

## Zienswijze ACN Reductie Vrachtafhandeling Airside Schiphol

### Aan

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8  
2515 XP DEN HAAG

### Betreft : Zienswijze Voorgenomen besluit Grondafhandelingsdiensten

Geachte heer/mevrouw,

Brancheorganisatie Air Cargo Netherlands (ACN) heeft kennisgenomen van het voorgenomen besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om het aantal grondafhandelingsbedrijven dat actief is op de airside op Schiphol te beperken tot maximaal drie verdeeld over drie categorieën, namelijk bagage, platformafhandeling en vracht- en postafhandeling voor zover dit betreft de fysieke afhandeling tussen de eerste linie vrachtloodsen op de luchthaven en het vliegtuig (airside).

ACN is de brancheorganisatie voor bedrijven die actief zijn in de Nederlandse luchtvrachtsector. ACN heeft ruim 300 leden, verdeeld over vijf sectoren, te weten airlines, afhandelaren, wegvervoerders, expediteurs en dienstverleners. ACN zet zich in om de concurrentiekracht van de Nederlandse luchtvrachtketen te versterken.

ACN is van mening dat het besluit tot reductie van het aantal bedrijven voor luchtvrachtafhandeldiensten op de airside op Schiphol niet goed is doordacht, niet proportioneel en het huidige vrachtafhandelingsproces ernstig zal verstoren.

ACN maakt dan ook graag van de gelegenheid gebruik haar zienswijze te geven op dit voornemen.

### **De strekking van het besluit is onduidelijk**

ACN stelt vast dat de strekking en reikwijdte van het besluit nog tal van vragen oproept. 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.

### **ACN mist de onderbouwing om luchtvrachtafhandeling onder deze regeling te brengen.**

Het in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde onderzoek 'Analyse Grondafhandeling Schiphol' bevestigt dat de knelpunten op het gebied van veiligheid, kwaliteit, effectiviteit en efficiency bij de afhandeling van passagiers en bagage niet of nauwelijks spelen in de afhandeling van luchtvracht op Schiphol. Schiphol toont zich weliswaar voorstander

van de reductie van het aantal grondafhandelaren, maar heeft daarbij nooit de wens geuit het aantal luchtvrachtafhandelaren op Schiphol te reduceren.

Graag geven wij u een toelichting op de luchtvrachtafhandeling en het onderscheid met de grondafhandeling.

### **Het luchtvrachtafhandelingsproces op Schiphol**

Binnen het airside luchtvrachtafhandelingsproces worden de volgende activiteiten onderscheiden:

- transport op het platform;
- laden en lossen van het vliegtuig.

ACN hanteert als definitie van een luchtvrachtafhandelaar: de partij die 1) vrachtvliegtuigen afhandelt op het vrachtplatform (transport en handling van luchtvracht), 2) bellyvracht transporteert van en naar passagierstoestellen op het passageplatform.

Ongeveer 50 procent van de luchtvracht op Schiphol wordt vervoerd in passagiersvliegtuigen en 50 procent in vrachtvliegtuigen.

#### *Passagiersvliegtuigen*

In passagiersvliegtuigen, het gaat hier bijna uitsluitend om *long haul* vluchten, wordt luchtvracht vervoerd in de zgn. ‘belly’-ruimte. De afhandeling van deze vliegtuigen vindt plaats op de Vliegtuig Opstel Plaatsen (VOP) op het passagiersplatform.

De aan- en afvoer van de bagage van passagiers en van de luchtvracht zijn twee gescheiden processen.

De bagage van passagiers wordt aangeleverd vanuit de bagageafdeling op Schiphol Centrum. Het transport naar en van het vliegtuig van de bagage en het laden en lossen van de bagage worden uitgevoerd door de grondafhandelaar.

De luchtvracht wordt aangeleverd vanaf Schiphol Zuid en Zuid-Oost. Het vervoer van de luchtvracht naar en van het vliegtuig wordt uitgevoerd door de luchtvrachtafhandelaar.

#### *Vrachtvliegtuigen*

De andere 50 procent van de luchtvracht op Schiphol wordt vervoerd met vrachtvliegtuigen. Deze ‘full freighters’ worden uitsluitend door de luchtvrachtafhandelaar afgehandeld op het afgescheiden vrachtplatform in de directe nabijheid van de vrachtafhandelloodsens. Het transport en het laden en lossen van vrachtvliegtuigen vindt meestal plaats door één luchtvrachtafhandelaar.

Momenteel zijn er op Schiphol vijf bedrijven actief die zich bezighouden met de afhandeling van luchtvracht aan de airside. Het aantal luchtvrachtafhandelaren op Schiphol is daarmee lager dan

op de meeste andere vergelijkbare Europese luchthavens, zo laat het SEO-rapport 'Analyse grondafhandeling Schiphol' zien.

Deze bedrijven zijn grotendeels gevestigd op Schiphol Zuid en Zuid-Oost. De luchtvrachtafhandelaren die nu nog gevestigd zijn op Schiphol Zuid (Westkant Kaagbaan) zullen binnen afzienbare tijd eveneens verhuizen naar Schiphol Zuid Oost (Oostkant Kaagbaan).

De luchtvrachtafhandeling vindt nu al voor het overgrote deel plaats op een daarvoor ingericht afgescheiden deel van de luchthaven direct achter de afhandelloods waar de luchtvracht wordt voorbereid op transport van en naar het vliegtuig.

### **De voorgestelde maatregelen schaden de efficiency en betrouwbaarheid van het huidige 'seamless' luchtvrachtproces**

Op dit moment is er bij het luchtvrachtafhandlungsproces van passagiersvliegtuigen maximaal één overdrachtsmoment (van grondafhandelaar naar luchtvrachtafhandelaar). Bij de afhandeling van vrachtvliegtuigen is er in beginsel geen overdrachtsmoment en daarmee is er sprake van een 'seamless' proces.

In het voorgenomen besluit is er maximaal ruimte voor drie licenties voor platformafhandeling en drie licenties van transport van luchtvracht op de luchthaven.

Door het beperken van het aantal licenties verliezen luchtvrachtafhandelaren die geen airside licentie hebben de grip op hun proces. Dit komt omdat ze één of meer andere bedrijven moeten inschakelen om de door hen in de loods gereedgemaakte, gewogen en veilig verklaarde luchtvracht binnen de strakke tijdsplanning van de luchtvaartmaatschappij op de juiste plaats af te leveren en/of de vracht te laden en lossen.

Luchtvrachtafhandlungsbedrijven worden voor deze activiteiten dus afhankelijk van een concurrerende partij die wel over een airsidelicentie beschikt.

Airlines en afhandelaren hebben deze situatie eerder zien ontstaan op luchthaven Brussel en zouden dit op Schiphol zeer ongewenst vinden.

Doordat er op Brussel maar twee bedrijven actief zijn in de platformafhandeling aan airside zijn luchtvaartmaatschappijen soms gedwongen om voor de afhandeling van hun luchtvracht met drie partijen contracten te sluiten, namelijk voor de warehousing (Multi-station contracten), het transport van en naar het vliegtuig en het laden en lossen.

ACN vreest dat deze situatie zich ook gaat voordoen op Schiphol als de voorgenomen maatregelen doorgaan. Hierdoor is er geen sprake van een gezonde marktwerking. Bovendien neemt door een toename van overdrachtsmomenten de kans op fouten en vertragingen toe.

Een ander punt dat ACN graag onder de aandacht brengt is dat bij een beperking van het aantal vergunningen voor luchtvrachtafhandelbedrijven het businessmodel van bedrijven die niet over een vergunning beschikken sterk onder druk komt te staan. Het businessmodel is namelijk gebaseerd op de complete afhandeling.

## **Het voorgenomen besluit leidt tot een langdurige standstill bij de innovatie en verduurzaming van het luchtvrachtafhandelingsproces**

ACN is samen met luchtvrachtafhandelaren en andere stakeholders al intensief bezig met de verduurzaming, het digitaliseren en versnellen van het luchtvrachtafhandelingsproces en verbetering van de arbeidsomstandigheden.

Dit gaat gepaard met forse investeringen die alleen gedaan kunnen worden als er zekerheid is over de toekomst.

Bedrijven zullen bij de onzekerheid die nu ontstaat zeer terughoudend zijn om te investeren in belangrijke verduurzamings- en digitaliseringsinitiatieven.

Voorts liggen er concrete plannen voor de invoeren van een sector CAO-vracht. De vrees bestaat dat de invoering op de lange baan wordt geschoven door de door dit traject ontstane onzekerheden.

## **Conclusie**

ACN concludeert dat het voorgenomen besluit tot reductie van het aantal luchtvrachtafhandelaren een ernstig negatief effect zal hebben op de efficiency en beheersbaarheid van het airside luchtvrachtafhandelingsproces op Schiphol. Bovendien vreest ACN dat tal van initiatieven om de afhandeling te verduurzamen en digitaliseren zullen worden uitgesteld.

ACN pleit er daarom voor de luchtvrachtafhandeling net als catering, fuelling en cleaning buiten de reikwijdte van het Besluit te houden.

Dit is in lijn met artikel 3.6.5. a. en b. (2-6) van de IATA Annex A Standard Ground Handling Agreement (versie 2018) waarin dit onderdeel vormt van de afspraken tussen de betreffende luchtvrachtafhandelaar en de luchtvaartmaatschappij.

Het uitzonderen van luchtvrachtafhandeling past ook bij het organisatorische en bedrijfsmatige onderscheid dat bij afhandelbedrijven wordt gemaakt tussen passageafhandeling en luchtvrachthandeling.

Een belangrijke reden hiervoor is dat vaardigheden voor grondafhandeling en luchtvrachtafhandeling fundamenteel verschillen (safety risk, training en vaardigheden voor bijzondere vracht zoals dangerous goods, dierenvervoer, oversized vracht, speciale projecten en connected pallets). Schiphol staat er om bekend alle soorten vracht af te kunnen handelen.

## **Wat is het alternatief?**

Ons verzoek de luchtvrachtafhandeling buiten het besluit te houden betekent zeker niet dat de sector niet openstaat voor bepaalde vormen van regulering. ACN denkt hierbij met name aan het versneld invoeren van diverse kwaliteitsstandaarden als onderdeel van de in samenwerking met Schiphol gestarte invoering van een License to Operate.



Inzetten op regulering maakt het mogelijk om versneld verdere stappen te zetten op het gebied van de vrachtafhandelingsector-CAO, de verbetering van de arbeidsomstandigheden en verdere optimalisering van luchtvrachtafhandelingprocessen.

**ACN en medeondertekenaars verzoeken u dan ook met inachtneming van deze zienswijze het ontwerp besluit houdende beperking van het aantal verleners van grondafhandelingsdiensten op de luchthaven Schiphol in gewijzigde vorm vast te stellen, namelijk door de luchtvrachtafhandelingsdiensten aan de airside van dit besluit uit te zonderen.**

Uiteraard is ACN bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Wij verzoeken u ons van de verdere procedure op de hoogte te houden.

Met vriendelijke groet,

**Air Cargo Netherlands**

D.M. van As  
Managing Director

**dnata B.V.**

J. van Anrooy  
Managing Director

**Menzies World Cargo Amsterdam**

D. Beekman  
Vice-president Benelux

**Swissport Cargo**

J. Giling  
Head of Cargo

**Worldwide Flight Services Holland B.V.**

M. Claesen  
Senior Vice President Commercial EMEAA