover een reductie van het aantal actieve grondafhandelingsbedrijven op Schiphol, aangezien die zal bijdragen aan een hogere kwaliteit van dienstverlening, een betere werking van de lokale markt en een efficiëntere manier van werken. Aviapartner wil ook in de toekomstige markt graag een licentie verwerven en zich – samen met de luchthaven en andere stakeholders – actief inzetten om Schiphol *fit voor de toekomst* te maken, dat wil zeggen: groener, technologisch moderner, efficiënter en een goede plek om te werken.

Huidige situatie

In de afgelopen jaren is het aantal grondafhandelaars op Schiphol – tegen de adviezen van Aviapartner in – gegroeid naar zes. Door deze groei is het voor afhandelaars steeds lastiger geworden om goed te presteren in de passagiersafhandeling, onder meer door de enorme concurrentiedruk (recent onderzoek liet zien dat er bij de Ramp cargoplatformafhandeling geen probleem bestaat). Een nieuwe reductie – terug naar het aantal van drie – is nodig om deze patstelling te doorbreken. De relatie tussen een beperkt aantal grondafhandelaars (meestal drie) en een goed presterende luchthaven (ook in de grondafhandeling) is ook zichtbaar op andere airports. Een heel goed voorbeeld is Rome Fiumicino dat met grote problemen kampte, maar deze negatieve spiraal heeft weten te doorbreken door het aantal afhandelaars te reduceren van zeven naar drie. Hiermee ontstonden voor de actieve afhandelaars, waaronder Aviapartner, wederom de benodigde condities en randvoorwaarden voor stabiele en goede prestaties. Onlangs werd Rome Fiumicino door Airports Council International (AIC) voor de vijf keer in de afgelopen zes jaar uitgeroepen tot beste luchthaven in Europa (voor airports met meer dan veertig miljoen passagiers per jaar). Begin dit jaar kreeg de Italiaanse luchthaven ook al een beoordeling van vijf sterren van het gerenommeerde rating bureau Skytrax, waarmee het een select gezelschap met elf andere internationale airports betrad.

Twee cruciale voorwaarden voor een succesvolle procedure

De casus Rome Fiumicino – alsmede andere geslaagde (reductie)tenders in onder meer België (Brussel) – leert dat voor een succesvolle procedure aan twee cruciale criteria moet worden voldaan: 1) aparte licenties voor Ramp passagiersafhandeling en Ramp cargoplatformafhandeling (in het geval van Schiphol is een tender voor de tweede categorie helemaal niet nodig), en 2) een speciale regeling voor automatische overname van personeel, zodat een zo hoog mogelijk retentiecijfer wordt behaald (deze regeling ontbreekt momenteel in Nederland).

Onderstaand zal Aviapartner deze twee criteria nader toelichten. Ook brengt het enkele aanvullende gezichtspunten naar voren. Met deze inbreng geeft Aviapartner ook antwoord op de vijf hoofdvragen die het ministerie graag beantwoord wil zien.

1. Organiseer alleen een tender voor Ramp passagiersplatformafhandeling. Een tender voor Ramp cargoplatformafhandeling is gelet op de situatie niet nodig. Bovendien is het onmogelijk om synergiën tussen deze twee totaal verschillende specialisaties te behalen.

Aviapartner benadrukt dat er geen sprake is van scopevoordelen in een combinatie van de categorieën RAMP passagiersafhandeling en RAMP cargoplatformafhandeling.

In het concretiserend besluit gaat het in de categorie cargo/vracht specifiek over het afhandelen van een *full freighter*: een type vrachtvliegtuig dat specifiek is ontworpen voor het vervoer van vracht (met name containers) en geen passagiers meeneemt. Het laden en lossen van een *full freighter* verschilt op alle punten van het afhandelen van een passagiersvliegtuig.

- Er zijn grote praktische verschillen in het laden en lossen in de categorieën Ramp passagiersafhandeling en Ramp cargoplatformafhandeling. Een vrachtvliegtuig wordt gevuld met grote containers en niet met pallets. Dit heeft gevolgen voor het gebruikte materieel en voor de vaardigheden en opleidingen van werknemers. Zowel een passagiers- als een vrachtvliegtuig wordt gevuld met een highloader, een grondvoertuig dat wordt gebruikt om een vliegtuig te laden en lossen, maar de highloaders voor een vrachtvliegtuig zijn zwaarder uitgevoerd. Ook het continu over grote afstand verplaatsen van dit zware materiaal zal in de praktijk onwerkbaar zijn.
- De reis- en omdraaitijden voor vracht- en passagiersvliegtuigen zijn verschillend. De omdraaien behandeltime van een *full freighter* is langer en minder voorspelbaar. Tevens kan de *on time performance* van een vrachtvliegtuig beïnvloed worden door het wachten op (extra) vrachten, waardoor dit soort vluchten lastiger planbaar zijn (wat beoogde synergievoordelen met Ramp passagiersplatformafhandeling ook weer in de weg staat).
- Cargo/Full Freight en bagage-afhandeling zitten op Schiphol fysiek ver uit elkaar en zijn letterlijk gescheiden werelden. Vrachtafhandeling vindt plaats op aparte platformen (Romeo en Sierra) en ook voor het personeel zijn er verschillende locaties en kantines. Voor vracht is bovendien een ander type *warehouse* nodig, waardoor *security* eerder plaatsvindt en werknemers direct in de eerste linie van de luchthaven binnenlopen. Als gevolg van deze fysieke scheiding en alle verschillen in opleiding, materieel en vaardigheden, is er sprake van twee uiteenlopende en afgescheiden werkculturen. Loskoppeling of vermenging van locaties en procedures leidt tot verlies van kwaliteit en productiviteit voor de luchthaven.

Resumerend zijn er geen synergie- en of scopevoordelen te behalen door het combineren van de licenties voor Ramp passagiersplatformafhandeling en Ramp cargoplatformafhandeling. Economische theorie sluit hier niet goed aan bij de luchthavenpraktijk. Niet voor niets is er op andere grote Europese luchthavens zoals in Brussel een split tussen licenties voor deze categorieën.

Aviapartner vraagt de minister om geen aanbesteding te organiseren voor Ramp cargoplatformafhandeling, omdat het huidige aantal licentiehouders niet verschilt van andere Europese luchthavens en er ook geen problemen zijn met Ramp cargoplatformafhandeling. De minister heeft reeds gebruikgemaakt van de ruimte in de Europese richtlijn om catering en fuelling niet in de tender op te nemen en de minister kan hetzelfde doen voor het laden en lossen van vrachtvliegtuigen en het transport van cargo. Aviapartner vraagt de minister derhalve om alleen een tender te organiseren voor

het beperken van Ramp passagiersplatformafhandeling en naar Ramp cargoplatformafhandeling eerst een aparte studie te doen.

2. Stel automatische overgang van personeel veilig met een sectorspecifieke regeling. Deze voorwaarde voor een succesvolle reductieprocedure ontbreekt momenteel in Nederland.

Voor de continuïteit en kwaliteit van grondafhandelingsdiensten op Schiphol is het van groot belang dat (veelal ervaren en ingewerkt) personeel behouden blijft. In tegenstelling tot in andere Europese landen is het automatisch overgaan van personeel bij het verlies van een licentie (bijvoorbeeld als het resultaat van een aanbesteding) *niet* geregeld in Nederland.

Nederland kent de Wet overgang van ondernemingen, die regelt dat bij overdracht van een onderneming de rechten en verplichtingen van werkgevers en werknemers op het moment van overname overgaan op de verkrijger. Bij een wisseling van contractpartner – zoals het geval is na een reductie – is echter geen sprake van volledige overgang van personeel. Onder de huidige wetgeving is het principe ‘mens volgt werk’ daarom niet gereguleerd. Als gevolg hiervan lopen afhandelaars, luchtvaartmaatschappijen en ook de luchthaven zelf risico’s. Een niet veranderende vraag naar grondafhandelingsdiensten betekent niet per definitie dat het aantal banen gelijk kan blijven. Bovendien is er het risico dat werknemers permanent wegvloeien naar andere sectoren, zoals ook gebeurde tijdens de Covid19-crisis. Dit is niet goed voor de kwaliteit van dienstverlening op de luchthaven, maar treft de werknemers zelf die bij overgang naar een nieuwe werkgever hun intern opgebouwde anciënniteit verliezen. Bovendien zijn arbeidskosten geen flexibele kosten, maar een exit barrière. Als een grondafhandelaar geen licentie wint, kan het geen sociaal plan betalen. Het collectieve doel moet daarom zijn goede werknemers voor de luchthaven te behouden zodat de kwaliteit van dienstverlening gewaarborgd wordt.

Ter inspiratie kan de Nederlandse overheid kijken naar Spanje, waar een wettelijke (en voor alle partijen bindende) regeling van kracht is. Deze regeling bevat een mechanisme om personeelsovername vorm te geven wanneer een aanbieder erin slaagt om (een deel van) de grondafhandelingsactiviteiten van een concurrent over te nemen. Het algemene principe dat aan de regeling ten grondslag ligt, focust zich op geheel of gedeeltelijk verlies van activiteit door een afhandelingsoperator, als gevolg van het verlies van concessies of de administratieve vergunning of door de contractuele beëindiging van de door de gebruiker gecontracteerde diensten. Binnen deze regeling worden onder meer heldere kaders geschetst voor de procesmatige wijze van handelen en van timing en overdracht van werkgeverschap, eventuele compensatie, overname van (collectieve) regelingen, situaties waarin betrokken airlines fuseren of elkaar overnemen, en overname van sociale en economische arbeidsvoorwaarden.

Nederland kent geen regeling voor de automatische overname van personeel in de grondafhandelingsmarkt, wat de continuïteit van de luchthaven in gevaar brengt. Het principe ‘mens volgt werk’ kan het beste worden ingeregeld door een sectorspecifieke regeling tot stand te brengen, waarbij het afsluiten van een aparte CAO-regeling voor de overgang van personeel de voorkeur geniet. Spanje, waar een voor alle partijen bindende CAO van kracht is, kan als inspiratie dienen.

3. Overige punten en opmerkingen

Ter beantwoording van de vijf gestelde vragen heeft Aviapartner de volgende opmerkingen:

Wat vindt u van het beoogde aantal?

Aviartner steunt het beoogde aantal afhandelaars op een post-tender markt. Uit eigen analyses van grondafhandeling en procedures op andere grote luchthavens in Europa (incl. de twintig grootste) blijkt dat een keuze voor een home/selfhandler plus nog twee generieke passage-afhandelaar goed werkt (bijvoorbeeld de keuze voor Alitalia +2 op Rome Fiumicino en AirFrance +2 op Charles de Gaulle).

Ground handling limitation status in Top 20 EU airports (status March 2023)

Airport	Country	Mpax (2019)	Number of licenses
Paris (CDG)	France	76	3
Amsterdam Schiphol	The Netherlands	72	No limitation - 6
Frankfurt	Germany	71	2
Madrid	Spain	62	3
Barcelona	Spain	53	3
Munich	Germany	48	2
Rome (FCO)	Italy	44	3
Dublin	Ireland	33	No limitation – 2
Paris (ORLY)	France	32	3
Vienna	Austria	32	2
Lisbon	Portugal	31	2
Copenhagen	Denmark	30	No limitation – 4
Palma de Mallorca	Spain	30	3
Milan (MXP)	Italy	29	3
Brussels	Belgium	26	2
Stockholm	Sweden	26	No limitation -3
Athens	Greece	26	3
Düsseldorf	Germany	26	2
Berlin (now BER)	Germany	24	3
Helsinki	Finland	22	3

Zijn er volgens u aanvullende maatregelen die kunnen bijdragen aan verbetering?

De afgelopen jaren zijn er aanvullende stappen gezet op het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden. Voorbeelden hiervan zijn de (aanscherping van) de License to Operate, afsluiting van de sector-CAO en de implementatie van de adviezen van de Arbeidsinspectie. Aviartner steunt deze maatregelen en is actief betrokken bij de uitrol ervan, inclusief deelname aan innovatieve pilotprojecten, waaronder de ontwikkeling van de COBOT. Ook deelt het direct vaste contracten uit aan (nieuwe) medewerkers, investeert het in tilhulpmiddelen en was Nederland de eerste 'station' ISAGO-certificering van Aviartner (en daarmee ook in Europa de allereerste).

Naast de genoemde maatregelen pleit Aviartner voor actieve betrokkenheid van de gehele sector bij het ontwikkelen van verdere verbeteringen. Het is cruciaal om input te verzamelen van alle belanghebbenden, inclusief grondafhandelingsbedrijven, luchtvaartmaatschappijen, vakbonden en ook overheidsinstanties. Zo onder leiding van Schiphol en in nauwe samenwerking met alle stakeholders een allesomvattende aanpak worden ontwikkeld om kwaliteit van dienstverlening, werkomstandigheden en marktmodel op Schiphol te verbeteren (en de luchthaven *fit for the future* te maken).

Vindt u de overgangperiode van tien maanden genoeg tijd voor bedrijven om zich aan te passen aan de nieuwe situatie?

Aviapartner stelt voor om de overgangperiode te verkorten naar zes maanden. Een kortere periode biedt bedrijven en werknemers sneller duidelijkheid en stabiliteit, en is lang genoeg om een automatische overname van personeel te realiseren, mits dit in een sectorspecifieke regeling wordt vastgelegd. Als een afhandelaar een licentie verliest, moet het niet te lang in een nodeloos vacuüm terechtkomen. Een overgangperiode van tien maanden is te lang en brengt niet alleen onnodige onzekerheid met zich mee, maar ook verminderde kwaliteit van afhandeling boven en onder de grond en op het platform.

Daarnaast heeft Aviapartner nog enkele kleinere opmerkingen bij het CBAS en het SEO-onderzoek:

- Ook selfhandlers moeten zich committeren aan een (nog op te zetten) sectorspecifieke regeling voor de automatische overname van personeel.
- Schiphol stelt de procedure en toetspunten van de tender vast, waaronder emissies, toepassing van standard operating procedures, ergonomisch afhandelingsmateriaal en het gebruik van Ground Service Equipment. Aviapartner benadrukt het belang van bewijs- en niet van beloftecriteria. *Trackrecords* van afhandelingsmaatschappijen – op Schiphol en op andere grote Europese luchthavens – dienen nadrukkelijk te worden meegenomen. Zo worden reeds welwillende en actief participerende afhandelingsmaatschappijen beloond.
- In het onderzoek van SEO wordt verondersteld dat multistation contracten de belangrijkste reden zijn voor de *race naar de bodem* op Schiphol. Achterliggende gedachte is dat operaties op Schiphol verlieslatend kunnen zijn, omdat aanwezigheid op deze luchthaven louter belangrijk is om actief te kunnen zijn op andere airports, waar wel winst wordt gemaakt (als deel van het multistation-contract). Aviapartner kent deze situatie niet uit de dagelijkse praktijk en constateert dat er juist steeds meer contracten per station worden afgesloten. Tevens benadrukt Aviapartner dat een race naar de bodem kan worden voorkomen door de automatische overname van personeel goed te regelen. Deze ontstaat immers doordat partijen bij het afsluiten van nieuwe contracten de keuze maken tussen verliezen op de dienstverlening of de hoge kosten van het sociaal plan, waardoor soms tegen verlies wordt ingekocht vanwege de exit barrière van de Nederlandse sociale wetgeving. Uiteraard is het goed dat deze wetgeving er is, maar deze werkt niet optimaal in het geval van een tender voor een reductie van het aantal afhandelingsmaatschappijen vanwege het ontbreken van een regeling voor de automatische overname van personeel.

Over Aviapartner

Aviapartner is een grondafhandelingsbedrijf met Belgische roots, opgericht in 1949. In de afgelopen decennia is het uitgegroeid tot de grootste Europese grondafhandelaar. Aviapartner, dat een hoofdzetel heeft in Brussel, is marktleider in Italië, Frankrijk en de Benelux. Het bedrijf is sinds 1999 actief in Nederland, op dit moment op Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport.

Aviapartner biedt een breed portfolio aan grondafhandelingsdiensten, waaronder passagiersafhandeling (ticketing, incheck, boarding, lost & found), ramp handling (laden en lossen, schoonmaak, crew transfer), cargo & courier handling en general aviation. Het helpt jaarlijks 100 miljoen passagiers, heeft 10.500 werknemers in dienst, draait een jaaromzet van 500 miljoen euro (60% uit passagiersvluchten) en is actief op meer dan zestig luchthavens in zes Europese landen.



Recent was Aviartner nog de grote winnaar van een aanbestedingsronde in Spanje door licenties te winnen of vijftien luchthavens, waaronder Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante en Sevilla. Ook was het onlangs succesvol met nieuwe licenties op de luchthavens van Rome Fiumicino en München.

Meer informatie

Voor vragen of aanvullende informatie kunt u contact opnemen met Maurits Beerepoot, General Counsel bij Aviartner (bereikbaar via 00 32 475 90 20 24 of maurits.beerepoot@aviartner.aero).