

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

### 294

Vragen van de leden **De Hoop** en **Kathmann** (beiden PvdA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht «Bagagemedewerkers mogen maximaal 216 koffers per dag tillen op Schiphol, maar zitten vaak aan de 200 per uur»* (ingezonden 18 september 2023).

Antwoord van Minister **Van Gennip** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 24 oktober 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 194.

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Bagagemedewerkers mogen maximaal 216 koffers per dag tillen op Schiphol, maar zitten vaak aan de 200 per uur»?<sup>1</sup> Kent u het onderliggende rapport van de Arbeidsinspectie?

#### Antwoord 1

Ja, ik ken het bericht en het onderliggende rapport dat, in opdracht van de Arbeidsinspectie, is opgesteld door Ergos Human Factors Engineering.

#### Vraag 2

Onderschrijft u de stelling van de Arbeidsinspectie dat dit vooroorlogs is?

#### Antwoord 2

Ik vind het allereerst van belang te benadrukken dat de Arbeidsinspectie niet stelt dat dit vooroorlogs is. In het rapport van Ergos Human Factors Engineering wordt aangegeven dat het op grote schaal inzetten van menskracht voor het tillen en verplaatsen van lasten na de Tweede Wereldoorlog geleidelijk uit het Nederlandse arbeidsbeeld is verdwenen en vervangen is door mechanisering en automatisering. Bij de bagageafhandeling op Schiphol komt dit werk echter nog veel voor. Sommige werkzaamheden zullen daarnaast waarschijnlijk door hun specifieke eigenschappen vrijwel altijd door menskracht moeten worden uitgevoerd.

<sup>1</sup> Algemeen Dagblad, 16 september 2023 (<https://www.ad.nl/binnenland/bagagemedewerkers-mogen-maximaal-216-koffers-per-dag-tillen-op-schiphol-maar-zitten-vaak-aan-de-200-per-uur~a845ebfa/>).

Dat neemt niet weg dat ik de uitkomsten van het onderzoek zeer zorgelijk vind. In het geval van de bagage afhandeling op de luchthaven Schiphol is er ook sprake van mechanisering en automatisering, maar de inzet hierop is onvoldoende gebleken. Dat vind ik kwalijk. Mensen moeten gezond en veilig hun werk kunnen uitvoeren. Daarvoor is hedendaagse techniek beschikbaar die de arbeidsomstandigheden bevordert. De werkgever is hiervoor primair verantwoordelijk. Het verbeteren van de arbeidsomstandigheden door innovatie, mechanisering en automatisering moet echt beter.

#### Vraag 3

Klopt het dat de lage prioriteit voor het welzijn van werknemers vooral is ingegeven door het feit dat uitzendkrachten met fysieke klachten eenvoudig worden vervangen door een ander? In hoeverre is Schiphol of de door Schiphol ingehuurde bagageafhandelingsbedrijven verantwoordelijk voor de langetermijngezondheidsgevolgen en het welzijn van (ex-)werknemers?

#### Antwoord 3

Als exploitant van onze nationale luchthaven heeft Schiphol een brede verantwoordelijkheid om arbeidsomstandigheden op de luchthaven te bevorderen. Zonder af te doen aan deze verantwoordelijkheid, zijn de grondafhandelingsbedrijven als werkgevers op grond van de wet primair verantwoordelijk om te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving. Wat de afwegingen van de individuele bedrijven zijn, kan ik niet beoordelen. Of het nu om een werknemer of uitzendkracht gaat, fysieke klachten mogen niet door werk ontstaan. Ik vind het onaanvaardbaar als werkgevers die hun personeel onder ongezonde en onveilige omstandigheden laten werken, hen ongeacht de motieven eenvoudig zouden vervangen bij een arbeidsongeval of fysieke klachten. De werkgever behoort altijd maatregelen te nemen om gezondheidsrisico's voor zijn personeel te voorkomen. Ook dient hij toe te zien op het gebruik van arbomiddelen als tilhulpen door hun werknemers.

#### Vraag 4

Kunt u ingaan op de mogelijke aansprakelijkheid van de verschillende ketenpartners voor mogelijke gezondheidsschade?

#### Antwoord 4

Als het gaat om verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid geldt primair dat de werkgever vanuit de Arbowet verantwoordelijk is voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. Voor de situatie op Schiphol betekent dit dat de verschillende werkgevers op Schiphol primair verantwoordelijk zijn voor de arbeidsomstandigheden waaronder hun werknemers werken.

Schiphol speelt wel een rol bij het bevorderen van gezond en veilig werken in de keten. In het kader van verantwoord opdrachtgeverschap is het van belang dat het bij de aanbesteding, uitvoering en evaluatie van een opdracht rekening houdt met gezond en veilig werken en hierover afspraken maakt. Concreet voor Schiphol betekent dit dat partijen gedurende de uitvoering van de werkzaamheden met elkaar in gesprek blijven om toe te zien op de uitvoering van de afspraken die gemaakt zijn, zoals dat in goed contractbeheer gebeurt.

De werknemer kan bij gezondheidsschade zijn (ex-)werkgever aansprakelijk stellen als deze is veroorzaakt door het werk of de arbeidsomstandigheden. In incidentele gevallen kan ook de opdrachtgever op grond van het Burgerlijk Wetboek (artikel 7: 658, lid 4) door een benadeelde werknemer privaatrechtelijk worden aangesproken.

#### Vraag 5

Acht u het redelijk dat werknemers en voormalige werknemers die zwaarder werk moesten verrichten dan de regels toestaan en hierdoor klachten hebben ontwikkeld, financieel gecompenseerd worden? Zo ja, ben u bereid om werknemers hierin bij te staan?

#### Antwoord 5

In het geval dat iemand nog steeds werkzaam is bij het bedrijf, kan de bedrijfsarts een rol spelen om te beoordelen of gezondheidsklachten zijn ontstaan door werk. Indien werkgever en werknemer er niet uit komen met

elkaar, kan de werknemer een civiele procedure starten bij de rechter. Het is niet aan mij om daar een positie over in te nemen.

#### Vraag 6

Kunt u ingaan op de stelling van de onderzoekers dat het nog acht tot tien jaar gaat duren, voordat de ergste problemen voorbij zijn?

#### Antwoord 6

De onderzoekers van Ergos stellen dat het 8–10 jaar zal duren voordat afdoende structurele technische maatregelen geïmplementeerd zijn om het afhandelen van bagage te mechaniseren en te automatiseren. De mechanisering van de bagageafhandeling is nodig om het risico op klachten door fysieke belasting te voorkomen. Dit is op de lange termijn de gewenste eindsituatie. Op korte termijn moeten werkgevers technische en organisatorische maatregelen nemen om het risico op klachten door fysieke belasting te beperken. Momenteel is er bij de bagageafhandelaren op Schiphol sprake van een sterk verhoogd risico voor de gezondheid van werknemers door fysieke belasting. Werkgevers moeten dit risico per direct verlagen, bijvoorbeeld door het gebruik van de wel beschikbare (til)hulpmiddelen, door andere technische maatregelen in combinatie met taakrotatie of andere organisatorische maatregelen.

Deze aanpak sluit aan bij de arbeidshygiënische strategie, art 3, lid 1b van de Arbwet. Dit geeft de volgorde aan waarin naar oplossingen gezocht moet worden om het risico op klachten door fysieke belasting te voorkomen. Maatregelen die de bron van het risico wegnemen hebben de voorkeur, in het geval van de bagageafhandeling betekent dat de automatisering/mechanisering van de bagageverwerking. Als dit (nog) niet mogelijk is of ontoereikend komen collectieve technische en organisatorische maatregelen in beeld, die het risico reduceren. Dit is het type maatregelen waar de bagageafhandelaren per direct mee aan de slag moeten. Om te vermijden dat in de toekomst, wederom, de fysieke belasting bij het afhandelen van bagage te hoog wordt, is van de betrokken bedrijven geëist dat het werk gemechaniseerd of geautomatiseerd wordt. Hiermee wordt voorkomen dat werknemers nog structureel bagage handmatig moeten tillen.

#### Vraag 7

Welke extra maatregelen zijn nodig, nu de maatregelen die Schiphol vanaf april wil nemen (inclusief nieuwe machines), onvoldoende zijn om aan de regels te voldoen en werknemers te beschermen tegen lichamelijke klachten?

#### Antwoord 7

In de huidige situatie is er bij de bagageafhandeling op Schiphol sprake van een sterk verhoogd risico voor de gezondheid van werknemers door fysieke belasting. Werkgevers moeten dit risico per direct verlagen, zoals ook toegelicht in het antwoord op vraag 6. Met de lasten onder dwangsom die zijn opgelegd aan de bagageafhandelaren dwingt de Arbeidsinspectie de werkgevers technische en organisatorische maatregelen te nemen om de fysieke belasting zoveel mogelijk te beperken. De Arbeidsinspectie inspecteert regelmatig of de vereiste maatregelen genomen worden.

#### Vraag 8

Wat gebeurt er, nadat de maximale dwangsom is betaald, maar het probleem nog niet is verholpen? Grijpt u dan zelf in met zwaardere middelen?

#### Antwoord 8

De vastgestelde lasten onder dwangsom die zijn opgelegd aan bagageafhandelaren gelden per maand, met een maximum dwangsom die bij onveranderde omstandigheden na zes maanden bereikt wordt. In het geval de maximale dwangsom is verbeurd, maar de problemen nog onvoldoende zijn verholpen zal op dat moment door de Arbeidsinspectie bekeken moeten worden wat een passend vervolg is. Ook blijf ik vanuit ketenverantwoordelijkheid in gesprek met Schiphol als exploitant van onze nationale luchthaven over de noodzakelijke verbetering van de arbeidsomstandigheden.

#### Vraag 9

Op welke wijze wordt er geïnspecteerd, hoe vaak gebeurt dat en hoe vaak wordt er melding gemaakt of worden er overtredingen aangetroffen? Hoe is hier de afgelopen jaren opvolging aan gegeven?

#### Antwoord 9

Een inspectie van de Arbeidsinspectie bestaat doorgaans uit een rondgang door het bedrijf, over de arbeidsplaats, gesprekken met de bedrijfsleiding en ondernemingsraad en bestuderen van opgevraagde documenten, zoals de RI&E en het bijbehorende Plan van Aanpak.

De Tweede Kamer is het afgelopen jaar via verschillende (tussen)rapportages<sup>2</sup> geïnformeerd over de inzet van de Arbeidsinspectie op Schiphol. Daaruit blijkt dat de Arbeidsinspectie de afgelopen 10 jaar ruim 400 inspecties heeft uitgevoerd vanuit risicogericht toezicht en op basis van 500 meldingen ruim 1100 overtredingen heeft vastgesteld. Zoals vermeld in de Rapportage Schiphol die in januari 2023 aan de Kamer is aangeboden, zijn er de afgelopen jaren een handvol meldingen gedaan in relatie tot fysieke belasting. Op dit moment lopen verschillende handhavingstrajecten van de Arbeidsinspectie, waarover uw Kamer op 5 september jl.<sup>3</sup> is geïnformeerd.

#### Vraag 10

Wat zegt dit allemaal over Schiphol als werkgever, nu zelfs de nieuwste terminals zijn ontwikkeld zonder naar de gezondheid van werknemers te kijken?

#### Antwoord 10

De nieuwste terminals waarnaar in het artikel wordt gerefereerd, zijn ontwikkeld in 2020. Of deze zijn ontwikkeld zonder naar de gezondheid van werknemers te kijken, kan ik niet beoordelen.

De Minister van IenW en ik zitten de afgelopen twee jaar met enige regelmaat met het huidige bestuur van Schiphol en FNV om tafel. In deze overleggen spreken wij Schiphol aan op de voorbeeldfunctie die het heeft als exploitant van de nationale luchthaven. Wij zien dat Schiphol dit serieus neemt en de afgelopen periode verschillende stappen heeft gezet. Daarbij is het overigens van belang, zoals ook in antwoord 3 toegelicht, dat de grondafhandelingsbedrijven als werkgevers op grond van de wet primair verantwoordelijk zijn om te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving.

Schiphol en de grondafhandelingsbedrijven hebben recentelijk een plan van aanpak<sup>4</sup> gepubliceerd om het werk in de bagagehallen lichter te maken. Ook in het, in april gepubliceerde, achtpuntenplan kondigt Schiphol betere arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden aan. Daarnaast is er een License to operate (LTO) waarin minimum standaarden gedefinieerd worden voor veiligheid, kwaliteit en operatie voor de bedrijven die werkzaam zijn op Schiphol.

De Minister van IenW en ik zullen ook in de toekomst in gesprek blijven met Schiphol en de ontwikkelingen nauwlettend blijven volgen.

<sup>2</sup> Rapportage Schiphol over de periode 2012–2022, bijlage bij Kamerstuk 29 665 nr. 453; Tussenrapportage Handhaving op Schiphol, bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 460; Tweede Tussenrapportage Handhaving op Schiphol, bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 482.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 482.

<sup>4</sup> Schiphol en bagage afhandelaren dienen gezamenlijk plan in om werk lichter te maken.