

AH 2231
2021Z03441

Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) en antwoord van minister Koolmees (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de minister van Financiën (ontvangen 1 april 2021)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020-2021, nr. 1913

Vraag 1

Klopt het dat de beveiliging op Schiphol voor ten minste vier jaar wordt aanbesteed en er per december 2020 van aanbieder is gewisseld?¹

Antwoord

Schiphol heeft aangegeven dat er tot december 2020 4 beveiligingsbedrijven werkzaam op Schiphol waren: G4S, CTSN, I-SEC, Securitas en SDBV. Vanaf december zijn er 5 beveiligingsbedrijven werkzaam op Schiphol: G4S, Securitas, Trigion, I-sec en CTSN. De minimale duur van deze contracten is 4 jaar.

Vraag 2

Klopt het dat de werkzaamheden bij Schiphol op het gebied van beveiliging sterk zijn teruggelopen door de coronacrisis?

Antwoord

Schiphol geeft aan dat alle beveiligingswerkzaamheden gerelateerd aan passagiers sterk zijn teruggelopen.

Vraag 3

Wanneer hebben de partijen zich in moeten schrijven voor deze aanbesteding en hoeveel tijd hebben zij om voldoende mensen te werven als de aanbesteding wordt gegund?

Antwoord

Schiphol geeft aan dat de inschrijving op 6-6-2019 opende en de gunning vond plaats op 9-11-2019. Na de gunning werd via het mechanisme van minicompetities het beveiligingswerk verdeeld over de partijen. Het streven was om deze verdeling in juni 2020 af te ronden. Door de sterk afgenomen vraag van de aan passagiers gerelateerde beveiligingswerkzaamheden is deze verdeling uitgesteld en in september 2020 afgerond. Indien noodzakelijk hadden partijen 2,5 maand de tijd om te werven. In september 2020 was het aantal beveiligingsmedewerkers in dienst

¹ Website Schiphol, 7 september 2020, 'Definitieve gunning laatste percelen beveiligingsdiensten 2020'

(<https://nieuws.schiphol.nl/definitieve-gunning-laatste-percelen-beveiligingsdiensten-2020/>)

van de zittende partijen op het niveau van voor de COVID-19 pandemie.
Grootschalige werving was daardoor niet aan de orde.

Vraag 4

Klopt het dat het risico voor de teruglopende vraag naar beveiligingsdiensten nu volledig wordt neergelegd bij deze beveiligingsbedrijven?

Antwoord

Schiphol geeft aan dat dit voor het grootste gedeelte het geval is. Daarnaast geeft Schiphol aan dat beveiligingsbedrijven voor een gedeelte worden gecompenseerd voor de teruggelopen vraag. De verschillen tussen de bedrijven, betreffende de teruglopende vraag zijn erg groot. Bedrijven werkzaam bij doorlaatposten of surveillance hebben niet te maken gekregen met teruglopende vraag. Bedrijven werkzaam bij passagierscontrole zijn echter wel geraakt door de teruglopende vraag.

Vraag 5

Vindt u de teruglopende vraag horen bij regulier bedrijfsrisico als de aanbesteding van deze diensten al voor de start van de coronacrisis rond was?

Antwoord

Schiphol geeft aan dat de partijen tijdens de verdeling van de werkzaamheden in de zomer van 2020 de gelegenheid hebben gehad zich terug te trekken. Dit was zoals eerder beschreven de voornaamste reden om de verdeling uit te stellen tot september 2020. Tijdens de periode van uitstel tot september 2020 konden de partijen de (nieuwe) bedrijfsrisico's inschatten. Geen van de partijen heeft uiteindelijk besloten om zich terug te trekken.

Vraag 6

Klopt het dat deze beveiligingsbedrijven dan geen gebruik kunnen maken van de Tijdelijke noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW) voor hun personeel, omdat er geen goede vergelijking te maken is met het voorgaande jaar?

Antwoord

Bedrijven kunnen aanspraak maken op de NOW-regeling als ze aan de voorwaarden voldoen. Deze voorwaarden zijn onder andere dat er een omzetverlies is van ten minste 20% ten opzichte van de referentiemaand, geldend voor de tranche NOW die wordt aangevraagd. Daarnaast heeft de NOW als doel om werkgelegenheid te behouden. Om dat te bereiken is er in de NOW-1 en -2 een korting op de subsidie als er bedrijfseconomisch ontslag wordt aangevraagd. Het uitgangspunt is uiteraard dat zo veel mogelijk bedrijven, zo veel mogelijk werknemers in dienst houden. Binnen de NOW-3 is er iets meer ruimte voor werkgevers om hun bedrijfsvoering aan te passen aan de nieuwe werkelijkheid. Als een bedrijf niet aan deze voorwaarden voldoet, kan zij geen aanspraak maken op NOW-subsidie.

Vraag 7

Zou Schiphol voor het minder gebruikmaken van de beveiligingsdiensten wel van de NOW gebruik kunnen maken?

Antwoord

Nee, Schiphol heeft de beveiligingsmedewerkers niet op de loonlijst staan. De NOW is een subsidie op de loonsom. Werkgevers kunnen loonsomsubsidie aanvragen voor alle werknemers die op de loonlijst staan en voor wie ze sociale premies betalen. Hieronder vallen werknemers met een vast contract en werknemers met een flexibel contract, zoals een oproep- of nul-urencontract. Voor werknemers die niet op de loonlijst staan, zoals uitzendkrachten, kan geen tegemoetkoming aangevraagd worden. De werkgever die hen in dienst heeft, kan uiteraard wel voor deze werknemers NOW subsidie aanvragen.

Vraag 8

Zou het mogelijk zijn om bedrijven met zulke grote nieuwe aanbestedingen aan te merken als “startend” en zo wel in aanmerking te laten komen voor de NOW?

Antwoord

Startende ondernemers kunnen aanspraak maken op de NOW, mits zij voor 1 maart 2020 minstens een maand omzet hebben gedraaid. Voor bedrijven die zijn gestart na 1 januari 2019 geldt een andere meetperiode voor omzetberekening dan bedrijven die heel 2019 al bestonden. De voorwaarden voor deze startende bedrijven staan verder gespecificeerd in de regeling. Voor bedrijven die voor 1 januari 2019 zijn begonnen gelden de algemene voorwaarden zoals die in de regeling staan beschreven.

Ondernemingen die een andere onderneming hebben overgenomen kunnen gebruik maken van dezelfde afwijking van de standaardregel voor omzetbepaling van startende ondernemingen als de overname is geweest voor 2 februari 2020. Net als voor startende ondernemingen geldt dat de overname minimaal een kalendermaand voor 29 februari 2020 ligt; er moet immers een relevante referentiemaand overblijven.

Vraag 9

Vormt het niet (gedeeltelijk) doorbetalen van de beveiliging niet een risico op termijn voor Schiphol, aangezien de tekorten in de beveiliging groot zijn?²

Antwoord

Schiphol geeft aan dat de beveiliging voldoende is gewaarborgd. Indien de bedrijven bij toenemende passagiersaantallen niet evenredig kunnen meegroeien zou dit logistieke problemen kunnen geven. Schiphol werkt nauw samen met beveiligingsbedrijven en luchtvaartmaatschappijen om dit risico te minimaliseren.

² Website UWV, 30 januari 2020, 'Volop werk in de beveiliging, maar weinig mensen beschikbaar'

(<https://www.uwv.nl/overuwv/pers/persberichten/2020/volop-werk-in-de-beveiliging-maar-weinigmensen-beschikbaar.aspx>)

Vraag 10

Deelt u de mening dat Schiphol hier verantwoordelijkheid zou moeten nemen, zeker gezien het feit dat het een staatsdeelneming betreft?

Antwoord

Schiphol besteedt de werkzaamheden aan via de Europese aanbestedingsregels en neemt daarmee de verantwoordelijkheid voor het juist aanbesteden van de beveiligingswerkzaamheden op Schiphol zoals van een staatsdeelneming mag worden verwacht. Zoals in voorgaande antwoorden is aangegeven, heeft Schiphol eveneens ruimte gegeven aan bedrijven om zich terug te trekken en om zich aan te passen aan de veranderende capaciteitsvraag. Daarnaast werkt Schiphol nauw samen met de beveiligingsbedrijven en luchtvaartmaatschappijen om eventuele risico's van een gebrek aan capaciteit van beveiliging te minimaliseren.