

## Inleiding

*Wij verwelkomen de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken over de voorgenomen vermindering van het aantal aanbieders van grondafhandelingsdiensten op Amsterdam Airport Schiphol (hierna "AAS") van zes naar drie (hierna "de Reductie"). De Reductie houdt in dat het aantal onafhankelijke aanbieders van grondafhandelingsdiensten wordt teruggebracht tot drie en dat er maximaal twee aanbieders van zelf-afhandelingsdiensten worden toegelaten op AAS.<sup>1</sup> Hiervoor wordt aan het einde van het eerste kwartaal van 2024 een Europees aanbestedingsproces (hierna "het LTP")<sup>2</sup> gestart, waaraan alle marktpartijen kunnen deelnemen.*

*Wij begrijpen de motieven van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de Reductie en verzetten ons niet tegen de Reductie als zodanig. Desalniettemin roept de beoogde vorm van de Reductie enkele zorgen en vragen bij ons op. Bovendien zijn wij van mening dat bepaalde analyses in het SEO-rapport verbetering behoeven.*

*In deze bijdrage bieden wij een beknopt overzicht van onze observaties.*

## Observaties

### **1. Schoonmaak- en veiligheidsdiensten zijn niet opgenomen in het LTP**

*In het SEO-rapport worden schoonmaakdiensten en veiligheidsdiensten geïdentificeerd als twee van de zes belangrijkste diensten op een luchthaven. In dat licht is het opmerkelijk dat deze twee diensten buiten de scope van het LTP (en daarmee de Reductie) vallen.*

*Nu wij begrijpen dat het primaire doel van het LTP gericht is op veiligheid, roept dit de vraag op waarom schoonmaakdiensten zijn uitgesloten. Het SEO-rapport noemt deze dienst immers als een van de cruciale "Ramp Handling"-activiteiten op de luchthaven, waarbij werknemers ook op een korte afstand van vliegtuigen opereren en potentieel vliegtuigincidenten kunnen veroorzaken.*

*Voor bagage-afhandelingsdiensten blijft onduidelijk of dit specifieke gebied in de afgelopen periode veiligheidsincidenten bij vliegtuigen heeft veroorzaakt. Hierover hebben wij geen helder inzicht gekregen.*

### **2. De benchmark in het SEO-rapport moet rekening houden met veiligheidsincidenten**

*Het SEO-rapport suggereert op basis van de veiligheidsanalyse van AAS en de daaropvolgende benchmark met andere luchthavens in de regio (BRU, FRA, CDG en FCO), dat de optimale opzet voor AAS zou bestaan uit drie onafhankelijke aanbieders van grondafhandelingsdiensten en maximaal twee aanbieders van zelf-afhandelingsdiensten. Wij zijn van mening dat deze benchmark ook een vergelijking moet bevatten tussen veiligheidsincidenten op de benchmarkluchthavens en veiligheidsincidenten op AAS. Deze analyse kan vervolgens worden vergeleken met de impact van de clustering van activiteiten door de huidige gevestigde exploitanten op AAS, als een alternatieve optie.*

### **3. De opzet van de Reductie is niet in overeenstemming met de eisen van de arbeidsinspectie**

*Momenteel vereist de Nederlandse Arbeidsinspectie de integratie van bagage-afhandelingsdiensten en platform-afhandelingsdiensten door middel van functieroulatie. Deze eis is bedoeld om de werkintensiteit in de bagagehallen*

---

<sup>1</sup> Het is belangrijk om op te merken dat KLM ook wordt beschouwd als een onafhankelijke aanbieder van grondafhandelingsdiensten, aangezien zij afhandelingsdiensten verleent aan haar mede SkyTeam-leden Delta Airlines en China Southern Airlines.

<sup>2</sup> Wij gebruiken de definitie "LTP" om verwarring te voorkomen met een ander project dat momenteel op de luchthaven wordt uitgevoerd onder de naam LtO.

van AAS te verminderen. Als de bagage-afhandelingsdiensten en de platform-afhandelingsdiensten afzonderlijk worden aanbesteed, gaat dit initiatief om de arbeidsomstandigheden te verbeteren verloren.

Het scheiden van de processen voor bagageafhandeling, platformafhandeling en het vervoer van vracht en post brengt het risico van sub-optimalisatie met zich mee. De prioriteiten, timing en belangen van de verschillende partijen zullen complex zijn, wat resulteert in een aanzienlijke druk op de "On Time Performance" van luchtvaartmaatschappijen, met uitzondering van KLM (die haar afhandelingsdiensten intern beheert).

Tevens kan worden geconstateerd dat de tilhulpen die thans verplicht worden door de arbeidsinspectie wel aanwezig zijn bij KLM, en niet of nauwelijks bij de onafhankelijke afhandeling partijen aanwezig zijn. Hiermee wordt zichtbaar dat er nog veel werk is te verrichten om een level playing field voor alle partijen te bewerkstelligen.

#### **4. KLM zou onderdeel moeten zijn van de CAO om een level playing field te bewerkstelligen**

Sinds 2022 is er een sector-CAO van kracht bij AAS. In theorie zou dit een effectief instrument kunnen zijn om het speelveld voor het werven en behouden van medewerkers gelijk te trekken. KLM handhaaft echter nog steeds haar eigen CAO, die aanzienlijk verschilt van de sector-CAO waarbij alle onafhankelijke zittende partijen zich hebben aangesloten. Bovendien kan KLM stijgende arbeidskosten opvangen door haar ticketprijzen te verhogen. Dit resulteert in aanzienlijke uitdagingen voor onafhankelijke gevestigde exploitanten bij het behouden van personeel, wat de stabiliteit en veiligheid op AAS niet ten goede komt.

Onze beperkte mogelijkheid om op gelijke voorwaarden te concurreren brengt aanzienlijke problemen met zich mee in een reeds uitdagende arbeidsmarkt. Daarnaast bemoeilijken verplichte achtergrondcontroles en andere formaliteiten (waartegen wij overigens geen bezwaar hebben) het herstel van de capaciteit op korte termijn. Dit leidt tot risicovolle situaties en vertragingen in vluchten voor onze gewaardeerde klanten.

#### **5. Afstemming van verschillende lopende projecten en ontwikkelingen**

Naar onze mening is het van essentieel belang dat het LTP en diens criteria zorgvuldig worden afgestemd op andere lopende projecten en ontwikkelingen, zoals de LtO, Green GSE, de eisen van de arbeidsinspectie en het slottoewijzingsproces voor 2024. Eventuele discrepanties tussen deze uiteenlopende processen zullen niet alleen ons, maar ook andere dienstverleners voor aanzienlijke uitdagingen plaatsen.

Een concreet voorbeeld hiervan is te vinden in de groene grondafhandelingsplannen van AAS, die substantiële investeringen vereisen. Dergelijke investeringen kunnen echter pas worden gedaan nadat wij via het LTP een van de beschikbare licenties hebben gekregen. De huidige tijdschema's van deze processen komen niet overeen.

#### **6. De Reductie kan leiden tot een migratie van grote aantallen werknemers**

Naar onze mening zal de Reductie niet resulteren in een afname van de vraag naar personeel bij AAS. In plaats daarvan zal het huidige personeel worden samengevoegd in verschillende bedrijven.

Alle onafhankelijke medewerkers lopen het risico hun positie bij AAS te verliezen. Indien wij genoodzaakt zijn onze activiteiten bij AAS te staken, moet naar onze mening een volledig TUPE-proces worden toegepast op al het personeel. Daarnaast zullen alle kosten voor het beëindigen van de activiteiten, inclusief huurcontracten en overige onkosten, gedragen moeten worden door AAS of de Nederlandse overheid.

**7. De Reductie moet zo snel mogelijk worden doorgevoerd**

*Het huidige voorgestelde tijdschema voor de implementatie van de Reductie is twee jaar, inclusief het consultatieproces. Naar onze mening is dit te lang. Wij verwachten dat aanbieders van grondafhandelingsdiensten - waaronder KLM - bezwaar zullen maken tegen het tijdpad van de consultatieperiode. Desondanks benadrukken wij het cruciale belang van een snelle implementatie van de Reductie.*

*De onzekerheid die voortvloeit uit de huidige situatie is schadelijk voor de stabiliteit en vooruitzichten van de grondafhandelingsdienstverleners, wat het werven en behouden van voldoende personeel bemoeilijkt. Dit kan uiteindelijk een negatieve invloed hebben op de efficiëntie en veiligheid bij AAS. Als de implementatie van de Reductie te lang uitblijft, zou het resultaat wellicht het tegenovergestelde kunnen zijn van wat beoogd wordt.*

**Conclusie**

*Gezien het voorgaande is het noodzakelijk om de Reductie verder te overwegen en bepaalde aanpassingen door te voeren. Wij zullen voortdurend in gesprek blijven en actief deelnemen aan bijeenkomsten om de opzet en uitvoering van de Reductie te verbeteren. Ons doel is om te voorkomen dat wij als gevolg van deze Reductie een van onze belangrijkste luchthavens verliezen.*