

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

310

Vragen van de leden **Palland** en **Van der Molen** (beiden CDA) aan de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *het bericht «Arbonormen bagagepersoneel Schiphol jarenlang overschreden, deel heeft gezondheidsklachten»* (ingezonden 8 september 2022).

Antwoord van Minister **Van Gennip** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Financiën (ontvangen 14 oktober 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 131.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht van de NOS «Arbonormen bagagepersoneel Schiphol jarenlang overschreden, deel heeft gezondheidsklachten»¹ en zou u willen reflecteren op de conclusies en bevindingen uit dit onderzoek van NOS en Nieuwsuur?

Antwoord 1

Ja. Ik ben verbaasd en geschrokken van de berichtgeving. Het is belangrijk dat de Arboregels worden nageleefd. Die regels gelden niet voor niets, die zijn er voor iedere werkgever: mensen moeten gezond en veilig kunnen werken.

Vraag 2

Hoe kijkt u aan tegen het feit dat bagage- en vrachtbedrijven op Schiphol hun personeel te zwaar werk (hebben) laten uitvoeren, juist ook na de eis van de Nederlandse Arbeidsinspectie (de Inspectie) in 2009 dat dit niet meer zou gebeuren, en welke acties bent u hieraan van plan te verbinden?

Antwoord 2

Het is belangrijk dat de Arboregels worden nageleefd. Die regels gelden niet voor niets, die zijn er voor iedere werkgever: mensen moeten gezond en veilig kunnen werken. De Nederlandse Arbeidsinspectie heeft naar aanleiding van de inspecties in 2004 en 2009 met de afhandelingsbedrijven op Schiphol

¹ NOS, 6 september 2022, «Arbonormen bagagepersoneel Schiphol jarenlang overschreden, deel heeft gezondheidsklachten», (<https://nos.nl/artikel/2443508-arbonormen-bagagepersoneel-schiphol-jarenlang-overschreden-deel-heeft-gezondheidsklachten>).

afspraken gemaakt over maatregelen voor het voorkomen van te zware fysieke belasting bij de bagageafhandeling. Het is vervolgens de verantwoordelijkheid van de werkgever om deze maatregelen daadwerkelijk uit te voeren en erop toe te zien dat dit in de praktijk gebeurt. Werknemers, leden van een ondernemingsraad of personeelsvertegenwoordiging en ook vakbonden of derden zoals bedrijfsartsen kunnen ook meldingen doen bij de Arbeidsinspectie als een bedrijf de wettelijke voorschriften op het gebied van arbeidsbescherming niet naleeft, en het niet mogelijk blijkt de problemen binnen het bedrijf in redelijk overleg op te lossen. Indien de melding wordt gedaan door een vakbond of vanuit de personeelsvertegenwoordiging is het beleid van de inspectie om de melding direct in behandeling te nemen. De Arbeidsinspectie is inmiddels, naar aanleiding van een uitzending van Nieuwsuur, onderzoek gestart naar de situatie bij het bagagepersoneel op Schiphol. De Arbeidsinspectie geeft aan dat ze graag eerder was gegaan, zie bijlage. Ik onderschrijf dat.

Ik heb de Arbeidsinspectie gevraagd te bezien of er verbeteringen mogelijk zijn. Hierover wordt uw Kamer nader geïnformeerd.

Ik heb samen met de Minister van IenW in juli een gesprek gehad met Schiphol en KLM over de arbeidsomstandigheden op Schiphol. In dat gesprek hebben we hen gewezen op hun verantwoordelijkheden hierin. Een vervolg op dit gesprek zal plaatsvinden tijdens een werkbezoek aan Schiphol in november. Als aandeelhouder heeft de Minister van Financiën meermaals met de directie van Schiphol gesproken over de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden op de luchthaven. De betrokken Ministers, waaronder ikzelf, zullen deze gesprekken blijven voeren, waarbij we Schiphol kritisch zullen blijven bevragen en de voortgang bij het verbeteren van de situatie in de arbeidsomstandigheden nauwgezet zullen blijven volgen.

Vraag 3

Hoe beziet u de waarschuwing van bedrijfsartsen dat als het werk op dezelfde manier gedaan blijft worden, de helft van het grondpersoneel een beroepsziekte krijgt, welke conclusies trekt u hieruit en welke acties bent u van plan hieraan te verbinden?

Antwoord 3

Dit signaal van de bedrijfsartsen vind ik zorgelijk. De werkgever is primair verantwoordelijk om te zorgen voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. Dit om beroepsziekten, bijvoorbeeld als gevolg van te zwaar tillen, te voorkomen. De Arbeidsinspectie is inmiddels een onderzoek gestart naar de situatie bij de grondafhandelaren op Schiphol. In het algemeen roep ik iedereen op om misstanden te melden bij de Arbeidsinspectie. Dat is eenvoudig en laagdrempelig. Op de startpagina van de Arbeidsinspectie staat een directie link waar digitaal een melding kan worden gedaan bij het Meldingen Informatiecentrum, maar een telefonische melding, al dan niet anoniem, is ook mogelijk, 24/7.

Vraag 4

Klopt het dat de Inspectie de afgelopen twaalf jaar geen controles heeft uitgevoerd bij deze bedrijven? Zo ja, kunt u nagaan en uitleggen waarom de Inspectie de afgelopen twaalf jaar geen controles heeft uitgevoerd op deze problematiek? Hoeveel meldingen zijn er door de Inspectie ontvangen vanuit bagageafhandelingpersoneel, bedrijfsartsen en/of vakbonden? Is er opvolging van de meldingen geweest?

Antwoord 4

Op grond van de Arbwet is het de primaire verantwoordelijkheid van de werkgever om zich aan de wet- en regelgeving te houden. De Arbeidsinspectie geeft in dit geval aan dat ze graag eerder was gegaan, zie bijlage. Ik onderschrijf dat. De Arbeidsinspectie maakt keuzes als het gaat om de inzet van haar capaciteit. In dit geval geeft de Arbeidsinspectie aan dat er uit haar actieve programmering geen aanleiding is geweest om eerder te controleren. Bij de Arbeidsinspectie zijn geen relevante meldingen op het gebied van fysieke belasting ontvangen van bijvoorbeeld personeel, bedrijfsartsen, ondernemingsraden of vakbonden. Op andere terreinen – zoals blootstelling aan gevaarlijke stoffen – hebben de afgelopen jaren wel diverse inspecties plaatsgevonden op Schiphol.

Ik heb de Arbeidsinspectie gevraagd te bezien of er verbeteringen mogelijk zijn. Tevens heb ik de Arbeidsinspectie gevraagd om bij de door haar aangekondigde rapportage over de nog lopende onderzoeken in de bagageafhandeling, tevens breder inzicht te geven in welke inspecties en welke arbeidsrisico's hebben plaatsgevonden de afgelopen jaren op Schiphol. Hierover wordt uw Kamer nader geïnformeerd.

Vraag 5

Hoe kijkt u aan tegen het feit dat de bagage- en vrachtbedrijven op Schiphol al jarenlang van deze problematiek afweten zonder hier afdoende naar te handelen?

Antwoord 5

Ik ben verbaasd en geschrokken. Het is belangrijk dat de Arboregels worden nageleefd. Die regels gelden niet voor niets, die zijn er voor iedere werkgever: mensen moeten gezond en veilig kunnen werken. Ik verwijs u verder naar mijn antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Reeds in juli 2021 is er een rapport opgeleverd door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), Ecorys en de Universiteit Leiden, naar aanleiding van een motie vanuit de Tweede Kamer, waarin de conclusie wordt getrokken dat «de intensievere handhaving van de arbeidsomstandigheden, een aantal gerichte veiligheidsmaatregelen en een welwillender houding tegenover vakbondswerk in de sector goede arbeidsverhoudingen en arbeidsomstandigheden kunnen bevorderen», is hier invulling aan gegeven? Hebben de vakbonden voldoende toegang tot de werkvloer? Zijn hier signalen over?

Antwoord 6

Het rapport van NLR, Ecorys en de Universiteit Leiden is op 2 november 2021 aan uw Kamer gestuurd². Zoals in de aanbiedingsbrief bij dat onderzoek aangegeven is op initiatief van lenW een overleg opgezet met alle betrokken partijen, te weten Schiphol, FNV, grondafhandelaren en luchtvaartmaatschappijen. Bij het eerste overleg is met betrokken partijen besloten te focussen op een drietal acties: het sluiten van een sector-CAO; het aanpassen van de regels die gelden voor bedrijven in de grondafhandeling; en het indien nodig beperken van het aantal afhandelaren op Schiphol. Deze acties volgden op een brief van de FNV van 6 oktober 2021 aan het ministerie. De betrokken partijen hebben aangegeven dat deze acties bij kunnen dragen aan het oplossen van de problematiek. Op die acties zijn sindsdien vorderingen gemaakt. Afspraken over de toegang van vakbonden tot de werkvloer kunnen door sociale partners via cao's worden overeengekomen. Uw Kamer heeft ook een motie³ aangenomen waarin in den brede wordt opgeroepen om in kaart te brengen in hoeverre in cao's daadwerkelijk afspraken worden gemaakt over toegang tot de werkvloer. Over de uitkomsten wordt uw Kamer later geïnformeerd.

Vraag 7

Welke concrete acties wat betreft verbetering van de arbeidsomstandigheden zijn er gerealiseerd sinds de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in de brief van 2 november 2021 inzake het voornoemde rapport aangaf een overleg te organiseren met de betrokken organisaties (onder andere Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV)) welke maatregelen kunnen worden getroffen en wie welke maatregelen moet oppakken?

Antwoord 7

Sinds het uitkomen van de brief van november 2021 is er op 7 maart 2022 een sector-cao afgesloten tussen werkgevers en de grondafhandeling en de FNV. Er zijn regels opgesteld waar afhandelingsbedrijven zich vanaf 2023 aan moeten houden. Met betrokken partijen is afgesproken het traject voor beperking van het aantal afhandelingsbedrijven in gang te zetten. Daarnaast is afgelopen zomer nog een Sociaal akkoord afgesloten waarin afspraken zijn

² Kamerstuk 29 665, nr. 416

³ Kamerstuk 29 861, nr. 87

gemaakt over onder andere een toeslag voor werknemers, volledige vergoeding van woon-werkverkeer en over de kwaliteit van grondafhandelaren. Ook zal een «Sociaal Dialoog Tafel» worden opgezet waarbij vanaf 1 januari 2023 structureel sociale thema's worden besproken. Werkgevers en vakbonden zijn primair verantwoordelijk voor de uitvoering van het Sociaal akkoord. Bij een recent overleg met het Ministerie van IenW, Schiphol, FNV, grondafhandelaren en luchtvaartmaatschappijen is vastgesteld dat alle relevante partijen betrokken zijn voor het in gang zetten van het beperken van het aantal afhandelaren. Bij datzelfde overleg is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd samen met Schiphol te bekijken welke opties er in de nationale regelgeving zijn om voor de kortere termijn regels of toelatingseisen voor grondafhandelingsbedrijven vast te stellen. Dat sluit de markt niet af, maar kan bijdragen aan het voorkomen van onwenselijke extra concurrentiedruk. De conclusies en aanpak wat betreft de grondafhandeling zijn in een brief aan de Kamer vermeld.⁴

Vraag 8

Deelt u de mening dat de onderlinge concurrentie van de vele bagageafhandelingsbedrijven wat arbeidsomstandigheden betreft een race naar de bodem heeft ingezet waarvan de werknemers de dupe zijn?

Antwoord 8

Het staat luchtvaartmaatschappijen in principe vrij om contracten af te sluiten met afhandelaren. Schiphol heeft zelf geen instrumenten om de toelating van afhandelingsbedrijven in te perken. Hier zal zoals eerder aangegeven verandering in komen onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van IenW. Geen enkel bedrijf mag de kwaliteit van het werk en de gezondheid en veiligheid van werknemers in gevaar brengen ten behoeve van goedkope concurrentie met name op arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden. De betrokken Ministers, waaronder ikzelf, zullen hierover het gesprek met Schiphol blijven voeren, waarbij we de directie kritisch zullen blijven bevragen en de voortgang bij het verbeteren van de arbeidsomstandigheden nauwgezet zullen blijven volgen.

Zie ook mijn antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie van de leden Alkaya (SP) en Van der Molen (CDA)⁵ die toeziet regels te maken om te voorkomen dat nieuwe afhandelaren kunnen concurreren op arbeidsvoorwaarden, werkomstandigheden en veiligheid, en het aantal afhandelaren te beperken als betrokken partijen daarom verzoeken? Is het inperken van het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol een overweging nu deze problematiek aanhoudt?

Antwoord 9

De Minister van IenW is in gesprek met de FNV, Schiphol, afhandelingsbedrijven en luchtvaartmaatschappijen om de situatie in de grondafhandeling op Schiphol te verbeteren. Zoals benoemd in antwoord op vraag 7 is er inmiddels een sector-CAO afgesloten en zijn regels opgesteld waar afhandelingsbedrijven zich van 2023 aan moeten houden. En er is een traject afgesproken om beperking van het aantal afhandelingsbedrijven in gang te zetten. Het proces tot beperken van het aantal afhandelaren zal naar verwachting de nodige tijd vergen. Het moet – mede op basis van Europese regelgeving – goed onderzocht en onderbouwd worden. Vervolgens moet een aanbestedingsprocedure opgezet en afgerond worden om de grondafhandelingsbedrijven te selecteren.

Vraag 10

Hoe kijkt u vanuit uw rol als aandeelhouder – Schiphol is een staatsdeelneming in beheer van het Ministerie van Financiën – naar het inzetten van een race naar de bodem wat betreft arbeidsomstandigheden bij (bedrijven die werken voor) deze staatsdeelneming?

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 438

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 951.

Antwoord 10

Van Schiphol als staatsdeelneming wordt verwacht dat het een voorbeeldrol heeft op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en zich ruimhartig aan wet- en regelgeving houdt.

Als exploitant van onze nationale luchthaven heeft Schiphol een brede verantwoordelijkheid om arbeidsomstandigheden op de luchthaven te bevorderen. Zonder af te willen doen aan deze verantwoordelijkheid, moet worden opgemerkt dat het de grondafhandelingsbedrijven zijn die als werkgevers, op grond van de wet primair verantwoordelijk om te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving. Zij dienen maatregelen te nemen om gezondheidsrisico's voor hun personeel te voorkomen. Ook dienen zij toe te zien op het gebruik van arbomiddelen als tilhulpen door hun werknemers. De grondafhandelingsbedrijven werken in opdracht van de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen hebben daarmee als opdrachtgever ook een duidelijke rol als het gaat om de omstandigheden waaronder het werk in de keten door opdrachtnemers (in dit geval de bagage- en vrachtbedrijven) wordt uitgevoerd.

Schiphol heeft op 6 september jl. naar aanleiding van de berichtgeving in de media aangegeven dat zij achteraf gezien een grotere rol hadden moeten innemen in het verbeteren van de arbeidsomstandigheden bij de grondafhandeling. Dat onderschrijft de Minister van Financiën. In dat kader heeft Schiphol de totstandkoming van een sector-CAO in de grondafhandeling gestimuleerd. Ook heeft Schiphol het afgelopen jaar manieren onderzocht om het grondafhandelingsproces op de luchthaven te verbeteren. Recent heeft Schiphol in dat kader een aantal maatregelen aangekondigd, zoals het verplicht delen van materiaal, de introductie van eisen voor toetreding en het beperken van het aantal afhandelaren. Zie hiervoor ook mijn antwoord op de vragen 6, 7 en 9.

Als aandeelhouder heeft de Minister van Financiën meermaals met de directie van Schiphol gesproken over de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden op de luchthaven. De Ministers van IenW, SZW en Financiën zijn nauw betrokken bij de verbetering van de werkomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol. Er zijn regelmatig gesprekken met de betrokken bedrijven. Zoals toegezegd in het commissiedebat van 12 mei jl. over gezond en veilig werken heb ik samen met de Minister van IenW op 8 juli jl. bijvoorbeeld gesproken met KLM en Schiphol. Beide bedrijven hebben daarin aangegeven stappen te zetten ter structurele verbetering van de fysieke belasting, blootstelling aan gevaarlijke stoffen, werkdruk, in- en uitbesteding en beloning. Door de bewindspersonen is aangegeven dat Schiphol vanuit de bredere verantwoordelijkheid als exploitant van de nationale luchthaven een voorbeeldrol heeft als het gaat om de naleving van wet- en regelgeving en goed werkgeverschap. Daarnaast is er verschillende keren met de FNV gesproken over de arbeidsomstandigheden op Schiphol en wordt in november een werkbezoek afgelegd om medewerkers op de luchthaven te spreken. De betrokken Ministers, waaronder ikzelf, zullen hierover het gesprek met Schiphol blijven voeren, waarbij we de directie kritisch zullen blijven bevragen en de voortgang bij het verbeteren van de arbeidsomstandigheden nauwgezet zullen blijven volgen.

Vraag 11

Hoe bezieet u de mate van zelfregulering bij Schiphol, waarbij twaalf jaar niet op locatie door de Inspectie zelf is gecontroleerd? Zou u willen reflecteren in hoeverre en op welke manier het wenselijk is om uit te gaan van deze mate van zelfregulering wanneer er sprake is van een race naar de bodem wat betreft arbeidsomstandigheden?

Antwoord 11

Uitgangspunt van het arbostelsel is dat werkgevers de primaire verantwoordelijkheid dragen om te zorgen voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. Hierbij dienen werkgevers bij de invulling van hun processen ervoor te zorgen dat zij aan de relevante wet- en regelgeving voldoen.

De Arbeidsinspectie maakt geen zelfreguleringsafspraken met bedrijven. Het instrument zelfregulering is op wetgevend niveau vastgelegd in de Arbeidsomstandighedenwet en krijgt bijvoorbeeld concreet vorm in de mogelijkheid voor sectoren om Arbocatalogi vast te stellen. In een arbocatalogus beschrijven werkgevers- en werknemersorganisaties gezamenlijke

afspraken over de wijze waarop zij (gaan) voldoen aan de doelvoorschriften in de Arboret binnen de eigen branche. Arbocatalogi die met positief resultaat door de Arbeidsinspectie zijn getoetst, vormen het uitgangspunt voor het toezicht en de handhaving door de Arbeidsinspectie. Op individueel niveau van bedrijven wordt de (sectorale) arbocatalogus vervolgens uitgewerkt in de risico-inventarisatie en evaluatie en het plan van aanpak. Zoals in het antwoord op vraag 2 staat geeft de Arbeidsinspectie aan dat zij graag eerder was gegaan, zie bijlage. Ik onderschrijf dit. Ik heb de Arbeidsinspectie gevraagd te bezien of er verbeteringen mogelijk zijn. Ik verwijs uw Kamer verder naar de antwoorden op vraag 2 en 4, alsmede naar de toelichting van de Arbeidsinspectie op haar werkwijze in bijlage bij de antwoorden op deze Kamervragen.

Vraag 12

Hoe beziet u de verantwoordelijkheden van Schiphol en de bagage- en vrachtbedrijven met betrekking tot de aanschaf en het gebruik van tilhulpen in de kelder?

Antwoord 12

De bagagebedrijven hebben primair de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving. Zij dienen maatregelen te nemen om gezondheidsrisico's voor hun personeel te voorkomen. Ook dienen zij toe te zien op het gebruik van Arbomiddelen als tilhulpen door hun werknemers. De grondafhandelingsbedrijven werken in opdracht van de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen hebben als opdrachtgever een rol als het gaat om de omstandigheden waaronder het werk in de keten door opdrachtnemers (in dit geval de bagage- en vrachtbedrijven) wordt uitgevoerd.

Van Schiphol als staatsdeelneming wordt verwacht dat het een voorbeeldrol heeft op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en zich ruimhartig aan wet- en regelgeving houdt. Als exploitant van onze nationale luchthaven heeft Schiphol een brede verantwoordelijkheid om arbeidsomstandigheden op de luchthaven te bevorderen.

Schiphol heeft op 6 september jl. in reactie op de berichtgeving in de media aangegeven⁶ dat zij achteraf bezien een grotere rol hadden moeten innemen in het verbeteren van de arbeidsomstandigheden bij de grondafhandeling. Dat onderschrijf ik. De verschillende betrokken Ministers waaronder ikzelf zullen het gesprek met Schiphol blijven voeren, waarbij we de directie kritisch zullen blijven bevragen en de voortgang bij het verbeteren van de arbeidsomstandigheden nauwgezet zullen blijven volgen.

Vraag 13 en 14

Hoe beziet u de oplossingen die de bagage- en vrachtbedrijven op Schiphol en Schiphol zelf aandragen? Zijn deze oplossingen afdoende en waarom hebben de betrokken partijen hier niet eerder op gehandeld?

Zou u alle mogelijke oplossingen en actielijnen voor het aanpakken van de geschetste problematiek op een rij willen zetten? Welke acties gaat u uitvoeren om zowel Schiphol als de bagage- en vrachtbedrijven op Schiphol op hun verantwoordelijkheid te wijzen en te helpen bij het aanpakken van deze problematiek?

Antwoord 13 en 14

De bagage- en vrachtbedrijven hebben primair de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving. Zij dienen maatregelen te nemen om gezondheidsrisico's voor hun personeel te voorkomen. Ook dienen zij toe te zien op het gebruik van Arbomiddelen als tilhulpen door hun werknemers.

Er zijn, zoals uit de beantwoording van de vorige vragen blijkt, verschillende acties opgezet sinds dit jaar. Er is een sector-CAO afgesloten, er zijn regels opgesteld waar afhandelingsbedrijven zich vanaf 2023 aan moeten houden en er is afgesproken om het traject voor beperking van het aantal afhandelingsbedrijven in gang te zetten. Recent heeft de Arbeidsinspectie controles

⁶ ANP: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol <<https://www.nd.nl/varia/varia/1140291/arbeidsinspectie-veel-mis-met-bagage-tillen-op-schiphol>>

uitgevoerd bij bagage-afhandelaars op Schiphol, naar aanleiding van het onderzoek van NOS/Nieuwsuur. Het onderzoek loopt nog. Voor de vrachtafhandeling (cargo) had de inspectie al eerder een controle gepland later dit jaar.

Schiphol heeft samen met alle afhandelaren een overlegstructuur opgericht. Het resultaat is onder andere dat alle Periodieke Arbeidsgezondheidskundige onderzoeken (PAGO's) gelijk worden getrokken en ook de voorlichting en instructie voor iedereen hetzelfde wordt.

Daarnaast zijn diverse bedrijven naar aanleiding van de inspecties bezig met een update van de RI&E. In het kader van deze inspecties is ook bij alle betrokken bedrijven de RI&E opgevraagd. De Minister van IenW, de Minister van Financiën en ikzelf blijven in gesprek met de directies van Schiphol en KLM over de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden op de luchthaven. Hierbij zullen we de directies kritisch blijven bevragen en de voortgang bij het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden nauwgezet blijven volgen.