

# Bij Swissport was de band al voor corona ontspoord



De Standaard\* - 09 Jun. 2020  
Pagina 12

\* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

*De coronacrisis was de druppel, maar de kiem voor het faillissement van de vluchtafhandelaar Swissport in Zaventem werd al bij de start, in 2012, geplant. 'Het bedrijf had al jaren failliet moeten zijn.'*

'Of ik verbaasd ben? Neen. Ik ben alleen verwonderd dat Swissport de doodstrijd zo lang heeft kunnen rekken.' Dat Swissport, de grootste afhandelaar van vluchten op de luchthaven van Zaventem, gisteren heeft beslist om de handdoek te werpen waardoor 1.469 banen op de tocht staan, sloeg volgens de liberale vakbond als een bom in bij het personeel. Maar voor een voormalige topmanager komt het faillissement allerm minst als een verrassing. 'Het bedrijf had in België al jaren failliet moeten zijn.'

Swissport kampt al lang met rode cijfers en de coronapandemie, die de wereldwijde markt deed instorten, heeft het bedrijf finaal over de rand geduwd. De Belgische tak kreeg onlangs nog een financiële injectie van het Zwitserse moederbedrijf en hoopte met staatssteun het hoofd boven water te kunnen houden. Tevergeefs.

De problemen bij de Belgische tak van Swissport vinden hun kiem al in 2012, toen het bedrijf op Brussels Airport neerstreek. Op dat moment waren twee afhandelaars actief op Zaventem: het Belgische Aviapartner en Flightcare, dat een decennium eerder uit de assen van het failliete Sabena Handling was verzezen.

Het van oorsprong Zwitserse Swissport, ontstaan uit luchtvaartmaatschappij Swissair en de grootste vluchtafhandelaar ter wereld, wou absoluut in Brussel actief worden. Flightcare leek de beste overnameprooi, op voorwaarde dat het bedrijf - en niet concurrent Aviapartner - het contract met Brussels Airlines, de belangrijkste maatschappij op de luchthaven van Zaventem, kon binnenhalen. 'Dat moest koste wat het kost,' zegt een betrokkene. 'Toen al kon men de vraag stellen of wat afgesproken was nog economisch rendabel kon. Maar er speelden andere belangen.'

'Het doodvonnis'

Het antwoord was nee, bleek al snel. De omzet was met 5 miljoen euro gedaald, terwijl de vaste kosten en geleverde prestatie even hoog bleven, zei toenmalig ceo Marcel Buelens in 2013 in een interview met De Tijd. 'En toen de partners van Brussels Airlines het contract onder ogen kregen, vroegen ze ook forse reducties.'

Swissport verbrandde zijn vingers en moest zwaar besparen, tot ongenoegen van het personeel. Na een staking van vijf dagen in 2013 moest het bedrijf ook diep in de buidel tasten om de sociale vrede af te kopen. Het contract met de bonden, dat toen door de internationale voorzitter van Swissport, Per Utnegaard, werd getekend, wordt door één betrokkene 'het doodvonnis' van de Belgische tak genoemd.

Tussen 2012 en 2017 verloor Swissport jaarlijks zo'n 7 miljoen euro aan het verlieslatende contract met Brussels Airlines. Pas in 2017, toen het contract opnieuw werd onderhandeld, werden de marges opgetrokken. Maar de inlevering van 2012 - die volgens het toenmalig management 30 procent bedroeg - werd niet meer goedge maakt.

Het zwaarbevochten contract met Brussels Airlines deed bovendien een prijzenoorlog tussen de twee afhandelaars losbarsten. - Aviapartner snoepte Tui en Ryanair af, en offerde daarbij zelf zijn winstmarge op. 'Grondafhandeling was vroeger een lucratieve activiteit', zegt Luc Meurrens, voormalig topman van Aviapartner. 'Maar de prijzenslag rond Brussels Airlines heeft de marges uitgehold.'

'Bij het minste wat er gebeurt, ga je dan bloeden', vult een voormalige manager van Swissport aan.

Race to the bottom

Er gebeurde veel. De kleine marges zetten druk op het personeel en deden meermaals sociale conflicten ontsporen. 'De mensen moeten het met steeds minder doen', zegt Fouad Bougrine, afgevaardigde van de liberale vakbond. 'Het is een race to the bottom.' Het personeel, en zeker de arbeiders, moeten hard werken, zeggen niet alleen de vakbonden, maar getuigt ook een voormalige topmanager van Swissport. 'Ze staan dag en nacht buiten op het tarmac, in weer en wind zeulen ze met zware koffers.'

Maar die werkdruk ligt niet de hele dag hoog. Op de luchthaven zijn er typisch piek- en dalmomenten, waardoor iedereen enkele uren per dag vol aan de bak moet, maar ook relatief rustige momenten kent. Zowel de directie van Swissport als die van Aviapartner ijverde voor meer flexibele contracten, maar botste op de bonden en de rigide Belgische arbeidsmarkt. Ook de relatief hoge loonkosten in ons land betekenden een handicap in de internationaal georganiseerde sector. Luchtvaartmaatschappijen, die contracten op Europees niveau proberen af te sluiten, voelden er weinig voor om meer te betalen voor de afhandeling in Zaventem dan in Schiphol, bijvoorbeeld. 'Dat maakt dat we in andere landen makkelijker geld verdienen dan in België', zei Laurent Levoux, de eigenaar van Aviapartner, in een eerder gesprek met deze krant.

Spontane stakingen

Omdat er amper geld wordt verdiend, is er ook weinig financiële ruimte om te investeren in materiaal, zoals tractoren om vliegtuigen richting startbaan te duwen. Dat voedde mee de sociale onrust binnen het bedrijf. Drie ex-managers van Swissport en Aviapartner maken ook gewag van infiltratie door 'extreem linkse' vakbondsafgevaardigden, die het sociaal overleg verder zouden ophitsen. 'Het

zijn geen katjes om zonder handschoenen aan te pakken', klinkt het. Dat er weinig mensen klaar staan om de taak over te nemen, geeft hen de nodige armslag.

Zowel Swissport als Aviapartner kreeg de laatste jaren geregeld met spontane stakingen af te rekenen. Schadevergoedingen aan luchtvaartmaatschappijen en sociale akkoorden deden de kostprijs van de stakingen oplopen. Zo ontstond een vicieuze cirkel waarbij steeds opnieuw moest worden bespaard.

Een stoet aan managers - het laatste jaar stapten drie ceo's op - slaagde er niet in om het bedrijf uit de rode cijfers te trekken, ondanks de groeicijfers die de luchthaven de afgelopen jaren heeft opgetekend. De coronacrisis heeft Swissport in België nu helemaal over de rand geduwd. 'We hebben alle mogelijke scenario's onderzocht om een duurzame toekomst te bieden op Brussels Airport', zei Thierry Miremont, ceo van Swissport in België, gisteren. Maar door de 'bijzonder moeilijke periode voor de luchtvaartsector' was er geen geld voor een nieuw transformatieplan. Uiteindelijk trok de moedergroep, die sinds 2015 in handen is van het Chinese HNA, er de stekker uit. Door de coronacrisis zit Swissport International zelf in slechte papieren en wou het geen geld meer in de Belgische tak pompen. En ook de vraag om een reddingsboei van de overheid viel op een koude steen.

## Duopolie

Swissport verbrandde dan wel zijn vingers aan het contract met Brussels Airlines, ook de luchtvaartmaatschappij toonde zich misnoegd over de samenwerking.

Maar er was geen alternatief, zegt een voormalig lid van het directiecomité van Brussels Airlines. 'We waren gedoemd om samen te werken. Aviapartner was te klein en toonde zich niet bereid veel te investeren, als het bedrijf na vier jaar het contract opnieuw kon verliezen.'

Op Brussels Airport krijgen slechts twee afhandelaars een licentie om passagiersvluchten af te handelen. Dat duopolie wordt door verschillende waarnemers als de oorzaak van veel problemen bij de afhandelaars gezien. Het maakt dat ze (te) sterk afhankelijk zijn van enkele grote contracten, waardoor ze elkaar met bodemprijzen bekampen en op de rem staan bij investeringen in nieuw materiaal. Om een vrijere markt te garanderen, voorzien sommige andere luchthavens, zoals Schiphol, zelf het nodige materiaal voor de afhandelaars. Transporteconoom Eddy Van de Voorde pleitte eerder voor de komst van een derde speler.

Maar voor Hans Elsen, afgevaardigde van ACV Puls, is het net de liberalisering die grondafhandeling niet rendabel maakt. Elsen geeft ook Brussels Airport een veeg uit de pan omdat het 'als monopolist' zijn voorwaarden en tarieven niet heeft versoepeld om de actieve bedrijven 'een correcte winstmarge te laten draaien'. 'De luchthaven is de afgelopen jaren een forse winstmachine geweest', zegt hij. (Brussels Airport maakte in 2018 220 miljoen euro winst, red.) 'Maar het zijn de werknemers van bedrijven die actief zijn op de luchthaven, die de prijs hebben betaald. En nu verliezen ze ook nog eens hun baan. Het is genoeg geweest.'

## Korneel Delbeke

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden