

Staking op luchthaven gaat zesde dag in: “Haal derde bagageafhandelaar naar Zaventem”

Gazet van Antwerpen - 30 Okt. 2018

De staking bij Aviapartner duurt mogelijk nog tot morgenvroeg. Zelfs met een nachtelijk akkoord, kan het werk vandaag niet worden hervat. Transporteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen) stelt voor om een derde bagageafhandelaar naar Zaventem te halen.

“Een grijze kelder met kunstlicht. Een lopende band die eindeloos bagage blijft uitspuwen, ook als je even iets wil eten. Die machine stopt nooit. Alles wat je mist, moet je inhalen. Dus sla je de lunch over. Dat is fysiek en psychologisch loodzwaar. De directie trekt zich er niets van aan. Ik zou er niet om treuren als dit bedrijf failliet gaat en overgenomen wordt, dan zal er hopelijk eindelijk iets veranderen.”

De onvrede bij de werknemers van Aviapartner zit heel diep, het overleg tussen de vakbonden en de directie muurvast. Vandaag gaat de staking zijn zesde dag in, en ze zal nog duren tot zeker 6u morgenvroeg. Zelfs als er vannacht een akkoord uit de bus komt, is het te laat om vandaag te herstarten. Luchtvaartmaatschappijen werden gisteren door Aviapartner ingelicht dat ze vandaag hoe dan ook geen vluchten naar Brussel hoeven te plannen.

Breekpunten

Intussen zagen al duizenden passagiers hun vlucht geschrapt. Gisteren werden weer 110 van de 630 vluchten geschrapt.

De vakbonden hebben gisterenavond een geüpdatete versie van hun eisenpakket overgemaakt aan de directie. “Onze centrale punten blijven dezelfde”, zegt Sandra Langenus van de socialistische vakbond BTB. “De onderbemanning moet opgelost worden, afspraken over verloning moeten nagekomen worden.” De centrale eisen zijn vertaald in 22 concrete breekpunten.

“Een aantal van die dingen zijn voor de directie niet bespreekbaar”, zei Yves Nuyts, general manager Handling bij Aviapartner België. Daardoor zou het volgens de directie zelf nog wel even kunnen duren voor er schot in de zaak komt. Zo zou ze onder meer niet willen toegeven op premies. “Dan brengen we de financiële gezondheid van Aviapartner opnieuw in gevaar”, meent Yves Nuyts. “Er is een zeer grote prijzenslag geweest, dat brengt met zich mee dat onze rendabiliteit jarenlang onder druk stond.”

De sfeer werd er gisteren niet beter op nadat de directie van de bagageafhandelaar een deurwaarder op pad had gestuurd. Die moest erop toezien dat geparkeerde vliegtuigen alsnog konden vertrekken.

Derde partner

Foto: Ivan Put

Om de impasse te doorbreken, lanceerde transporteconoom Eddy Van de Voorde (Universiteit Antwerpen) een opmerkelijk voorstel. “Haal een derde bagageafhandelaar naar Zaventem”, zei hij. “Die kan rust op de markt creëren en stakingen ontmoedigen, omdat er dan meer alternatieven zijn.” Nu hebben maar twee bedrijven, Aviapartner en Swissport, een licentie om de bagage af te handelen. Beide liggen geregeld stil door sociale onrust.

Van de Voorde baseert zich op een internationale vergelijking tussen luchthavens, die hij in 2009 samen met enkele collega's maakte op vraag van Etienne Schouppe, toenmalig staatssecretaris van Mobiliteit. “Daaruit bleek dat een derde bagageafhandelaar niets dan voordelen zou hebben voor de luchthaven.”

‘Race to the bottom’

Binnen de regering was er geen steun voor het voorstel. “Het werd een typisch Belgisch compromis”, zegt Van de Voorde. “Pas als Brussels Airport twee jaar op rij 24 miljoen passagiers over de vloer krijgt, wordt gekeken of een derde speler wenselijk is.”

Vorig jaar werd die kaap voor het eerst gerond, maar de nieuwe licenties voor de bagageafhandeling van passagiersvliegtuigen zijn gisteren ingegaan en die gaan opnieuw voor zeven jaar naar de twee bedrijven, Aviapartner en Swissport.

Voor de PS en CDH, met sterke banden bij de vakbonden, waren tegen een derde speler. En dat is de socialistische vakbond BBTK nog steeds, zegt Olivier Van Camp. “Door de sterke concurrentie worden bagageafhandelaars nu al uitgekled als ze contracten onderhandelen met de luchtvaartmaatschappijen.” Vooral om Swissport een contract met Ryanair af te snoepen, zou Aviapartner bodemvoorwaarden hebben aanvaard, wat zich nu wrekt. “Die race to the bottom los je niet op met extra concurrentie”, zegt Van Camp (BBTK).

Foto: ISOPIX

Beter materiaal

Van de Voorde blijft erbij dat de koek niet noodzakelijk kleiner wordt met een derde partner. “Ik kan me voorstellen dat een luchtvaartmaatschappij als Etihad meer wil betalen voor een betere dienstverlening. Het probleem los je niet op door te staken, maar door te hervormen.”

Luchtvaartspecialist Luk De Wilde treedt Van de Voorde bij. “Het duopolie in Zaventem is vrij uniek in Europa.”

Beter materiaal is een belangrijke eis van het stakende personeel bij Aviapartner. Daarom pleit De Wilde voor een grotere rol van Brussels Airport Company. “De luchthaven van Charleroi doet de bagageafhandeling zelf: daar zijn nooit stakingen. Of kijk naar

Amsterdam, waar Schiphol zelf het materiaal levert voor de bagageafhandelaar. Dat maakt de afhandelaars minder kwetsbaar en leidt tot een betere marktwerking.”

De luchthaven kan er alleen baat bij hebben, zegt Van de Voorde: “De grootste kosten van de staking zijn de imagoschade voor Brussels Airport.”