



In het kort:

- Op Schiphol werken ruim 5.000 beveiligers, verspreid over 5 verschillende beveiligingsbedrijven (G4S, Securitas, I-Sec, CTSN en Trigion). De contracten met die bedrijven lopen eind dit jaar af. Schiphol bereidt nu een nieuwe tender voor.
- Vakbond CNV pleit nu voor een totaal andere benadering, waarbij Schiphol meer regie en verantwoordelijkheid neemt. Op termijn moet dit leiden tot één nieuw bedrijf, Schiphol Beveiliging, waarin alle beveiligers zijn ondergebracht. Schiphol en beveiligingsbedrijven werken hierin samen, bijvoorbeeld in de vorm van een joint-venture.
- Om dit plan te laten slagen, pleit CNV ervoor om de plannen voor de aanbesteding 'on hold' te zetten, de huidige contracten met de beveiligingsbedrijven voor een beperkte periode te verlengen (om de rust te bewaren) en intussen keihard te werken aan de oprichting van één nieuw beveiligingsbedrijf voor alle Schiphol-beveiligers.

Waarom wil CNV dit?

De vorige aanbestedingsprocedure zorgde veel onrust en chaos. Beveiligers verhuisden van de ene op de andere dag naar een andere werkgever, met alle problemen van dien, bijvoorbeeld over de roosters. Beveiligers zijn om die reden ook van Schiphol vertrokken. Het moet anders dan de vorige keer, daar zijn alle betrokken partijen het over eens. We hebben daarom als CNV positief gereageerd op het voornemen van Schiphol om het dit keer zorgvuldiger aan te pakken en ruim de tijd te nemen.

Toch is gaandeweg bij ons het besef gegroeid dat dit niet voldoende is. Opnieuw maken beveiligers zich – naar ons idee terecht – grote zorgen over de gevolgen van de komende tender. Uit gesprekken met beveiligers en ook uit een recente peiling blijkt dat er grote onrust is en dat veel beveiligers geen vertrouwen hebben in een goede afloop.

Op basis van deze signalen en vele gesprekken die we in de afgelopen periode hebben gehad binnen CNV en met insiders uit de beveiligingswereld, zijn we tot de conclusie gekomen dat het totaal anders zou kunnen en moeten. De beveiliging van Schiphol, met zoveel veiligheidsrisico's, zou niet uitbesteed moeten worden aan 5 verschillende bedrijven, die elkaar kapot concurreren en voor de laagste prijs gaan inschrijven. Het is de bekende race naar de bodem. Hoe serieus nemen we dan de beveiliging van een van belangrijkste plekken van ons land? En hoe serieus nemen we de mensen die dit belangrijke werk doen?'

Hoe ziet CNV de toekomst?

Vakbond CNV wil af van het huidige tender-systeem. Enerzijds vanwege de talloze praktische problemen die het veroorzaakt op de werkvloer. Anderzijds ook vanwege de organisatorische kwetsbaarheid, waarbij 5 partijen hun opgedragen taak doen en zich niet verantwoordelijk voelen voor het geheel. Als de beveiligingsbedrijven hun kleine marge kunnen pakken, is het

voor hen al goed. We hebben in 2022 gezien waar dat toe kan leiden. Maar ook daarna is Schiphol nog geregeld 'langs het randje' gegaan. We zijn ervan overtuigd geraakt dat het beter kan, als de beveiliging anders wordt georganiseerd en Schiphol en de beveiligingsbedrijven samen de verantwoordelijkheid gaan dragen.

Wat wij in de toekomst voor ons zien: één beveiligingsbedrijf, waarin op termijn alle beveiligers zijn ondergebracht. Schiphol en beveiligingsbedrijven werken hierin samen, bijvoorbeeld in de vorm van een joint-venture. Dit is een rigoureuze andere werkwijze, die veel voordelen biedt: Schiphol krijgt meer regie op de personele bezetting en grip op de wachtrijen, de beveiligingsbedrijven krijgen meer zekerheid dat ze voldoende winst kunnen maken en de beveiligers krijgen meer zekerheid over hun arbeidsvoorwaarden, roosters en balans tussen werk en privé.

Dat betekent dat Schiphol zelf meer verantwoordelijkheid moet gaan nemen, in plaats van vooral als opdrachtgever achterover leunen en de beveiligingsbedrijven het probleem laten oplossen. We hebben in de afgelopen jaren daar al een goed voorbeeld van gezien. Na het debacle in 2022 met de lange wachtrijen ging Schiphol zich actief met bemoeien met de werving van nieuwe beveiligers. Dat heeft in korte tijd zo'n 1.000 nieuwe beveiligers opgeleverd. Het loont dus als Schiphol meer als werkgever opereert dan alleen als opdrachtgever.

Wat moet er nu gebeuren?

In het Schiphol-akkoord hebben alle betrokken partijen de ambitie uitgesproken om meer aandacht te besteden aan kwaliteit en betere arbeidsomstandigheden. We zijn met elkaar op de goede weg, maar zijn er nog niet en de organisatie blijft kwetsbaar. Uit gesprekken met beveiligers en uit de peiling blijft dat een zorgelijk aantal beveiligers het momenteel niet goed naar de zin heeft en zelfs overweegt van Schiphol te vertrekken. Schiphol zal echt aan de bak moeten om een aantrekkelijke werkplek te blijven. Het is nu het moment om door te pakken met de ambitie om (de werkomstandigheden van) de beveiligers meer centraal te stellen en voor kwaliteit te gaan.

Kortom, Schiphol moet meer de verantwoordelijkheid naar zich toe trekken en meer de rol van werkgever op zich gaan nemen. In de vorm van één bedrijf, voor alle beveiligers. We realiseren ons dat dit nieuwe bedrijf er niet van de ene op de andere dag staat. Daarom stellen we concreet voor om te beginnen met een paar overzichtelijke proeftuinen en dat verder uit te bouwen naar uiteindelijk één bedrijf. Afgebakende beveiligingstaken lenen zich het beste voor zo'n proeftuin. We denken bijvoorbeeld aan de afdeling Schiphol Security Center, waar Securitas nu verantwoordelijk is voor de camerabewaking. Een ander geschikt onderdeel zou de afdeling Hold Baggage Security (controle van ruimbagage) kunnen zijn, waar G4S nu voor verantwoordelijk is.

Om dit mogelijk te maken, moeten de plannen voor de nieuwe aanbestedingsprocedure voorlopig 'on hold' gezet. De lopende contracten kunnen nog voor een beperkte periode verlengd. De komende periode kan dan worden benut om te werken aan een nieuwe inrichting van de beveiliging op Schiphol. In het belang van iedereen.