

Wie zeult met uw koffer nu Swissport failliet is?



Gazet van Antwerpen* - 12 Jun. 2020

Pagina 6

* Gazet van Antwerpen/Mechelen - Waas, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Stad en Rand

De 1.469 personeelsleden van vluchtafhandelaar Swissport hebben gisteren hun C4 gekregen. Na een jarenlange doodstrijd op het tarmac van Brussels Airport is nu alleen nog concurrent Aviapartner over. Wie zal er nog met uw reiskoffer zeulen in de toekomst, en tegen welke prijs?

Wat betekent het faillissement van Swissport voor Brussels Airport?

“Het ecosysteem van de luchthaven is in zijn hart geraakt”, zegt Hans Elsen van de christelijke vakbond ACV. “De afhandeling van de vluchten is toch de essentie van een luchthaven. Dat daar nu zo'n belangrijke speler wegvalt, is behoorlijk rampzalig.”

Swissport behandelde meer dan de helft van alle vluchten op de luchthaven van Zaventem. “Als dit pakweg in januari gebeurd was, vóór de coronacrisis, had dit chaos zonder weerga opgeleverd”, zegt transporteconoom Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen).

Wie gaat er nu met de koffers zeulen?

Alleen concurrent Aviapartner is op dit moment nog over als vluchtafhandelaar op Brussels Airport.

“90% van de vluchten is gedekt”, zegt Nathalie Pierard, de woordvoester van Brussels Airport. Veel luchtvaartmaatschappijen gaan nu met Aviapartner werken. Brussels Airlines gaat een deel zelf doen en een deel met Aviapartner samenwerken om zo klaar te zijn voor de heropstart maandag. “Onze operaties komen niet in het gedrang, we werken aan een noodplan”, zegt Kim Daenen van Brussels Airlines.

Komen de echte problemen niet pas deze zomer?

“Dan zal het inderdaad drukker zijn dan nu”, zegt Dewulf. “Maar dat is relatief. De verwachting is dat Brussels Airport tot 30, 40% van de normale activiteiten zal groeien. Dat is nog steeds maar een fractie van wat het vroeger was. Brussels Airlines, TUI en andere hebben ook personeel ter beschikking dat ze lang op tijdelijke werkloosheid hebben kunnen zetten. De mensen moeten zich geen zorgen maken. Je bagage zal behandeld raken.”

Wat nu met de 1.469 mensen die bij Swissport werkten?

“Het gaat vooral om laaggeschoolde mensen”, zegt Dewulf. “Een aantal onder hen zal waarschijnlijk overgenomen worden door Aviapartner eens de activiteit op de luchthaven weer toeneemt.”

“De overheid zou ervoor moeten zorgen dat de expertise van al die mensen niet verloren gaat”, zegt Hans Elsen. “Tegen volgend jaar zijn ze waarschijnlijk weer nodig. Maar de politiek blijft oorverdovend stil.”

Is concurrent Aviapartner er veel beter aan toe dan Swissport?

Amper, valt te horen bij insiders. “Het is ook redelijk rampzalig.”

Aviapartner heeft alleszins de regering gevraagd om hen financieel uit de nood te helpen: het zou gaan om een lening van 20 miljoen. Swissport vroeg ook geld, maar dat pakte niet. “Nu is er uiteraard meer druk”, zegt Elsen. “De politiek kan het niet maken om ook Aviapartner failliet te laten gaan, dus die zitten in een zetel. De topman, Laurent Levoux, is van MR-signatuur en goed bevriend met Didier Reynders. Ik moet er geen tekening bij maken.”

Waarom hebben Aviapartner en Swissport elkaar al die jaren kapot geconcentreerd?

“Die situatie op de luchthaven heeft dat in de hand gewerkt”, zegt Dewulf. “Er mogen wettelijk gezien maar twee afhandelaars werken. Dan krijg je een cutthroat-duopolie: twee spelers die elkaar de nek afbijten. Want wat de ene wint, verliest de andere. Een zeer ongezonde situatie.”

Wat is dan de oplossing? “Er moet een aanbesteding komen, eerst voor een nieuwe tweede speler, en dan voor een derde”, zegt Dewulf. “Dat is gezonder. Er zal interesse zijn, want het slechte Brussels Airlines-contract is weg door het faillissement.”

Wordt mijn vliegticket dan duurder?

“Ik denk van niet”, zegt Dewulf. “Een vliegticket is maar zo duur als wat de klant ervoor wil betalen. In drukke tijden is dat meer, in kalme tijden is dat minder. Daar heeft de situatie van de bagageafhandelaar weinig impact op.”

“Het is vooral de uitbater van Brussels Airport die de afgelopen jaren veel geld heeft verdiend, de Brussels Airport Company”, zegt Hans Elsen. “Dáár moet de situatie veranderen. Het kan niet dat je een privébedrijf je luchthaven laat runnen en met de mooiste brokken laat weglopen. Die situatie moet worden gekeerd om Brussels Airport een duurzame toekomst te geven.” (tlb)