

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Tue, 6 Sep 2022 11:10:14 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minienw.nl>
Subject: reactie richting Nieuwsuur
Attachments: 20220905 Reactie minister op Nieuwsuur. [5.1.2.E].docx

Ha [5.1.2.E]

Nieuwsuur heeft besloten vandaag al te publiceren, ik heb je de link gemaaild.

Bijgevoegde reactie willen wij geven namens SZW. In de laatste alinea noem ik ook minister Harbers, zou jij daar voor de zekerheid een blik op willen werpen?

Alvast veel dank.

Groet,

[5.1.2.E]

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

T: [5.1.2.E]

E: [5.1.2.E]@minszw.nl

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Tue, 6 Sep 2022 11:21:30 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: Reactie Nieuwsuur

De bijlage mist ☺.

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 12:19
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: Reactie Nieuwsuur

[5.1,2,E]

Twee opmerkingen. En ze mag een nieuwtje vertellen.

Groet,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 12:15
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: Reactie Nieuwsuur

Ha [5.1,2,E]

Deze reactie wil ik zo voorleggen aan de minister, heb je nog opmerkingen?

Groet,

[5.1,2,E]

Met vriendelijke groet,

[5.1,2,E]

[5.1,2,E]

T: [5.1,2,E]

E: [5.1,2,E]@minszw.nl

Snap je punt, daarom had ik al de gesprekken genoemd en ook dat schiphol al op is aangesproken. Ik heb het al naar Nieuwsuur gestuurd, maar zal eind dit jaar nog even laten aanpassen naar dit najaar.

Van: [redacted] <[redacted]@minszw.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 15:21
Aan: [redacted] <[redacted]@minszw.nl>
Onderwerp: FW: Reactie Nieuwsuur over Bagagehandelaars

Is 'eind dit jaar' niet ietwat laat om expliciet te noemen, als het nieuws op zo'n urgente manier wordt gebracht. Ik zou het er gewoon bij houden dat dit op verschillende manieren, in gesprekken en werkbezoeken, duidelijk gemaakt wordt.

Van: Gennip, C.E.G. van <[REDACTED]@minszw.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 14:35
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>; [REDACTED]
 [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@MinSZW.nl>; [REDACTED]
 [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>; [REDACTED]@minszw.nl
Onderwerp: RE: Reactie Nieuwsuur over Bagagehandelaars

Van: [redacted] <[redacted]@minszw.nl>
Datum: dinsdag 06 sep. 2022 1:49 PM
Aan: Gennip, C.E.G. van <[redacted]@minszw.nl>
Kopie: [redacted] <[redacted]@minszw.nl>, [redacted] <[redacted]@minszw.nl>, [redacted] <[redacted]@minszw.nl>, [redacted] <[redacted]@minszw.nl>, [redacted] <[redacted]@minszw.nl>, [redacted] <[redacted]@minszw.nl>, [redacted] <[redacted]@minszw.nl>, [redacted] <[redacted]@minszw.nl>, [redacted] <[redacted]@minszw.nl>
Onderwerp: Reactie Nieuwsuur over Bagagehandelaars

Zoals je hebt kunnen lezen hier: [Arbonormen bagagepersoneel Schiphol jarenlang overschreden, deel heeft gezondheidsklachten \(nos.nl\)](#), hebben NOS en Nieuwsuur al een artikel geplaatst over de bagagehandelaars. Zij hebben zondagmiddag ook onze reactie gevraagd op de bevindingen van het onderzoek.

Het gehele verzoek heb ik in de bijlage bij deze mail gevoegd, samen met jouw reactie. Deze heb ik afgestemd met het ministerie van IenW en de Inspectie. De Nederlandse Arbeidsinspectie zelf heeft in de afgelopen maanden al uitgebreid antwoord gegeven op vragen van Nieuwsuur en NOS.

Ben je akkoord met deze reactie?

Het onderzoek van Nieuwsuur en de NOS schetst een schrikbarend en kwalijk beeld van de arbeidsomstandigheden van bagagehandelaars. Het is de verantwoordelijkheid van de werkgevers om altijd te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving. Daar heeft iedereen in Nederland recht op. Dit onderzoek laat zien dat de arbeidsomstandigheden ver onder de maat zijn, dat moet anders.

Concurrentie tussen bedrijven is goed, maar niet als het ten koste gaat van de arbeidsomstandigheden. Zoals ik eerder in een debat met de Tweede Kamer al heb gezegd, hebben iconische Nederlandse bedrijven, zoals Schiphol in dit geval, een voorbeeldrol als het gaat om goed werkgeverschap. Het is teleurstellend dat Schiphol zich daar niet naar heeft gedragen.

In de afgelopen periode heb ik meerdere gesprekken gevoerd over en met Schiphol, samen met mijn collega minister van IenW. Ook ben ik met de FNV in gesprek over de situatie op de luchthaven. In die gesprekken is het standpunt van het kabinet helder: luchtveiligheid, economische belangen en nagestreefde aantal vluchten per dag niet mogen concurreren met arbeidsveiligheid. De situatie op Schiphol moet daarom veranderen.

De Arbeidsinspectie neemt uw uitzending over bagage-afhandelaars zeer serieus. IK ZOU NIET ZEGGEN IK HEB BEGREPEN, DAT VOELT ALSOF IK ER NIETS MEE VAN DOEN HEB En ik heb begrepen dat de Arbeidsinspectie controles gaat uitvoeren DIE HEBBEN ZE TOCH AL UITGEVOERD? NET OOK ANP BERICHT TOCH? bij de bagage-afhandelaars op Schiphol. Zij zijn sinds een aantal jaar anders gaan werken, waarbij het doel centraal staat: het effect van de inspecties op de arbeidsomstandigheden. Daarover bent u door de Arbeidsinspectie ook geïnformeerd.

Echter blijft staan DIT KLINT DEFENSIEF - GEWOON ZONDER ECHTER ETC dat de werkgevers de primaire verantwoordelijkheid hebben om te zorgen voor een goede en veilig werkomgeving. Daarop is en wordt Schiphol ook aangesproken door mij collega Harbers EN MIJZELF, die vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in contact staat met de luchthaven. Einde dit jaar ga ik samen met minister Harbers op werkbezoek en ook daar zal ik de positie van het kabinet over de arbeidsomstandigheden kenbaar maken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E

5.1.2.E

T: 5.1.2.E

E: 5.1.2.E @minszw.nl

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Wed, 14 Sep 2022 11:14:54 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Hi,

Geen veranderingen wat dit betreft. Wordt nu het proces van de Kamervragen volgen en kijken welke lijn daar wordt opgesteld. Denk goed om die beantwoording ook fysiek een keer te bespreken.

Groet,

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: woensdag 14 september 2022 06:05
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Hai,

Karien wilde dat van die afstand echt niet zeggen vrijdag. Wat is nu de laatste stand? Laat het maar weten als ik haar iets moet vragen nog.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Datum: maandag 12 sep. 2022 5:02 PM
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Er zijn inmiddels in totaal 6 sets kamervragen binnen (in totaal zo'n 75 vragen) en veel van die vragen gaan over de 12 jaar rust.... De NLA zal een voorzet geven. Ik denk dat Karien er niet aan zal ontkomen om er toch een oordeel over te geven. We will see.

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: maandag 12 september 2022 10:57
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Ha [5.1.2.E]

Afgelopen vrijdag zijn er geen vragen over gesteld na afloop van de MR. Fijn want ik deel jouw ongemak over de gekozen lijn. Ik houd me aanbevolen als er nieuwe ontwikkelingen zijn over de gekozen lijn en manier waarop we daarover naar buiten kunnen treden.

Groet,

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 08:06

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Ik hoorde het al van [5.1.2.E] Ik blijf het lastig vinden [5.1.2.E] de Minister neemt nu wel heel erg veel afstand van de Inspectie terwijl zij er volgens mij toch echt politiek verantwoordelijk voor is. Enfin, ik begreep van [5.1.2.E] dat dit zo is afgehecht gisteren. Dit zal ook wel de lijn van de NLA worden bij de Kamervragen. Maar eens afwachten of dat gaat leiden tot vervolgvragen.

dank voor het delen.

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: donderdag 8 september 2022 20:34

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

N.a.v. Mail [5.1.2.E] toch de lijn aangepast om de onafhankelijkheid van de Inspectie te waarborgen. Betekent ook dat zij alle vragen moeten beantwoorden. Dit is hem dan geworden.

- Vindt u niet dat de Inspectie wel langs had moeten gaan?
 - Ik ben geschrokken van berichtgeving
 - Medewerkers hebben op Schiphol hebben over een langere periode zich vertild, met gezondheidsschade als gevolg
 - De bagagebedrijven hebben primaire verantwoordelijkheid om te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving.
 - Concurrentie op de prijs mag niet leiden tot concurrentie op arbeidsomstandigheden
 - Schiphol heeft voorbeeldpositie in Nederland, maar zich daar niet naar gedragen. Dit gebeurde immers op haar terrein.
 - Dat gezegd hebbende, is het niet mij taak om iets te zeggen over de werkwijze van de Inspectie, omdat zij onafhankelijk moeten kunnen opereren binnen het departement.
 - Ik kan me voorstellen dat Kamerleden vragen hebben over die 12 jaar, maar het is dan echt aan de Inspectie om die te beantwoorden.
- Is de Inspectie hier tekort geschoten?
 - Zoals ik eerder al aangaf, als het gaat om de arbeidsomstandigheden is in de eerste plaats de werkgever verantwoordelijk. Daarnaast kijk ik ook naar Schiphol, die een rol speelt bij het waarborgen van gezonde en veilige werkomgeving op haar terrein.
 - Ik ben dan ook blij om te horen dat Schiphol het aantal bagagehandelaars naar beneden gaat brengen.

Voor wat betreft het handelen van de inspectie:

- Zij gaan over hun eigen werkwijze en in Nederland hebben we het zo georganiseerd dat zij écht onafhankelijk zijn.
- Dat is een groot goed en in het Coalitieakkoord hebben we afgesproken dat te verbeteren. Ik ga daar niet verder op in.

Tekst coalitieakkoord: We zorgen voor een betere borging van de onafhankelijkheid van inspecties. Het kabinet zal daartoe een voorstel uitwerken voor een Wet op de rijksinspecties.

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: donderdag 8 september 2022 17:11

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Ha [5.1.2.E] ja goede lijn, maar wel zaak om aan NLA voor te leggen. Sprak net [5.1.2.E] die ook aangaf dat NLA zelf ook maar moet aangeven wat ze van de termijn vinden. Overigens zal de NLA dit ook in het kader van gestelde Kamervragen op papier moeten zetten.

Tav vraagteken, ik ben niet bij de gesprekken geweest, zou zelf zeggen dat ik me heb laten bijpraten over wat er gebeurd is en wat er nu in gang is gezet.

Gr

[5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Datum: donderdag 08 sep. 2022 4:54 PM

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Ha [5.1.2.E]

Ter check, onderstaande twee woordvoeringslijnen (met de reacties aan nieuwsuur ter info), wil ik naar Karien sturen.

Groet,

[5.1.2.E]

Woordvoeringslijnen Schiphol

Op volgende pagina's: reactie KvG aan Nieuwsuur en reactie NLA aan Nieuwsuur

5.1.2.1; 5.2.1



(reactie van Inspectie aan Nieuwsuur)

De Arbeidsinspectie mocht er bij deze sector er van uit gaan dat zij, zeker na het lange traject dat met bagageafhandelaars, Schiphol en Arbeidsinspectie in de periode 2003 tot 2010 gezamenlijk is doorlopen, nog steeds hun verantwoordelijkheid zouden nemen. Samen met de afhandelaren bracht Schiphol toen de fysieke belasting in de bagageafhandeling sterk terug. Hoe toezicht heeft toen geleid tot innovatie, en innovatie tot duurzame inzetbaarheid. Het is jammer dat het ernaar uitziet dat dit anno 2022 niet meer zo is. Onderlinge concurrentie mag geen reden zijn om niet gezond en veilig te werken.

Reactie Karien van Gennip aan Nieuwsuur

Het onderzoek van Nieuwsuur schetst een schrikbarend en kwalijk beeld van de arbeidsomstandigheden van bagagehandelaars. Het is de verantwoordelijkheid van de werkgevers om altijd te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving. Dit onderzoek laat zien dat de arbeidsomstandigheden ver onder de maat zijn, en dat is moet anders.

Concurrentie tussen bedrijven is goed, maar niet als het ten koste gaat van de arbeidsomstandigheden. Zoals ik eerder in een debat met de Tweede Kamer al hebben bedrijven die iconen zijn van Nederland, zoals Schiphol in dit geval, een voorbeeldrol. Het is teleurstellend dat zij zich daar niet naar hebben gedragen.

In de afgelopen periode heb ik meerdere gesprekken gevoerd over en met Schiphol, samen met mijn collega minister van IenW. Ook ben ik met de FNV in gesprek over de situatie op de luchthaven. In die gesprekken is het standpunt van het kabinet helder: luchtveiligheid, economische belangen en nagestreefde aantal vluchten per dag niet mogen concurreren met arbeidsveiligheid. De situatie op Schiphol moet daarom veranderen.

De Arbeidsinspectie neemt uw uitzending over bagage-afhandelaars zeer serieus. En ik heb begrepen dat de Arbeidsinspectie naar aanleiding hiervan afgelopen week een controle heeft uitgevoerd bij de bagage-afhandelaars op Schiphol. Zij zijn sinds een aantal jaar anders gaan werken, waarbij het doel centraal staat: het effect van de inspecties op de arbeidsomstandigheden. Daarover bent u door de Arbeidsinspectie ook geïnformeerd.

Echter blijft staan dat de werkgevers de primaire verantwoordelijkheid hebben om te zorgen voor een goede en veilig werkomgeving. Daarop is en wordt Schiphol ook aangesproken door mijn collega Harbers, die vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in contact staat met de luchthaven. Einde dit jaar ga ik samen met minister Harbers op werkbezoek en ook daar zal ik de positie van het kabinet over de arbeidsomstandigheden kenbaar maken.

Reactie NLA op Nieuwsuur

Als hetgeen in de uitzending te zien is en verteld wordt klopt, en de Nederlandse Arbeidsinspectie heeft geen redenen om daaraan te twijfelen, dat is dit voor de werknemers ontzettend vervelend. Dit had en mag niet gebeuren in Nederland. De Arbeidsinspectie neemt dit dan ook serieus en als inspectie zullen we op korte termijn de bagageafhandelaars hierop

aanspreken en gaan controleren. Voor de vrachtafhandeling (cargo) heeft de inspectie al eerder een controle gepland later dit jaar. De bevindingen uit de uitzending zullen we hierbij meenemen.

De Arbeidsinspectie mocht er bij deze sector er van uit gaan dat zij, zeker na het lange traject dat met bagageafhandelaars, Schiphol en Arbeidsinspectie in de periode 2003 tot 2010 gezamenlijk is doorlopen, nog steeds hun verantwoordelijkheid zouden nemen. Samen met de afhandelaren bracht Schiphol toen de fysieke belasting in de bagageafhandeling sterk terug. Hoe toezicht heeft toen geleid tot innovatie, en innovatie tot duurzame inzetbaarheid. Het is jammer dat het ernaar uitziet dat dit anno 2022 niet meer zo is. Onderlinge concurrentie mag geen reden zijn om niet gezond en veilig te werken.

Ieder werkgever, zeker deze bagageafhandelaars weten dat een goede aanpak voor gezond en veilig werken belangrijk is voor hun medewerkers. Hiervoor moeten ze verschillende zaken regelen, onder andere een Risico-Inventarisatie en -Evaluatie maken. Het is duidelijk dat als er geen goede RI&E is en geen goede Plan van Aanpak, dat de kans groot is dat er niet veilig en gezond gewerkt wordt. Een werkgever die dit wel goed regelt, en alle werkgevers zouden dit gewoon moeten doen, heeft oog voor het welzijn van zijn medewerkers.

Dat deze fysieke belasting op latere leeftijd gevolgen kan hebben voor deze werknemers is goed mogelijk. Of er sprake is van beroepsziekte is niet aan de Arbeidsinspectie om dat te bepalen. Dat is aan de arboartsen. Wel baart het ons zorgen dat beroepsziekten vaak pas veel later zich openbaren, waardoor het te laat is om maatregelen te nemen. Die moeten nu genomen worden. Ook voor ons reden om naar aanleiding van uw uitzending te gaan controleren op fysieke belasting bij de bagageafhandelaars.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E

5.1.2.I

T: 5.1.2.E

E: 5.1.2.E [@minszw.nl](mailto:5.1.2.E@minszw.nl)

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Thu, 22 Sep 2022 19:05:15 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Subject: RE: interviewverzoek Nieuwsuur

Ha,

Ja was zelf even gaan grasduinen naar relatie inspectie en bwp, kon daar best weinig over vinden eigenlijk.

Fijne avond!

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 22 september 2022 19:24
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: interviewverzoek Nieuwsuur

Top, fijn. Wel benieuwd wie de informatie over WRR rapport had aangeleverd of had je dat zelf gevonden?

Gr,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 22 september 2022 17:13
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: interviewverzoek Nieuwsuur

Heel veel dank nog hiervoor [5.1,2,E] dit helpt zeker.

Groet,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 22 september 2022 13:42
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: FW: interviewverzoek Nieuwsuur

Hoi [5.1,2,E]

Na afstemming met [5.1,2,E] hieronder ons advies en input voor evt. schriftelijke reactie aan Nieuwsuur.

Wij adviseren negatief op het interviewverzoek van Nieuwsuur. Het is in eerste instantie aan de Arbeidsinspectie/NLA zelf (de IG) om toelichting te geven op hun werkwijze. Voor een evt. schriftelijke reactie aan Nieuwsuur is onderstaande relevant met betrekking tot de relatie/verhouding van de minister tot de NLA:

- De Aanwijzingen inzake de rijksinspecties (2016) bepalen dat rijksinspecties (zoals NLA) onafhankelijk zijn in de uitvoering van hun toezichttaken. Tegelijkertijd vallen zij volledig onder de ministeriele verantwoordelijkheid.
- In het coalitieakkoord is opgenomen dat het kabinet zorgt voor een betere borging van de onafhankelijkheid van inspecties en dat het kabinet hiertoe een Wet op de Rijksinspecties zal uitwerken. De verwachting is dat dit wetsvoorstel eind het jaar aan de TK zal worden aangeboden (namens Min. BZK).
- De Minister heeft in deze 'balancing act' van onafhankelijkheid versus ministeriele verantwoordelijkheid de mogelijkheid om een aanwijzing te geven (aanwijzing 14). Een aanwijzing kan een algemeen karakter hebben, d.w.z. dat zij voor herhaalde toepassing vatbaar zijn en niet specifiek op 1 geval. Een bijzondere aanwijzing heeft

betrekking op een enkel, individueel geval en kan bijvoorbeeld inhouden dat de rijksinspectie de opdracht krijgt om een concreet onderzoek te verrichten dat niet is opgenomen in hun werkprogramma. De Staten-Generaal moeten worden geïnformeerd als de minister een bijzondere aanwijzing geeft. Dit maakt de aansturing van de rijksinspecties door de minister transparant en goed controleerbaar.

- In de toelichting is opgenomen dat de aanwijzingsbevoegdheid van de minister echter geen inbreuk moet maken op het beginsel dat de rijksinspecties op basis van hun deskundigheid op een onpartijdige en onafhankelijke wijze informatie tot bevindingen en oordelen komen. De minister moet vertrouwen op de deskundigheid van de inspecteurs die zijn aangesteld om het toezicht verrichten. Daarom is ook opgenomen dat de minister zijn/haar aanwijzingsbevoegdheid niet gebruikt om de rijksinspectie ervan te weerhouden een bepaald onderzoek te verrichten of af te ronden, noch om in een concrete casus in te grijpen in de werkwijze van de rijksinspectie of om de bevindingen en oordelen die uit een onderzoek voortvloeien te beïnvloeden.
- In de praktijk van SZW is nog nooit gebruik gemaakt van de aanwijzingsbevoegdheid van de Minister van SZW richting de Arbeidsinspectie.
- Wellicht nog relevant erop te wijzen dat het bureau AEF in 2020 de doeltreffendheid en doelmatigheid van de Aanwijzingen heeft geëvalueerd. Daarvoor zijn de opzet, uitwerking en praktijkwerking van de Aanwijzingen onderzocht. Daaruit blijkt dat de Aanwijzingen in de praktijk een stevige basis vormen voor de onafhankelijkheid van inspecties. Inspecties ervaren de Aanwijzingen als een steun in de rug voor hun positie. De Aanwijzingen zijn een noodzakelijke maar niet per definitie voldoende voorwaarde voor onafhankelijkheid van rijksinspecties. Onafhankelijkheid in de praktijk is geen 'rustig bezit', maar moet regelmatig door inspecties worden verdiend en soms bevochten. Het rapport bevat een aantal aanbevelingen om de werking van de Aanwijzingen te versterken. Bijvoorbeeld dat met meer onafhankelijkheid naast meer transparantie ook meer verantwoording ten opzichte van gemaakte handhavingskeuzes op zijn plek is, aldus AEF. (zie [Evaluatie Aanwijzingen inzake rijksinspecties - Andersson Elffers Felix \(aef.nl\)](#)). Deze aanbevelingen zijn relevant om mee te nemen bij het vormgeven van de nieuwe Wet op de Rijksinspecties.

Kun je hiermee uit de voeten?

Groeten,

5.1.2.E

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>

Verzonden: woensdag 21 september 2022 12:20

Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>

Onderwerp: interviewverzoek Nieuwsuur

Ha 5.1.2.E

Nieuwsuur is bij mij op de lijn gekomen in de nasleep van Schiphol. Zij willen Karien graag in de studio vragen naar de werkwijze van de Inspectie. Zij willen het ook hebben over Schiphol, maar ook over de werkwijze – denk aan zelfinspectietools en afname van inspecties en toename van FTE – van de Inspectie en het resultaat.

Mijn advies is negatief. Wat mij betreft is het in eerste instantie aan de Inspectie zelf om dit verhaal bij Nieuwsuur te vertellen. Nieuwsuur wil het gesprek ook breder voeren over de werkwijze van de inspectie. Maar ook daarover ben ik negatief. Ik kan me voorstellen dat daar veel vragen over zijn, maar als bewindspersoon publiekelijk de werkwijze van de Inspectie bespreken, komt de onafhankelijke positie niet ten goede.

De WRR schrijft in zijn rapport *Toeziën op publieke belangen. Naar een verruimd perspectief op rijkstoezicht* (rapport nr. 89, 2013) over een situatie waar wij ons nu in bevinden:

“Na een incident of een ongunstige ontwikkeling in een sector, en de opschud[1]ding daar omheen, volgt dikwijls een krachtige reactie vanuit politiek en be[1]stuur. Bewindslieden kondigen luid en duidelijk aan dichter op het toezicht te gaan zitten en niet zelden herzien zij de aansturing van de toezichthouder. Kernwaarden als onpartijdigheid en onafhankelijkheid worden gerelativeerd en de boodschap voor de toezichthouder is veelal: zorg dat dit nooit meer gebeurt.

Hoewel de onpartijdigheid en onafhankelijkheid van de rijkstoezichthouders met de mond en op papier worden beleden, is de realiteit vaak anders. Er zijn diverse voorbeelden uit de afgelopen jaren te noemen waarbij toezichthouders politieke druk op hun eigenstandige oordeelsvorming hebben ervaren of waarbij – minder zichtbaar – hun unieke kennis niet op waarde is geschat en benut in de beleidsontwikkeling. Regelmatig blijkt dat het onpartijdige oordeel en de onafhankelijke positionering

van het toezicht in de praktijk niet vanzelfsprekend worden gerespecteerd en dat de verleiding tot inmenging voor bestuurders en politici groot is.”

Kan jij je vinden in deze lijn? En zou je mij kunnen helpen aan tekst en of uitleg over de relatie/verhouding van de minister tot de Inspectie? Zodat we mogelijk Nieuwsuur nog wel een schriftelijke reactie kunnen geven.

Hoor het graag van je.

Veel dank.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E

5.1.2.I

T: 5.1.2.E

E: 5.1.2.E [@minszw.nl](mailto:5.1.2.E@minszw.nl)

From: "Gennip, C.E.G. van"
Sent: Thu, 22 Sep 2022 20:04:17 +0100
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>
Cc: "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@MinSZW.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@minszw.nl>
Subject: RE: Ter akkoord: interviewverzoek Nieuwsuur over Arbeidsinspectie

Ja eens. Niet naar nieuwsuur. Wel via sv mijn verbazing laten merken

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>
Datum: donderdag 22 sep. 2022 7:11 PM
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>
Kopie: [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@MinSZW.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>, [REDACTED] <[REDACTED]@minszw.nl>
Onderwerp: Ter akkoord: interviewverzoek Nieuwsuur over Arbeidsinspectie

Hoi Karien,

Gisteren spraken we in de Kamer al kort over het volgende: Nieuwsuur heeft gevraagd of jij in de studio wil komen praten over de Arbeidsinspectie. Dat verzoek doen zij mede naar aanleiding van de berichtgeving over Schiphol, maar zij willen het ook breder hebben over de werkwijze van de arbeidsinspectie. In overleg met beleid is ons advies negatief om naar Nieuwsuur te gaan.

In eerste instantie is het aan de Inspectie zelf om bij Nieuwsuur uitleg te geven over (het ontbreken van) controles op Schiphol. De Inspectie heeft ervoor gekozen om dat schriftelijk te doen en niet op camera of in de studio te reageren.

Als jij bij Nieuwsuur het gesprek aan gaat, kom je in een balanceeract tussen ministeriele verantwoordelijkheid aan de ene kant en de onafhankelijkheid van de Inspectie aan de andere kant. Je zal de werkwijze van de inspectie moeten verdedigen óf bekritisieren en beide is onwenselijk.

De Arbeidsinspectie is onafhankelijk in hun uitvoeringstaken en hen publiekelijk bekritisieren zou politieke druk opleveren om hun werkwijze mogelijk aan te passen. In het coalitieakkoord is opgenomen dat het kabinet zorgt voor een betere borging van de onafhankelijkheid van inspecties en dat het kabinet hiertoe een Wet op de Rijksinspecties zal uitwerken. De verwachting is dat dit wetsvoorstel eind het jaar aan de TK zal worden aangeboden (namens Min. BZK). In gesprek gaan over de Inspectie bij Nieuwsuur schaadt hun onafhankelijke positie.

De werkwijze verdedigen is weer onwenselijk omdat uit de berichtgeving blijkt, de Inspectie bevestigt dit, dat zij twaalf jaar niet bij Schiphol hebben gecontroleerd op zwaar tilwerk. Hoewel in eerste instantie de werkgevers verantwoordelijk zijn voor arbeidsomstandigheden en een gezonde en veilige werkplek, is het beeld natuurlijk niet fraai. Deze situatie strookt niet met uw boodschap dat iedereen recht heeft op gezonde en veilig werkomgeving, gelijkwaardige kansen en het tegengaan van concurrentie op arbeidsomstandigheden. Maar het is echt is aan de Inspectie zelf om hier tekst en uitleg over te geven.

Kortom ons advies is negatief op het verzoek van Nieuwsuur. Ben je hiermee akkoord?

Dat gezegd hebbende biedt de beantwoording van Kamervragen de gelegenheid om je uit te spreken tegen de arbeidsomstandigheden voor bagagehandelaren op Schiphol en vóór gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. Mogelijk is er, met de hierboven genoemde balanceeract in het achterhoofd, wel een manier om te laten weten dat jij zelf ook je vraagtekens had bij het (gebrek aan) optreden op Schiphol.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E

5.1.2.E

T: 5.1.2.E

E: 5.1.2.E@minszw.nl

[10:16, 15-07-2022] [5.1.2,E] Ha [5.1.2,E] ben je akkoord met de lijn die [5.1.2,E] gisteren mailde over de vragen van de NOS? Ik stuur het graag nog even langs de minister voor ik ze naar de NOS stuur namelijk.

[10:18, 15-07-2022] [5.1.2,E] Ja heb ik gezien en is wat mij betreft prima ! Gr [5.1.2,E]

[10:49, 15-07-2022] [5.1.2,E] Dank!

[16:52, 06-09-2022] [5.1.2,E] Massaclaim 'kansrijk' voor medewerkers op Schiphol: 'Ze wisten dat ze fout waren'

<https://nos.nl/l/2443538>

[17:52, 06-09-2022] [5.1.2,E] Vooral bij schiphol laten maar dat was je vast al van plan

[17:56, 06-09-2022] [5.1.2,E] Ik lees ook dat de verschillende rechtssystemen er bij worden gehaald, risque social vs risque professional. Als dat gaat opspelen kunnen we daar ook wat over zeggen

[20:00, 06-09-2022] [5.1.2,E] Ja zeker, ik was niet van plan dit naar ons toe te trekken :)

[11:40, 27-09-2022] [5.1.2,E] [5.1.2,E] is jouw indruk dat er deze week nog een nieuwsuuroitzending over schiphol komt

[11:41, 27-09-2022] [5.1.2,E] Ha [5.1.2,E] nee geen signalen daarover ontvangen. Ze stonden te springen om de minister in de studio te hebben, maar nu dat niet door gaat weet ik niet wat ze van plan zijn, hoezo?

[11:42, 27-09-2022] [5.1.2,E] Nee hoor, was even benieuwd

M-com appgroep met o.a. MSZW – PA en communicatie

[09:38, 07-09-2022] [5.1.2,E] Inspectie controleerde twaalf jaar niet op zwaar werk Schiphol

<https://nos.nl/l/2443603>

[09:51, 07-09-2022] Karien van Gennip: Ja dus achteraf misschien iets te zware woorden naar schiphol toe gekozen?

[09:52, 07-09-2022] [5.1.2,E] Nouja, ze zijn wel degelijk zelf hoofdverantwoordelijk voor hoe ze met hun eigen mensen omgaan

[09:53, 07-09-2022] [5.1.2,E] Forse onderlinge concurrentie heeft neerwaartse spiraal gehad, dat boetekleed heeft Schiphol ook wel aangetrokken

[09:54, 07-09-2022] [5.1.2,E] Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

<https://nos.nl/l/2443574>

[10:05, 07-09-2022] [5.1.2,E] Ik ben het met [5.1.2,E] eens. Schiphol geeft ook zelf toe dat ze terug willen naar minder bedrijven die de bagage afhandelen. Daarbij, dat de inspectie niet langs is geweest is natuurlijk geen excuus voor concurrentie op arbeidsomstandigheden.

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Tue, 19 Jul 2022 10:42:00 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>; "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Subject: FW: ter info: nieuwsuur schiphol

Hoi [5.1,2,E]

In overleg met [5.1,2,E] stuur ik onderstaand bericht ook aan jou door, ik las namelijk dat [5.1,2,E] afwezig is en weet niet of er een vervanger is. Nieuwsuur maakt een item over Schiphol / bagageafhandeling. 1 van de aspecten waarop de NLA nu bevroegd wordt door Nieuwsuur is fysieke belasting. Als je het goed vindt, houd ik je in de loop met updates hierover.

Groeten,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E]
Verzonden: dinsdag 19 juli 2022 09:46
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: FW: ter info: nieuwsuur schiphol

Hoi [5.1,2,E] [5.1,2,E]

Ik stuur dit ter info door, lijkt me goed dat jullie op de hoogte zijn dat Nieuwsuur over de bagageafhandeling Schiphol een item maakt waarin ze bij de NLA inzoomen op de RIE en fysieke belasting. Ik zie dat [5.1,2,E] (zij gaat toch over fysieke belasting?), mochten jullie iemand anders weten met wie het goed is dit te delen, laat maar weten dan neem ik die collega ook mee in de loop mocht er meer bekend worden.

Groeten,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 19 juli 2022 09:30
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: ter info: nieuwsuur schiphol

Hoi [5.1,2,E]

Hierbij ter info voor jou omdat je onze contactpersoon rondom schiphol bent. Er zijn bij onze woordvoering vragen gesteld door Nieuwsuur over de bagage-afhandeling bij schiphol. Er is gevraagd naar de RIE en hoe we gecontroleerd hebben op onder andere fysieke belasting. Dat is woordvoering nu allemaal aan het checken. Wanneer Nieuwsuur met de uitzending komt is niet bekend. Mocht er meer duidelijk zijn of bekend worden dan laat ik het weten.

Met vriendelijke groet,

[5.1,2,E]

[5.1,2,E]

Directie Analyse, Programmering en Strategie, Afdeling Beleidsondersteuning
Nederlandse Arbeidsinspectie
Bezoekadres: Parnassusplein 5 Den Haag
Correspondentieadres: Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

M [5.1,2,E]
e-mail: [5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl
www.NLArbeidsinspectie.nl

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Fri, 2 Sep 2022 11:55:08 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" ([5.1.2.E]) <[5.1.2.E]@MINSZW.NL>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
L.A.M.: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: RE: Gesprek SZW I&W met FNV over Schiphol

Beste [5.1.2.E] [5.1.2.E] en [5.1.2.E]

In aanvulling op wat [5.1.2.E] in onderstaande mail al aan terugkoppeling heeft gegeven van het gesprek gisteren tussen de Minister van I&W en SZW en FNV ([5.1.2.E] en [5.1.2.E]) nog wat meer informatie tav wat over de arbeidsomstandigheden is gewisseld :

- Weinig vertrouwen bij FNV dat de situatie op korte termijn verandert. Ook voor de situatie vanaf mei volgend jaar maakt FNV zich grote zorgen;
- FNV is bij geen van de sectorplannen vanuit Schiphol betrokken
- Kwaliteit medewerkers is vanwege arbeidskrapte veel lager, draagt er toe aan bij dat nieuwe medewerkers nauwelijks weten hoe je veilig en gezond moet werken; alcoholgebruik is groot (volgens FNV zou verkoop alcohol bij ESSO benzinestation bij Schiphol groter zijn dan brandstof);
- Grootste knelpunten zijn uitstoot emissies vliegtuigen, arbeidstijden (ook : geen stabiele roosters; inzet vooral tijdens pieken, waardoor een werkdag heel lang wordt, vgl, 4 uur in de ochtend en 4 uur in de avondpiek, tussentijds dan geen uren) en fysieke belasting.

• 4.1.4 [REDACTED]

- Bewindspersonen hebben veel begrip getoond richting FNV; situatie moet veranderen. Ook nav resultaten en voorgenomen eisen NLA is door bewindspersonen meermalen uitgesproken dat luchtveiligheid, economische belangen en nagestreefde aantal vluchten per dag niet mogen concurreren met arbeidsveiligheid. Minister I&W zal dit ook overbrengen naar Schiphol en de Luchtverkeersleiding
- Afspraken tav arbeidsomstandigheden :
 - In het najaar komt er opnieuw een overleg, in zelfde samenstelling
 - Werkbezoek : zoals [5.1.2.E] al schreef, FNV wil erbij betrokken worden en zal hierover contact opnemen met Schiphol (kern is : zorg dat bewindspersonen ook de medewerkers op de werkvloer willen zien. Karien zei : "ik wil ook het ruim in").

• 4.1.4 [REDACTED]

• 4.1.4 [REDACTED]

• 4.1.4 [REDACTED]

• [REDACTED]

- Tenslotte heeft [5.1.2.E] ook de Minister van I&W uitgenodigd voor de Workers Memorial Day van volgend jaar. MI&W heeft daarop positief gereageerd, mits hij niet verhinderd is. Onze Minister heeft al eerder toegezegd ook volgend jaar weer te komen.

Tot zover,

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] ([5.1.2.E])

Verzonden: donderdag 1 september 2022 12:45

Aan: [5.1.2.E]

Onderwerp: FW: Gesprek SZW I&W met FNV over Schiphol

Hoi [5.1.2.E]

Ter info mijn beknopte verslag.

Gr, [5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] ([5.1.2.E])

Verzonden: donderdag 1 september 2022 12:00

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@MINSZW.NL>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: Gesprek SZW I&W met FNV over Schiphol

Allen,

Enkele highlights uit het gesprek van onze Minister en de Minister I&W met FNV over Schiphol.

- Zomerbonus (onderdeel sociaal akkoord) loopt per 5 september af. Dit betekent een flinke terugval in het uurloon. FNV verwacht dat de uitstroom van personeel, die de afgelopen maanden sterk was teruggelopen, nu weer gaat oplopen. Daarmee ook vrees voor de herfstvakantie.
- FNV constateert dat er geen structurele verbeteringen plaatsvinden. Schiphol worstelt, en verschuilt zich ook deels achter andere partijen (onderaannemers). Algemeen beeld is nog steeds dat economisch belang voorop staat ten koste van de werknemers (arbeidsvoorwaarden en omstandigheden zijn slecht). In de woorden van [5.1.2.E] moderne slavernij op Schiphol. FNV vindt dat de overheid als aandeelhouder en vergunningverlener verantwoordelijkheid heeft om structureel tot een betere situatie te komen. Kwaliteit moet voorop komen te staan.
- Er kwamen ontluisterende voorbeelden over tafel van slechte omstandigheden voor werkenden op Schiphol: bagage afhandelaars in de kelder die hun rug niet kunnen rechten omdat de hoogte van de ruimte dat niet toe laat, werkroosters waarbij slechts een beperkt aantal uren per dag wordt aangeboden (enkel piekuren) en er vanwege een minimum beloning nog twee andere banen nodig zijn om rond te komen, of werkroosters waarbij drie uur wordt gewerkt dan twee uur pauze en dan weer drie uur werk waarbij in de twee uur rust in de auto op de parkeerplaatsen wordt geslapen, grondpersoneel dat in de rook van vliegtuigmotoren ultrafijnstof inademt, personeel dat uitgescholden wordt vanwege de lange wachttijden op Schiphol etc.
- Bewindspersonen hebben aangegeven dat zij ook willen dat er structurele verbeteringen komen op Schiphol. De krappe arbeidsmarkt helpt Schiphol de goede richting op. Zij voeren ook gesprekken met Schiphol om tot structurele verbeteringen te komen. In november zal een werkbezoek plaatsvinden van beide bewindslieden op Schiphol. FNV wil graag mede organiseren (zodat het eerlijke verhaal wordt verteld).
- 4.1.4 [REDACTED]
- Minister gaf ook aan te kijken hoe de casuïstiek die FNV heeft ingebracht zich verhoudt tot de arbeidsmarkthervormingen die gaan komen: verbetert de situatie van deze mensen (dat was wel haar verwachting) of niet (en waarom dan niet)? Deze zullen wij bij AV oppakken.

Minister I&W gaf aan dat de gesprekken de komende tijd nog zullen worden voortgezet (zowel met FNV als KLM/Schiphol). Dus er zal in najaar waarschijnlijk nog wel een vervolg komen.

Groet, [5.1.2.E]

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Mon, 5 Sep 2022 06:28:35 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (sPEED)

[5.1.2.E]

Prima. Had [5.1.2.E] al gemaild. Je krijgt van mij alle informatie. Mijn advies is niet doen. Ik ben op kantoor.

[5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Datum: zondag 04 sep. 2022 9:23 PM
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (sPEED)

Hoi [5.1.2.E] en [5.1.2.E]

Nieuwsuur heeft onderzoek gedaan naar de arbeidsomstandigheden van bagagehandelaars. Zij willen hier Karien over spreken voor camera en het liefst in de studio op woensdag. Zie de uitgebreide mail hieronder.

Op dit moment ken ik de stand van zaken vanuit G&VW niet goed omtrent Schiphol. Ik weet dat er een BWO met Schiphol en KLM heeft plaatsgevonden begin juli, maar weet niet wat daar is besproken of afgesproken. Dat maakt het adviseren van Karien ook lastig, omdat ik haar beweegruimte niet goed in kan schatten.

Mocht Karien Nieuwsuur te woord staan, dan moet zij in ieder geval een antwoord hebben op: "Wist u dit? Zo nee, waarom niet? Zo, ja waarom heeft u er niks aan gedaan? Nu u dit hoort, wat gaat u hier aan doen?"

[5.1.2.E] met wie kan ik voor deze vragen met enige sPEED morgen schakelen?

[5.1.2.E] en [5.1.2.E] er staan een aantal bevindingen in de mail over de Inspectie. [5.1.2.E] zullen we daar morgen in de loop van de ochtend over bellen?

Nog een fijne avond.

Groet,

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: zondag 4 september 2022 18:14
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: FW: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (sPEED)
Urgentie: Hoog

Zet jij dit met sPEED uit [5.1.2.E]? Ms meer iets voor [5.1.2.E] ook

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nieuwsuur.nl>
Datum: zondag 04 sep. 2022 5:48 [5.1.2.E]
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nos.nl>
Onderwerp: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (snel)

Beste [5.1.2.E]

[5.1.2.E] (NOS) en ik (Nieuwsuur) hebben onderzoek gedaan naar de arbeidsomstandigheden van het grondpersoneel op Schiphol. Graag zouden wij minister Van Gennip daarover interviewen, hetzij op camera in Den Haag of elders, hetzij in de Nieuwsuur-studio. Dit laatste heeft onze voorkeur, het zou gaan om aanstaande woensdagavond. Graag horen wij van u. Hieronder meer over ons onderzoek.

Uit ons onderzoek blijkt dat bagage- en cargoafhandelingsbedrijven hun personeel te zwaar werk laat uitvoeren, terwijl met de arbeidsinspectie was afgesproken dat hier na 2009 geen sprake meer van zou zijn. Betrokken bedrijfsartsen die wij spraken waarschuwen: zij zien personeel uitvallen, ook met blijvend letsel, en mensen die arbeidsongeschikt raken. Zij schatten dat de helft van het personeel op deze manier het risico loopt een beroepsziekte te ontwikkelen. Een van de bedrijfsartsen deed in 14 jaar tijd 500 keer een melding van een beroepsziekte, een 'idioot hoog getal', zegt hij.

Wij zelf spraken 9 mensen die vertellen blijvend lichamelijk letsel te hebben overgehouden aan het werk, twee zijn arbeidsongeschikt geraakt.

De grondaafhandelingsbedrijven zijn zelf al jaren op de hoogte dat dit werk tot fysieke overbelasting kan leiden. Wij kregen de risico- inventarisatie en evaluatie van verschillende afhandelaars onder ogen, en daarin staat dat de normen voor het maximale tilgewicht overschreden worden, medewerkers met lichamelijke problemen kampen, en dat het onverstandig is om dit werk jarenlang te blijven doen. Toch doet een aanzienlijk deel van de mannen dit werk jarenlang: 10, 20, 30, soms wel 40 jaar achtereen.

De bedrijven doen te weinig om het zware werk te verlichten, terwijl dat wel kan. Dat vertellen medewerkers, maar blijkt ook uit de RI&E's. Er is een tekort aan rolbanden die het zware werk in de vliegtuigbelly vergemakkelijken (daar stapelen mensen geknield en gebukt koffers -ergonomisch slechte houdingen). Ook zijn er, in strijd met de afspraken die met de inspectie zijn gemaakt, nog altijd onvoldoende functionerende tilhulpen in de bagagekelder, en op de plekken waar deze wel zijn maken medewerkers er regelmatig geen gebruik van en wordt daar onvoldoende toezicht op gehouden.

Schiphol is eveneens op de hoogte van de situatie maar heeft zich tot nu toe niet met de arbeidsomstandigheden willen bemoeien. De luchthaven zei dat dit juridisch niet mogelijk was, terwijl uit de eigen Schiphol-regels omtrent de Schiphol-toegangspas blijkt dat de luchthaven wel degelijk bedrijven kan verplichten om inzage te geven in hun arbo-systeem. In reactie op onze bevindingen zegt Schiphol te 'schrikken', en erkent achteraf 'te weinig oog' te hebben gehad voor de arbeidsomstandigheden.

Afhandelaar Swissport wijt de situatie aan de door Schiphol gestimuleerde concurrentie. Daardoor voelen afhandelaars een druk om 'steeds goedkoper af te handelen om zo commercieel contracten binnen te kunnen halen, wat nodig is voor het voortbestaan van het bedrijf'.

De arbeidsinspectie blijkt al twaalf jaar lang niet meer te hebben gecontroleerd op het zware til- en sjouwwerk op Schiphol. Ook heeft de inspectie de RI&E's in die twaalf jaar niet opgevraagd op het punt van fysieke belasting. De

arbeidsinspectie is de afgelopen jaren minder gaan inspecteren en minder boetes gaan uitdelen, terwijl het aantal fte's juist omhoog ging. De manier waarop politiek Den Haag de inspectie heeft ingericht is ook niet zozeer gestoeld op strenge, preventieve controles maar op een principe van zelfregulering. Volgens deskundigen werkt zelfregulering (inclusief zelfinspectietools) niet op een locatie als Schiphol, met zoveel concurrentie, tussen bedrijven wiens moederkantoren in het buitenland gevestigd zijn, en waar de vakbonden geen toegangspas hebben. De inspectie van Verkeer en Waterstaat waarschuwde de arbeidsinspectie in 2003 ook al hiervoor. In een rapport over grondafhandelingsbedrijven op Schiphol staat: 'Het zelfregulerend vermogen van de sector is in de huidige markt onvoldoende gewaarborgd', 'Grondafhandelingsbedrijven proberen zo goedkoop mogelijke diensten te leveren uit concurrentieoogpunt en besparen daarbij op uitgaven aan personeel en materieel.' De aanbeveling aan de arbeidsinspectie luidde: 'verbeteren toezicht en handhaving arbo-veiligheidswetgeving'. De inspectie is nadien wel langs geweest op Schiphol en heeft afspraken gemaakt om het werk te verlichten, maar die blijken dus onvoldoende te zijn nageleefd. Toen de bedrijven in 2010 de vereiste hulpmachines hadden aangeschaft liet de inspectie ze weer los, en heeft daarna niet meer gecontroleerd of het materieel nog wel in goede staat was, gebruikt werd, enzovoorts.

Graag horen wij of de minister bereid is tot een interview. Ook zijn wij geïnteresseerd in een inhoudelijke schriftelijke reactie van het ministerie op onze bevindingen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E

onderzoeksjournalist

Tel: 5.1.2.E



From: "[5.1.2.E]"
Sent: Mon, 5 Sep 2022 07:36:11 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (sPEED)

[5.1.2.E]

Helder. Dank.

Wil jij ook alle antwoorden die we aan Nieuwsuur hebben gegeven en die ik naar [5.1.2.E] mail?

Groet,

[Dubbelt]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: maandag 5 september 2022 08:33
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (sPEED)

Toch niet helemaal, in het overleg van vorige week, waar ik bij zat, is ook gesproken over de bagageafhandelaars. Karien : "Ik wil bij ons werkbezoek ook het ruim in". FNV heeft tal van voorbeelden genoemd waarom het niet goed zit met de arbeidsomstandigheden in brede zin, ook de bagage-afhandelaars. Ik stuur jullie ook even het verslagje (neem aan dat dat via onze beleidsmedewerker al bij jullie ligt), zijn jullie ook op de hoogte van wat er besproken is.

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: maandag 5 september 2022 08:28
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (sPEED)

[5.1.2.E]

Het gaat alleen om de bagageafhandelaars. Heeft niets te maken met het overleg van vorige week, en ook niets te maken met ons onderzoek m.b.t. uitstoot op de platforms van Schiphol waar FNV een handhavingsverzoek bij ons heeft ingediend. Dit is niet bekend bij Nieuwsuur (overigens wel bij Zembla, NRC, NOS en EenVandaag – maar zij wachten rustig).

Over de bagageafhandelaars hebben wij Nieuwsuur uitgebreid geïnformeerd. We hebben al eerder besloten om niet in de uitzending te zitten maar het bij een schriftelijke verklaring te laten en uitgebreid antwoord te geven op hun vragen. Zal je die mailen.

Daar we al enige tijd op de hoogte zijn van de mogelijke uitzending, hebben we vorige week besloten om een controle te doen bij de bagageafhandelaars.

Zoals al eerder gezegd, en ook in de lijn van [5.1.2.E] zou ons advies zijn om niet in de uitzending te gaan. Ze zijn naarstig op zoek naar enige importantie in deze. Een schriftelijke reactie zou kunnen zijn.

"Ik heb begrepen dat de Arbeidsinspectie uw uitzending over bagageafhandelaars zeer serieus neemt. En ik heb begrepen dat de Arbeidsinspectie controles gaat uitvoeren bij de bagageafhandelaars op Schiphol".

5.1.2.E

5.1.2.E

5.1.2.E

M 5.1.2.E

www.inspectiewerkt.nl

www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag

Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>

Verzonden: zondag 4 september 2022 21:36

Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E

<5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp: RE: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (spoed)

5.1.2.E morgen maar even contact ? er is afgelopen donderdag overleg geweest met Karien, Harbers en FNV. Ik zoek even het verslagje op en stuur dat na. En er is met Schiphol gesproken. NLA heeft onderzoek gedaan (naar uitstoot, volgens mij niet naar bagage-afhandelaars)

Mijn advies zou zijn dat Karien hier niet naar toe gaat. Schiphol is verantwoordelijk, MinI&W spreekt regelmatig met Schiphol (Staat is aandeelhouder) en daar zit ook een zware verantwoordelijkheid. Of NLA iets doet tav bagage-afhandelaars weet ik niet, maar het is niet aan Karien om daar iets over te zeggen, lijkt mij.

Dubbel

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Mon, 5 Sep 2022 07:43:06 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: FW:
Attachments: Nieuwsuur.RIE.docx

[5.1.2.E]

Je krijgt ze in volgorde. Data zijn interessant.

Van: [5.1.2.E]
Verzonden: dinsdag 16 augustus 2022 16:28
Aan: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nieuwsuur.nl>
Onderwerp:

[5.1.2.E]

In de bijlage vind je het antwoord op je vraag.

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

M [5.1.2.E]

www.inspectiewerkt.nl
www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

Beste 5.1.2.E

Onderstaand ga ik iets uitgebreider in op je vraag wat wij nu de afgelopen periode (die ruim is) op Schiphol gedaan m.b.t. de fysieke belasting. Dit om een beeld te geven. Ik ga hieronder niet in op andere acties en inspecties die wij op Schiphol hebben gedaan, en waarbij ook de RI&E is bekeken. Dit omdat het om andere acties gaan dan waar jij het over hebt. Uiteraard wil ik die ook schriftelijk uiteenzetten als je daar behoefte aan hebt.

Ook hieronder nog geen statement van ons n.a.v. jullie uitzending. Mocht je dat wel wensen, waarbij we dus uitgaan van hetgeen je ons verteld hebt en misschien nog gaat vertellen, dan willen we die uiteraard gaarne geven.

Project Schiphol 2004 -2008 met uitloop naar 2010

Het structureel handmatig tillen van koffers leidt tot een onacceptabel hoge fysieke belasting en dient te worden voorkomen. Dat heeft ertoe geleid dat eind november 2004 handhaving hiertoe is ingezet naar alle bagageafhandelaren op de luchthaven Schiphol, met als focus het tillen. Dit heeft geleid tot een gezamenlijk streven van betrokken partijen om, in overleg met de Arbeidsinspectie tot een gezond niveau van fysieke belasting voor de bagagemedewerker te komen.

In november 2008 is dit traject afgerond met als afspraak dat verdere ontwikkeling van hulpmiddelen voor overgebleven fysieke knelpunten te weten container belading vanaf aanvoerbanden (rechte, dubbele latrail en carrousel) wordt voortgezet.

Er is voor iedere grondafhandelaar toentertijd een eis gesteld om de projectdoelstellingen te bereiken.

Samengevat is geconstateerd dat:

- Bagagegewichten gemiddeld circa 14kg bedragen
- Bagage hoofdzakelijk handmatig werd verwerkt
- Er totaal per jaar circa 40 miljoen bagagestukken worden verwerkt
- De aangetroffen tilindexen 2 tot 4x de gezondheidkundige grenswaarde overschrijden (basis NIOSH)

De eis:

Samengevat is van de grondafhandelaren geëist dat (op grond van Arbobesluit 5.2 en 5.3):

In de bagagekelders,

- bagage niet langer structureel handmatig wordt gehanteerd
- tilhulpmiddelen worden ingezet bij iedere werkplek
- er bij incidenteel tillen sprake is van een maximaal gewicht van 25kg

Op het platform:

- beladinghulpmiddelen moeten worden ingezet bij het laden en lossen

Ter overbrugging naar automatiseren of mechaniseren moeten organisatorische maatregelen worden doorgevoerd op basis van eigen RIE en Plan van Aanpak. Het zal duidelijk zijn dat in dit traject de RI&E en PvA is gecontroleerd hierop.

Het handhavingstraject is eind 2008 afgesloten. De lange doorlooptijd heeft te maken met het gegeven dat een deel van de oplossingen nog niet bestonden. Om deze reden is begonnen om de mate van fysiek belasting te laten vaststellen in de RI&E. Dit gaf urgentie aan het probleem. De stap om bedrijven gezamenlijk tot een oplossing te komen, heeft veel tijd en energie gekost aangezien het directe concurrenten betreffen. Tevens is destijds besloten om aan te sluiten bij het lopende programma van Schiphol om te komen tot een verhoging van de afhandelcapaciteit Schiphol breed. Ijzonder prettig was de ervaring dat Schiphol haar verantwoording heeft genomen en de samenwerking tussen afhandelaren heeft opgezet en begeleid. Niet alle grondaafhandelaars wilden of konden mee in onze ambitie naar een afhandeling zonder fysieke overbelasting. Drie kleinere bedrijven hebben zich teruggetrokken uit Luchthaven Schiphol. De activiteiten van deze drie zijn overgenomen door de andere bedrijven.

Bedrijven zijn dus eind 2008 “losgelaten” omdat er voldoende vertrouwen was dat voorgenomen investeringen (aanpassing) uitgevoerd zouden worden en dat vertrouwen bleek in 2010 terecht, toen de Arbeidsinspectie een voortgangscnntrole hield. Ook toen is uiteraard gekeken naar RI&E en PvA.

De Arbeidsinspectie mocht er bij deze sector er van uit gaan dat zij, zeker na dit traject, nog steeds hun verantwoordelijkheid zouden nemen. Samen met de afhandelaren bracht Schiphol toen de fysieke belasting in de bagageafhandeling sterk terug. Hoe toezicht heeft toen geleid tot innovatie, en innovatie tot duurzame inzetbaarheid. Het is jammer dat het ernaar uitziet dat dit anno 2022 niet meer zo is. Onderlinge concurrentie mag geen reden zijn om niet gezond en veilig te werken.

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Mon, 5 Sep 2022 07:43:51 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: FW:
Attachments: Nieuwsuur.reactieNLA.docx

Van: [5.1.2.E]
Verzonden: woensdag 17 augustus 2022 16:56
Aan: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nieuwsuur.nl>
Onderwerp:

[5.1.2.E]

Hierbij onze reactie op hetgeen je ons verteld hebt wat jullie hebben aangetroffen op Schiphol en de bagageafhandelaars.

Hebben jullie al een planning m.b.t. de uitzending?

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

M [5.1.2.E]

www.inspectiewerkt.nl
www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

Reactie uitzending Nieuwsuur

Als hetgeen in de uitzending te zien is en verteld wordt klopt, en de Nederlandse Arbeidsinspectie heeft geen redenen om daaraan te twijfelen, dat is dit voor de werknemers ontzettend vervelend. Dit had en mag niet gebeuren in Nederland. De Arbeidsinspectie neemt dit dan ook serieus en als inspectie zullen we op korte termijn de bagageafhandelaars hierop aanspreken en gaan controleren. Voor de vrachtafhandeling (cargo) heeft de inspectie al eerder een controle gepland later dit jaar. De bevindingen uit de uitzending zullen we hierbij meenemen.

De Arbeidsinspectie vindt het teleurstellend, na het lange traject dat met bagageafhandelaars, Schiphol en Arbeidsinspectie in de periode 2003 tot 2010 gezamenlijk is doorlopen, als bedrijven nu hun verantwoordelijkheid niet meer zouden nemen. Samen met de afhandelaren bracht Schiphol toen de fysieke belasting in de bagageafhandeling sterk terug. Het toezicht heeft toen geleid tot innovatie, en innovatie tot duurzame inzetbaarheid. Het is jammer dat het ernaar uitziet dat dit anno 2022 niet meer zo is en door bedrijven weer zou zijn losgelaten. Onderlinge concurrentie mag geen reden zijn om niet gezond en veilig te werken.

Ieder werkgever, zeker deze bagageafhandelaars weten dat een goede aanpak voor gezond en veilig werken belangrijk is voor hun medewerkers. Hiervoor moeten ze verschillende zaken regelen, onder andere een Risico-Inventarisatie en -Evaluatie maken. Het is duidelijk dat als er geen goede RI&E is en geen goed Plan van Aanpak, dat de kans groter is dat er niet veilig en gezond gewerkt wordt. Een werkgever die dit wel goed regelt, en alle werkgevers zouden dit gewoon moeten doen, heeft oog voor het welzijn van zijn medewerkers.

Dat deze fysieke belasting op latere leeftijd gevolgen kan hebben voor deze werknemers is goed mogelijk. Of er sprake is van beroepsziekte is niet aan de Arbeidsinspectie om dat te bepalen. Dat is aan de arboartsen. Wel baart het ons zorgen dat beroepsziekten vaak pas veel later zich openbaren, waardoor het te laat is om maatregelen te nemen. Die moeten nu genomen worden. Ook voor ons reden om naar aanleiding van uw uitzending te gaan controleren op fysieke belasting bij de bagageafhandelaars.

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Mon, 5 Sep 2022 13:30:21 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: Reactie minister op verzoek Nieuwsuur
Attachments: 20220905 Reactie minister op Nieuwsuur.docx

Hoi [5.1.2.E]

Bij deze de concept schriftelijke reactie namens de minister op het verzoek van Nieuwsuur.

Twee onderdelen ontbreken nog wat mij betreft: een deel waarin zij aangeeft wat ze exact met deze bevindingen gaat doen. Aangeven dat het verder zo niet kan klinkt zo vrijblijvend.,

Ten tweede legt Nieuwsuur de bal behoorlijk bij de inspectie, in hoeverre gaan wij daarop in?

Veel dank voor de aanvullingen. Hierna leg ik hem ook nog voor ter inhoudelijke check aan de Inspectie

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

T: [5.1.2.E]

E: [5.1.2.E]@minszw.nl

From: "5.1.2.E"
Sent: Tue, 6 Sep 2022 17:40:56 +0100
To: "5.1.2.E" <5.1.2.E@minszw.nl>
Subject: RE: info vanuit NLA

En 12 jaar geen controle....

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>
Datum: dinsdag 06 sep. 2022 6:29 5.1.2.E
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>
Onderwerp: RE: info vanuit NLA

Riskante uitspraak van NLA, kan me voorstellen dat er iemand is die aangeeft toch melding te hebben gedaan....

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.E 5.1.2.e@minszw.nl
Datum: dinsdag 06 sep. 2022 6:24 PM
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>
Onderwerp: RE: info vanuit NLA

Hoi 5.1.2.E

Bedankt. Ik ben benieuwd naar die Q&A's. Heb alles gelezen, bizar dat geen enkele bedrijfsarts ooit melding heeft gedaan en de NLA daar zo lang niet is geweest

Groet,

5.1.2.E

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 14:00
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>
Onderwerp: info vanuit NLA

Hoor net dat NLA vanavond met een Q&A komt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E



5.1.2,E

5.1.2,E

*Directie Gezond & Veilig Werken
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Parnassusplein 5 / 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 / 2509 LV Den Haag*

M: 5.1.2,E

E: 5.1.2,E @minszw.nl

5.1.2,E

5.1.2,E

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Wed, 7 Sep 2022 09:02:12 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: RE: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Ik twijfel nog, [5.1.2.E] heeft Karien al uitgebreid geïnformeerd, wacht even de Q&A's af en waar [5.1.2.E] en I&W mee komen. Maar het is goed dat we de info verzamelen

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: woensdag 7 september 2022 09:41
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

hoi [5.1.2.E]

Komt er een nota, of is dat in geval van kamervragen of sturen we sowieso al een overzicht mee? (Die kamervragen zullen er hoogstwaarschijnlijk sowieso gaan komen)

[5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Dubbel

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Wed, 7 Sep 2022 12:29:55 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: QA fysieke belasting
Attachments: QA_schiphol_fysieke_belasting.docx

Ha [5.1.2.E]

Zoals beloofd, in de bijlage de QA's. Kan jij ons een beetje helpen richting I&W? Die hebben soms de neiging om bij problemen heel erg naar ons (of naar jullie) te wijzen in beantwoording van Kamervragen ed. Staat niet netjes als overheidspartijen naar elkaar wijzen. Kan jij dat in de gaten (laten) houden?

Veel dank!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]
[5.1.2.E]
Nederlandse Arbeidsinspectie

T [5.1.2.E]
E [5.1.2.E]@minszw.nl

Vraag: Wat doet de Arbeidsinspectie aan het tegengaan van fysieke belasting?

Antwoord.

- In de eerste plaats is de werkgever verantwoordelijk voor de arbeidsomstandigheden. De werkgever dient passende maatregelen te nemen die de gevolgen voor de gezondheid van werknemers door (overmatige) fysieke belasting verminderen of wegnemen.
- De Arbeidsinspectie zet een brede mix van interventies in, variërend van zelfinspectietools, tot controles en boetes wanneer overtredingen worden geconstateerd.
- Al enkele jaren maakt de Inspectie bij het bepalen van haar interventies gebruik van de interventietoolbox. Deze toolbox bevat instrumenten waarmee – op basis van inzichten vanuit de gedragswetenschap – een interventie wordt gekozen. Het uitgangspunt is dat de motieven van werkgevers om een overtreding te begaan de basis zijn voor de keuze voor het meest effectieve instrument.

Vraag: welke toezichtactiviteiten heeft de Arbeidsinspectie uitgevoerd m.b.t. Schiphol?

Antwoord:

- Het structureel handmatig tillen van koffers leidt tot een onacceptabel hoge fysieke belasting en dient te worden voorkomen.
- Eind november 2004 is handhaving ingezet bij alle bagage-afhandelaren op de luchthaven Schiphol, met de nadruk op het onderwerp tillen.
- Dit heeft geleid tot een gezamenlijk streven van betrokken partijen om - in overleg met de Arbeidsinspectie - tot een gezond niveau van fysieke belasting voor de bagagemedewerker te komen door o.a. de inzet van hulpmiddelen (rechte, dubbele latrail en carrousel).
- Bij de betreffende bedrijven hebben na 2008 geen herinspecties plaatsgevonden omdat er voldoende vertrouwen was dat voorgenomen investeringen (aanpassingen) uitgevoerd zouden worden.
- Bij een voortgangscontrole van de Arbeidsinspectie in 2010 bleek dat vertrouwen terecht. Ook toen is uiteraard gekeken naar RI&E en een Plan van Aanpak inzake fysieke belasting.
- In de afgelopen jaren zijn bij de Arbeidsinspectie van medewerkers die werken op Schiphol bij de bagageafhandelaars wel meldingen binnengekomen, maar die gingen vooral over het loon en de werktijden. Daar is door de inspectie ook in de afgelopen jaren op gecontroleerd. Er zijn in deze periode geen relevante meldingen over het tillen bij de Arbeidsinspectie binnengekomen.
- Op andere terreinen – zoals gevaarlijke stoffen – hebben de afgelopen jaren overigens diverse andere inspecties plaatsgevonden op Schiphol.

Vraag: welke toezichtactiviteiten onderneemt de Arbeidsinspectie nu?

Antwoord:

- Uit eigen onderzoek van de inspectie blijkt dat fysieke belasting nog steeds een serieus probleem is. Dat heeft de volle aandacht van de Arbeidsinspectie.
- De Arbeidsinspectie is doorlopend bezig met het informeren van werkgevers over de gevolgen van langdurige fysieke belasting en daaraan gekoppeld inspecties bij ondernemingen om te onderzoeken of er voldoende maatregelen worden genomen om fysieke belasting te verminderen.

Vraag: heeft de Minister kennis genomen over jarenlange misstanden bij de bagageafhandeling op Schiphol. Wat gaat de Arbeidsinspectie specifiek doen aan de situatie op Schiphol?

Antwoord:

- De Arbeidsinspectie heeft kennis genomen van berichten in de media. Toezicht in de periode tussen 2004 en 2008 heeft destijds geleid tot innovatie, en innovatie tot duurzame inzetbaarheid. Het is jammer dat het ernaar uit ziet dat dit anno 2022 niet meer zo is en door bedrijven weer zou zijn losgelaten. Onderlinge concurrentie mag geen reden zijn om niet gezond en veilig te werken.
- Recent heeft de Arbeidsinspectie controles uitgevoerd bij bagage-afhandelaars op Schiphol. Op dit moment kan ik u nog niet berichten over de resultaten. Het onderzoek loopt nog.
- Voor de vrachtafhandeling (cargo) heeft de inspectie al eerder een controle gepland later dit jaar.

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Wed, 7 Sep 2022 12:32:27 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>; "[5.1,2,E]"
 <[5.1,2,E]@minienw.nl>; "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minienw.nl>
Subject: RE: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Hoi [5.1,2,E]

Mooi dat de input behulpzaam is. En als het nu niet lukt om vanuit jullie kant iets te delen, gaat het dan wel lukken om eind van de week of begin volgende week een uitgebreidere lijn te delen? Wij hebben op 15 september een CD over vliegveiligheid waar dit mogelijk aan bod kan komen.

Het klopt dat onze minister regelmatig met Schiphol en andere partijen uit de luchtvaartsector spreekt en ik kan mij voorstellen dat daarbij de arbeidsomstandigheden aan bod komen. Tegelijkertijd is dit toch echt het beleidsterrein van SZW en is de arbeidsinspectie hier tekort geschoten in het toezicht. Hier zou jullie minister dan ook zelf de verantwoordelijkheid voor moeten nemen. Ze is niet voor niets zelf aangeschoven bij het gesprek van 1 september met FNV en gaat ook samen met Harbers op werkbezoek in het najaar.

Groeten, [5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Verzonden: woensdag 7 september 2022 12:44
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>;
 [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Dank [5.1,2,E]

Onze Minister is inmiddels uitgebreid gebriefd door de NLA. Ik laat het van de uitzending van vanavond afhangen wanneer wij de nota versturen. Dank voor je input, kunnen we wel wat mee. Ik mis een ding. De NLA gaat ook niet oplossen dat de arbeidsomstandigheden op orde komen. Dat moeten de werkgevers en Schiphol organiseren. Mark Harbers heeft in het overleg van 6 september toegezegd dat hij daarover veelvuldig met Schiphol is gesproken en ook blijft. Gaat dus verder dan het beperken van het aantal afhandelingen. Ook in de nieuwsuitzending van gisteren werd dit benadrukt (vanuit verantwoordelijkheid Staat als aandeelhouder). Ik neem daarom aan dat de arbeidsomstandigheden ook in de gesprekken met Schiphol aan de orde (blijven) komen, sterker nog, dat de gesprekken op die punten aangescherpt worden. Dat was de toonzetting in het gesprek van 6 september.

Gr

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>
Verzonden: woensdag 7 september 2022 11:32
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>;
 [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>
Onderwerp: RE: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Hoi [5.1,2,E]

Zie hieronder zoals toegezegd wat concreter onze plannen. Lijkt mij dat onze acties hooguit ondersteunend zijn aan de maatregelen die jullie moeten treffen. Grootste probleem ligt hier op arbo-gebied en toezicht NLA en dat gaan wij met onze acties niet oplossen.

Zou je mij/ons jouw conceptnota toe willen sturen? Dan kunnen wij meekijken hoe je onze input hebt verwoord en hebben wij ook weer een actueel beeld van jullie inzet.

Acties IenW

- IenW heeft op [2 november 2021 een brief aan de TK](#) gestuurd waarin enkele acties centraal zijn gesteld. Eind 2021 is door IenW overleg geïnitieerd waar met alle betrokken partijen waaronder ook FNV wordt gewerkt aan verbetering van de situatie in de grondafhandeling via de onderstaande acties:
 - Het vaststellen van een Sector CAO
 - Het stellen van regels voor afhandelaren
 - Eventueel het beperken van het aantal afhandelaren
- De sector CAO is vastgesteld en treedt per 1 januari 2023 in werking waarmee de arbeidsvoorwaarden fors verbeteren;
- Schiphol is samen met de afhandelingsbedrijven bezig met formuleren van regels. IenW heeft aangeboden om via regelgeving aanvullende regels te stellen. Dit wordt op korte termijn met Schiphol opgepakt;
- Het beperken van het aantal afhandelaren is een langdurig traject met mogelijk grote impact, maar bij een overleg op 6 september is vastgesteld dat partijen aan boord zijn om dit traject in gang te zetten. Bij het vervolg nemen Schiphol en IenW het voortouw voor het uitzetten van extern onderzoek om de noodzakelijkheid van deze stap t.b.v. veiligheid te onderbouwen;

Kun je hier iets mee?

Groeten, [5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: woensdag 7 september 2022 08:31

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minienw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Hi [5.1.2.E] ik wil de minister toch wat uitgebreider informeren. Kun je iets concreter aangeven wat jullie gaan doen, wil ik dan opnemen in onze nota. Kan kort, lukt dat vanochtend?

Alvast dank [5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minienw.nl>

Datum: dinsdag 06 sep. 2022 10:29 [5.1.2.E]

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minienw.nl>,

[5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Hoi [5.1.2.E]

Zeker gekeken en ook begrepen dat er morgen weer aandacht voor is.

Wij hebben een overlegstructuur met Schiphol, FNV afhandelaren en airlines waar we ook praten over beperking van het aantal bedrijven. Bij de meeting van vandaag besloten dat we traject daarvoor in gang gaan zetten en wij dat met Schiphol gaan trekken. Is recent al een nieuwe CAO ondertekend en we gaan ook kijken naar optie om vanuit ministerie regels te stellen.

Schiphol is al bezig de eigen regels aan te scherpen.

Inderdaad goed om contact te houden. Zal wel vragen vanuit TK opleveren.

Dat plenaire debat gaat niet door?

Groeten, [5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Datum: dinsdag 06 sep. 2022 10:15 [5.1.2.E]

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minienw.nl>

Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Hoi [5.1.2.E]

Jij hebt waarschijnlijk vanavond ook de Nieuwsuurtuitzending gezien, morgen volgt er volgens mij een tweede. In deze uitzending lag het accent ook op aantal afhandelaars en kwam ook rol Staat als aandeelhouder aan de orde. Morgen volgens mij richting SZw.

Wat is jullie woordvoeringslijn, gaan jullie nog specifiek acties in gang zetten? Lijkt met goed dat we elkaar op de hoogte houden.

Het arbeidskratedebat dat gepland was as donderdag gaat overigens niet door.

Gr

[5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Datum: dinsdag 06 sep. 2022 3:16 PM

Aan: [5.1.2.E]@minienw.nl <[5.1.2.E]@minienw.nl>

Onderwerp: FW: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: dinsdag 6 september 2022 14:05

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E]

[5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@MinSZW.nl>; [5.1.2.E]

[5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; minister@minszw.nl

Onderwerp: FW: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Ter info

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minaz.nl>

Verzonden: dinsdag 6 september 2022 13:57

Onderwerp: ANP: Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

Arbeidsinspectie: veel mis met bagage tillen op Schiphol

DINSDAG 06 SEPTEMBER 2022 | 13:53 | MEDIANET ECO | PRIORITEIT: 3 | 1 | WOORDEN: 359

DEN HAAG (ANP) - Werknemers van bagage- en vrachtafhandelaars op Schiphol moeten nog vaak te zwaar tilwerk doen. Tot die conclusie komt de Arbeidsinspectie na een inspectie op de luchthaven naar aanleiding van vragen van actualiteitenprogramma Nieuwsuur.

De inspectie, Schiphol en afhandelaars op het vliegveld spraken twaalf jaar geleden af dat overmatig zwaar sjouwwerk verleden tijd zou zijn. Maar na een bezoek aan de werkruimtes van afhandelaars constateerden inspecteurs afgelopen vrijdag "dat het mis is", laat een woordvoerder van de Arbeidsinspectie weten. Zo werden tilhulpmiddelen niet gebruikt.

De Arbeidsinspectie bevestigt daarmee nieuws van de NOS en Nieuwsuur. Die meldden na eigen onderzoek dat veel bagage- en cargomedewerkers die op Schiphol werken of werkten met gezondheidsproblemen kampen. Van zo'n dertig medewerkers zeggen zestien problemen te hebben. Een bedrijfsarts zei tegen de nieuwsmedia in veertien jaar tijd vijfhonderd keer melding van een beroepsziekte te hebben gedaan.

De Arbeidsinspectie bevestigt na 2010 niet meer op controle te zijn geweest op Schiphol. Aan de ene kant vertrouwde de overheidsinstelling erop dat de werkgevers, na een jarenlang verbetertraject, zich aan afspraken over de inzet van tilhulpmiddelen zouden houden. "Maar de afgelopen twaalf jaar hebben we ook geen enkele melding gekregen dat er iets mis zou kunnen zijn, ook niet van bedrijfsartsen", stelt de zegsman van de inspectie. De Arbeidsinspectie vindt het "ongelooflijk teleurstellend" dat er toch veel mis blijkt te zijn met de arbeidsomstandigheden bij de afhandelaars.

Schiphol zegt dat arbeidsomstandigheden bij afhandelaars strikt genomen de verantwoordelijkheid zijn van die bedrijven zelf, maar erkent de eigen invloed op het sjuwwerk. "Het was lange tijd de wens, ook vanuit de politiek, dat Schiphol financieel goed kon concurreren. Daarbij is veel gelet op de kosten en te weinig op zaken als arbeidsomstandigheden. We vinden nu zelf dat wij meer betrokken moeten zijn bij de arbeidsomstandigheden, ook bij andere werkgevers", verklaart een woordvoerder.

De luchthaven zint nu op mogelijkheden om beter toe te zien op het gebruik van hulpmiddelen die sjuwwerk minder schadelijk moeten maken. Het kan bijvoorbeeld gaan over een verplichting om de door Schiphol aangeschafte tilhulpen te gebruiken. Maar Schiphol zou ook samen met afhandelaars willen kijken of er meer of andere hulpmiddelen nodig zijn.

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Wed, 7 Sep 2022 14:29:42 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: schiphol
Attachments: Wat weten we van Schiphol mbt de arbeidsomstandigheden.docx

[5.1.2.E] puur ter info, om je op de hoogte te houden van Schiphol, een overzicht van wat we nu weten van Schiphol (je hoeft het niet door te nemen hoor). Kern :

Wat in de media staat klopt, NLA heeft 12 jaar geen controle op de bagageafhandelaars uitgevoerd. Men had mede op basis van een voortgangscontrole vertrouwen dat de gemaakte afspraken zouden worden nagekomen. In de afgelopen jaren zijn bij de Arbeidsinspectie van medewerkers die werken op Schiphol bij de bagageafhandelaars wel meldingen binnengekomen, maar die gingen vooral over het loon en de werktijden. Daar is door de inspectie ook in de afgelopen jaren op gecontroleerd. Er zijn in deze periode geen relevante meldingen over het tillen bij de Arbeidsinspectie binnengekomen. Op andere terreinen – zoals gevaarlijke stoffen – hebben de afgelopen jaren overigens diverse andere inspecties plaatsgevonden op Schiphol. NLA is nu gestaart met een nieuw onderzoek. [5.1.2.E] heeft met Karien hierover al gesproken.

Beleidsmatig kunnen we niet zo veel, de normstelling lijkt wel duidelijk, we hebben nu een programma preventie beroepsziekten lopen, met het accent in de laatste twee jaar op fysieke belasting. Ook kijken we naar het opdrachtgeverschap (in de arbowet alleen tav de bouw stevig geregeld).

I&W is al geruime tijd in gesprek met Schiphol om het aantal bagage afhandelaren terug te dringen.

Schiphol zegt zelf dat arbeidsomstandigheden bij afhandelaars strikt genomen de verantwoordelijkheid zijn van die bedrijven zelf, maar erkent de eigen invloed op het sjuuwwerk. "Het was lange tijd de wens, ook vanuit de politiek, dat Schiphol financieel goed kon concurreren. Daarbij is veel gelet op de kosten en te weinig op zaken als arbeidsomstandigheden. We vinden nu zelf dat wij meer betrokken moeten zijn bij de arbeidsomstandigheden, ook bij andere werkgevers".

Karien en Mark Harbers spreken Schiphol begin november, bij gelegenheid van een werkbezoek en zullen dan ook de arbeidsomstandigheden aan de orde stellen.

Van I&W heb ik vernomen dat het beeld is dat M I&W nu niet hierover met Schiphol gaat bellen.

Mijn idee is om aan Karien voor te stellen om nav de Nieuwsuur-uitzending van vanavond (gisteren was deel 1), ook als politieke signaal, snel gaat bellen met Benschop, niet vanwege NLA-onderzoek -dat loopt gewoon- maar vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid en voorbeeldfunctie die Schiphol heeft in maatschappij ("dit moeten jullie toch niet willen"). Ik heb dat [5.1.2.E] ook meegegeven, ivm de woordvoeringslijn.

Groet

[5.1.2.E]



[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

*Directie Gezond & Veilig Werken
 Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
 Parnassusplein 5 / 2511 VX Den Haag
 Postbus 90801 / 2509 LV Den Haag*

M: [5.1.2.E]

E: [5.1.2.E]@minszw.nl

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

Wat weten we van Schiphol mbt de arbeidsomstandigheden (fysieke belasting) ?

Signaal FNV tijdens gesprek met M I&W en M SZW d.d. 1 september 2022 :

- FNV constateert dat er geen structurele verbeteringen plaatsvinden. Schiphol worstelt, en verschuilt zich ook deels achter andere partijen (onderaannemers). Algemeen beeld is nog steeds dat economisch belang voorop staat ten koste van de werknemers (arbeidsvoorwaarden en omstandigheden zijn slecht). In de woorden van §1.2.E moderne slavernij op Schiphol. FNV vindt dat de overheid als aandeelhouder en vergunningverlener verantwoordelijkheid heeft om structureel tot een betere situatie te komen. Kwaliteit moet voorop komen te staan.

- Er kwamen ontluisterende voorbeelden over tafel van slechte omstandigheden voor werkenden op Schiphol: bagage afhandelaars in de kelder die hun rug niet kunnen rechten omdat de hoogte van de ruimte dat niet toe laat, werkroosters waarbij slechts een beperkt aantal uren per dag wordt aangeboden (enkel piekuren) en er vanwege een minimum beloning nog twee andere banen nodig zijn om rond te komen, of werkroosters waarbij drie uur wordt gewerkt dan twee uur pauze en dan weer drie uur werk waarbij in de twee uur rust in de auto op de parkeerplaatsen wordt geslapen, grondpersoneel dat in de rook van vliegtuigmotoren ultrafijnstof inademt, personeel dat uitgescholden wordt vanwege de lange wachttijden op Schiphol etc.

Onderzoek NOS en Nieuwsuur (uitzendingen 6 en 7 september :

Onderzoek NLA :

Welke toezichtactiviteiten heeft de Arbeidsinspectie uitgevoerd m.b.t. Schiphol?

Antwoord NLA:

- Het structureel handmatig tillen van koffers leidt tot een onacceptabel hoge fysieke belasting en dient te worden voorkomen.
- Eind november 2004 is handhaving ingezet bij alle bagage-afhandelaren op de luchthaven Schiphol, met de nadruk op het onderwerp tillen.
- Dit heeft geleid tot een gezamenlijk streven van betrokken partijen om - in overleg met de Arbeidsinspectie - tot een gezond niveau van fysieke belasting voor de bagagemedewerker te komen door o.a. de inzet van hulpmiddelen (rechte, dubbele latrail en carrousel).
- Bij de betreffende bedrijven hebben na 2008 geen herinspecties plaatsgevonden omdat er voldoende vertrouwen was dat voorgenomen investeringen (aanpassingen) uitgevoerd zouden worden.
- Bij een voortgangscontrole van de Arbeidsinspectie in 2010 bleek dat vertrouwen terecht. Ook toen is uiteraard gekeken naar RI&E en een Plan van Aanpak inzake fysieke belasting.
- In de afgelopen jaren zijn bij de Arbeidsinspectie van medewerkers die werken op Schiphol bij de bagageafhandelaars wel meldingen binnengekomen, maar die gingen vooral over het loon en de werktijden. Daar is door de inspectie ook in de afgelopen jaren op gecontroleerd. Er zijn in deze periode geen relevante meldingen over het tillen bij de Arbeidsinspectie binnengekomen.
- Op andere terreinen – zoals gevaarlijke stoffen – hebben de afgelopen jaren overigens diverse andere inspecties plaatsgevonden op Schiphol.

Wat doen we in het algemeen aan fysieke belasting :

Arbostelsel :

- Werkgevers en werknemers verantwoordelijk voor gezond en veilig werken;

- De werkgever dient passende maatregelen te nemen die de gevolgen voor de gezondheid van werknemers door (overmatige) fysieke belasting verminderen of wegnemen.
- Werkgever is verantwoordelijk voor RI&E

Vanuit directie Gezond en Veilig werken :

- Normering in Arbowet lijkt voldoende.
- Bij SZW loopt programma preventie beroepsziekten. Een belangrijk doel van dit programma is het vergroten van het risicobewustzijn en handelingsperspectief. De laatste twee jaar lag het accent van dit programma op fysieke belasting. Eind dit jaar stopt het programma (na 4 jaar)
- In het kader van dit programma zijn campagnes gevoerd, webinars georganiseerd, subsidies verstrekt, een netwerk opgezet en uitgebreid, goede voorbeelden gedeeld, nieuwsbrieven uitgestuurd en factsheets en praktische tools ontwikkeld.
- Alle tips en best practices worden gedeeld via diverse kanalen, en dat alle belangrijke informatie is terug te vinden op het Arboportaal. Deze informatie is voor iedereen toegankelijk.
- Dit alles om sectoren, werkgevers, arboprofessionals en onderzoekers te bereiken en te inspireren om zelf aan de slag te gaan.
- Opdrachtgeverschap :
 - o Het Arbobesluit kent verplichtingen voor opdrachtgevers in de bouw, die gebaseerd zijn op een EU-richtlijn. Deze zijn ook van toepassing op opdrachtgevers van asbestverwijdering;
 - o Artikel 19 van de Arbowet regelt samenwerking tussen werkgevers in de situatie dat het eigen personeel van een opdrachtgever samenwerkt met het personeel van een ingehuurd werkgever;
 - o Burgerlijk Wetboek (artikel 7: 658, lid 4): een opdrachtgever kan in sommige omstandigheden door een benadeelde werknemer (privaatrechtelijk) worden aangesproken op arbeidsomstandigheden.
 - o Hiernaast geldt dat opdrachtgevers wel een rol kunnen spelen bij het bevorderen van gezond en veilig werken in de keten. In het kader van verantwoord opdrachtgeverschap is het van belang dat zij bij de aanbesteding, uitvoering en evaluatie van een opdracht rekening houden met gezond en veilig werken en hierover afspraken maken.
 - o Er zijn handreikingen gemaakt voor opdrachtgevers, met voorbeelden hoe zij “eerlijk gezond en veilig werk in hun keten” kunnen stimuleren.
 - o Daarnaast werken de internationale ontwikkelingen op (I)MVO-gebied uiteraard ook nationaal door en er wordt in algemene zin steeds meer een appel gedaan op opdrachtgevers om verantwoordelijkheid te nemen in de keten. Dit is (nog) niet wettelijk vastgelegd maar wel waar opdrachtgever en de werkgever meer en meer op worden aangesproken door bijv. aandeelhouders.
 - o Zoals in het CD arbeidsomstandigheden van 12 mei jl is aangegeven onderzoeken wij manieren om te zorgen dat opdrachtgevers meer verantwoordelijkheid nemen voor de arbeidsomstandigheden in hun keten. Een van de zaken die wij onderzoeken is of ketenaansprakelijkheid een oplossing zou kunnen zijn.
 - o Bij de bespreking van de Arbovisie 2040 is verkennen we daarnaast de mogelijkheden om voor het arbodomein in de Arbowet een ketenverantwoordelijkheid of ketenaansprakelijkheid voor opdrachtgevers te introduceren. We zoeken hierbij naar de juiste balans tussen verhoging van de regeldruk door stellen van normen en verbetering van de naleving door opdrachtgevers en de handhaafbaarheid van de regels. We doen dit aan de hand van

de ervaringen in de sector Bouw waar al 30 jaar een verplichting geldt ten aanzien van verantwoord opdrachtgeverschap. En waar NLA aangeeft dat naleving slecht is en handhaving lastig. We trekken hierin samen met NLA op. RIVM voert hiervoor een verdiepingsonderzoek uit. De eerste uitkomsten van dit onderzoek door RIVM verwachten we nog dit jaar.

Vanuit de NLA :

Vraag: Wat doet de Arbeidsinspectie aan het tegengaan van fysieke belasting?

Antwoord NLA :

- De Arbeidsinspectie zet een brede mix van interventies in, variërend van zelfinspectietools, tot controles en boetes wanneer overtredingen worden geconstateerd.
- Al enkele jaren maakt de Inspectie bij het bepalen van haar interventies gebruik van de interventietoolbox. Deze toolbox bevat instrumenten waarmee – op basis van inzichten vanuit de gedragswetenschap – een interventie wordt gekozen. Het uitgangspunt is dat de motieven van werkgevers om een overtreding te begaan de basis zijn voor de keuze voor het meest effectieve instrument.

Welke toezichtactiviteiten onderneemt de Arbeidsinspectie nu?

Antwoord NLA :

- Uit eigen onderzoek van de inspectie blijkt dat fysieke belasting nog steeds een serieus probleem is. Dat heeft de volle aandacht van de Arbeidsinspectie.
- De Arbeidsinspectie is doorlopend bezig met het informeren van werkgevers over de gevolgen van langdurige fysieke belasting en daaraan gekoppeld inspecties bij ondernemingen om te onderzoeken of er voldoende maatregelen worden genomen om fysieke belasting te verminderen.

Vanuit I&W :

- IenW heeft op 2 november 2021 een brief aan de TK gestuurd waarin enkele acties centraal zijn gesteld. Eind 2021 is door IenW overleg geïnitieerd waar met alle betrokken partijen waaronder ook FNV wordt gewerkt aan verbetering van de situatie in de grondafhandeling via de onderstaande acties:
 - Het vaststellen van een Sector CAO
 - Het stellen van regels voor afhandelaren
 - Eventueel het beperken van het aantal afhandelaren
- De sector CAO is vastgesteld en treedt per 1 januari 2023 in werking waarmee de arbeidsvoorwaarden fors verbeteren;
- Schiphol is samen met de afhandelingsbedrijven bezig met formuleren van regels. IenW heeft aangeboden om via regelgeving aanvullende regels te stellen. Dit wordt op korte termijn met Schiphol opgepakt;
- Het beperken van het aantal afhandelaren is een langdurig traject met mogelijk grote impact, maar bij een overleg op 6 september is vastgesteld dat partijen aan boord zijn om dit traject in gang te zetten. Bij het vervolg nemen Schiphol en IenW het voortouw voor het uitzetten van extern onderzoek om de noodzakelijkheid van deze stap t.b.v. veiligheid te onderbouwen;

Gesprekken M I&W en M SZW :

- Gesprek met FNV (18 mei 2022 en 1 september 2022); In gesprek 18 mei heeft MSZW FNV opgeroepen misstanden te melden bij NLA :
 - o Bewindspersonen hebben veel begrip getoond richting FNV; situatie moet veranderen. Ook nav resultaten en voorgenomen eisen NLA is door bewindspersonen meermalen uitgesproken dat luchtveiligheid, economische belangen en nagestreefde aantal vluchten per dag niet mogen concurreren met arbeidsveiligheid. Minister I&W zal dit ook overbrengen naar Schiphol en de Luchtverkeersleiding
 - o Beide bewindspersonen willen in werkbezoek in najaar daadwerkelijk zien wat er daar gebeurt.
- Gesprek met Schiphol en KLM (8 juli 2022).
 - o Schiphol en KLM aangesproken op arbeidsomstandigheden, ook vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid en voorbeeldfunctie.

Wat gebeurt er nav de Nieuwsuurontzendingen :

Vanuit Schiphol :

- Schiphol zegt dat arbeidsomstandigheden bij afhandelaars strikt genomen de verantwoordelijkheid zijn van die bedrijven zelf, maar erkent de eigen invloed op het sjuuwerk. "Het was lange tijd de wens, ook vanuit de politiek, dat Schiphol financieel goed kon concurreren. Daarbij is veel gelet op de kosten en te weinig op zaken als arbeidsomstandigheden. We vinden nu zelf dat wij meer betrokken moeten zijn bij de arbeidsomstandigheden, ook bij andere werkgevers", verklaart een woordvoerder
- De luchthaven zint nu op mogelijkheden om beter toe te zien op het gebruik van hulpmiddelen die sjuuwerk minder schadelijk moeten maken. Het kan bijvoorbeeld gaan over een verplichting om de door Schiphol aangeschafte tilhulpen te gebruiken. Maar Schiphol zou ook samen met afhandelaars willen kijken of er meer of andere hulpmiddelen nodig zijn.

Vanuit NLA :

Wat gaat de Arbeidsinspectie specifiek doen aan de situatie op Schiphol?

Antwoord NLA:

- De Arbeidsinspectie heeft kennis genomen van berichten in de media. Toezicht in de periode tussen 2004 en 2008 heeft destijds geleid tot innovatie, en innovatie tot duurzame inzetbaarheid. Het is jammer dat het ernaar uitziet dat dit anno 2022 niet meer zo is en door bedrijven weer zou zijn losgelaten. Onderlinge concurrentie mag geen reden zijn om niet gezond en veilig te werken.
- Recent heeft de Arbeidsinspectie controles uitgevoerd bij bagage-afhandelaars op Schiphol. Op dit moment kan ik u nog niet berichten over de resultaten. Het onderzoek loopt nog.
- Voor de vrachtafhandeling (cargo) heeft de inspectie al eerder een controle gepland later dit jaar.

Vanuit M SZW:

- Vertrouwen uitspreken dat onderzoek Nieuwsuur en NLA leidt tot structurele verbeteringen.
- Arbeidsomstandigheden opnieuw aan de orde stellen tijdens werkbezoek

Vanuit M I&W :

- Het beperken van het aantal afhandelaren is een langdurig traject met mogelijk grote impact, maar bij een ambtelijk overleg op 6 september is vastgesteld dat partijen aan boord zijn om dit traject in gang te zetten. Bij het vervolg nemen Schiphol en IenW het voortouw voor het uitzetten van extern onderzoek om de noodzakelijkheid van deze stap t.b.v. veiligheid te onderbouwen;
- Arbeidsomstandigheden opnieuw aan de orde stellen tijdens gesprekken met Schiphol en tijdens werkbezoek.
- Ambtelijk I&W geeft aan dat M I&W op korte termijn niet met Schiphol zal bellen over de arbeidsomstandigheden nav de Nieuwsuur-uitzending.

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 8 Sep 2022 07:32:00 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: RE: Schiphol en arbo

Eens, is ook mijn verwachting.

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 8 september 2022 08:15
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: Schiphol en arbo

Goede toevoeging, dank. De uitzending van gisteren spitste zich vooral toe op de inspectie.

Ik verwacht dan ook dat mogelijke vragen meer over de rol minister-inspectie gaan dan over Schiphol zelf. Ik zoek contact met [5.1.2.E] voor aanvullende vragen.

Groet, [5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: woensdag 07 sep. 2022 3:31 [5.1.2.E]
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: Schiphol en arbo

Ja, eens met [5.1.2.E] Wel even opletten, want ik kan me goed voorstellen dat Fin en I&W destijds erg op kosten gestuurd hebben, dus kan Schiphol ook weer naar de overheid wijzen. Maar goed, ze hebben ook gewoon hun verantwoordelijkheid.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Datum: woensdag 07 sep. 2022 3:13 PM
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: Schiphol en arbo

Nieuwe versie, nu met opdrachtgeverschap er in verwerkt.

Net contact kunnen krijgen met mijn evenknie bij I&W :

- Het gesprek gisteren was op ambtelijk niveau met Schiphol, gesproken is over het terugdringen van het aantal afhandelaren (gesprek loopt al langer), niet aangesproken op arbo vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid/voorbeeldfunctie
- Beeld is niet dat M I&W hierover met Schiphol nu gaat bellen, men verwijst naar werkbezoek in november. Zij gaan hem ook niet adviseren te bellen met Benschop.
- Ik kan mij goed voorstellen dat Karien, op basis van de uitzending van vanavond, morgen gaat bellen met Benschop, niet vanwege NLA-onderzoek -dat loopt gewoon- maar vanuit rol die Schiphol heeft in maatschappij ("dit moeten jullie

toch niet willen"). [5.1.2.E] dat zou je Karien nog mee kunnen geven ("ik kijk eerst nog naar de uitzending van vanavond en dan zal ik bellen met Bens Chop").

Gr

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E]

Verzonden: woensdag 7 september 2022 14:40

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: Schiphol en arbo

Ha [5.1.2.E]

Nav je vragen van zojuist stuur ik je nog bijgaand documentje toe waarin ik alles op een rij heb gezet wat we nu weten en doen mbt de fysieke belasting op Schiphol. Passage verantwoordelijkheid opdrachtgever ontbreekt nog. Geeft wel een aardig beeld van wat er gebeurd is en wat er gaat gebeuren. De Q&A's die ik van de NLA ([5.1.2.E]) ontvangen heb, heb ik hierin letterlijk opgenomen.

Nu ik begreep van [5.1.2.E] dat Karien al uitgebreid is geïnformeerd over wat de NLA doet en Karien zelf bij het gesprek met Schiphol en de FNV was, denk ik dat ik afzonderlijke nota in deze fase niet nodig is. Karien heeft Schiphol al aangesproken op maatschappelijke verantwoordelijkheid. En NLA doet onderzoek. Er komen vast en zeker Kamervragen. Op basis van de uitzending van vanavond maar even bezien wat verder nodig is.

Ik twijfel nog of we onze Minister moeten adviseren nu contact met Schiphol op te nemen, vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid en voorbeeldfunctie (staat dan los van NLA-onderzoek uiteraard). Ik neig er naar om dat niet te doen nu ik weet dat Mark Harbers gisteren met Schiphol heeft gesproken. Dat ging over het terugdringen van het aantal afhandelaren. Ik mag toch aannemen dat de arbeidsomstandigheden daarbij aan de orde zijn gekomen, zoals Mark ook aankondigde in het gesprek met FNV.

Ik probeer dat bevestigd te krijgen bij I&W, maar daar krijg ik nog een wat te algemeen antwoord op. Lijkt me nl relevant om aan onze Minister mee te geven.

Gr

[5.1.2.E]

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]



[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

*Directie Gezond & Veilig Werken
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Parnassusplein 5 / 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 / 2509 LV Den Haag*

M: [5.1.2.E]

E: [5.1.2.E]@minszw.nl

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 8 Sep 2022 09:06:11 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: FW:
Attachments: aanzet schipholnotitie.docx, Wat weten we van Schiphol mbt de arbeidsomstandigheden.docx

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 8 september 2022 10:04
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp:

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]



[5.1.2.E]
[5.1.2.E]

*Directie Gezond & Veilig Werken
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Parnassusplein 5 / 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 / 2509 LV Den Haag*

M: [5.1.2.E]
E: [5.1.2.E]@minszw.nl

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Thu, 8 Sep 2022 13:48:10 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>; "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: nota Schiphol

Top [5.1,2,E] succes!

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 8 september 2022 14:48
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: nota Schiphol

Hoi [5.1,2,E] en [5.1,2,E]

Bedankt dat het zo snel kon ☺ We nemen jullie aanpassingen mee en dan kan het de lijn in!

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 8 september 2022 14:46
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: nota Schiphol

Hoi [5.1,2,E]

In afstemming met [5.1,2,E] vind je in de bijlage onze opmerkingen.
Onder het kopje "wat nu nog te doen" hebben we de actie voor de NLA iets naar beneden geschoven omdat het anders lijkt alsof de NLA verantwoordelijk is voor de werkomstandigheden terwijl de bagageafhandelaars aan zet zijn.
Bij vragen weet je me te vinden!

Groet

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 8 september 2022 14:08
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp:

Beste [5.1,2,E] en [5.1,2,E] ,

Hierbij nota en bijlage. @ [5.1,2,E] zou jij nav [5.1,2,E] kunnen aanvullen op haar commentaar?
Lukt dit rond kwart voor 3?

Groet,

[5.1,2,E]

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 8 Sep 2022 14:45:58 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: RE: nota arbeidsomstandigheden bagageafhandelaars schiphol
Attachments: 22 09 09 Nota uitzendingen Nieuwsuur ten aanzien van bagageafhandelaars Schiphol.docx

Zoals zojuist met [5.1.2.E] besproken, iets aangepast. Dank!

[5.1.2.E] [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 8 september 2022 15:37
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: nota arbeidsomstandigheden bagageafhandelaars schiphol

Hoi [5.1.2.E]

Bij deze de nota aan de Minister t.a.v. de situatie op Schiphol omtrent de arbeidsomstandigheden van de bagageafhandelaars.
Hij volgt ook nog via de lijn

Indien je vragen hebt, hoor ik het wel!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]

.....
Beleidsmedewerker
Directie Gezond en Veilig Werken
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

.....
Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

.....
Mobiel: [5.1.2.E]
E-mail: [5.1.2.E]@minszw.nl



Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 8 september 2022 15:14
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: nota schiphol

Perfect!

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: donderdag 8 september 2022 14:49

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: nota schiphol

Hoi [5.1.2.E]

De nota komt zometeen per mail jouw kant op, nadat mijn leidinggevende [5.1.2.E] en tevens [5.1.2.E] akkoord is.

We hebben al afgestemd met de NLA, dus we verwachten dat dit op tijd komt

We zetten de DG in de CC 😊

Groet,

[5.1.2.E]



Aan

Minister van SZW

nota

Nota uitzendingen Nieuwsuur ten aanzien van
bagageafhandelaars Schiphol**Status nota**

U informeren en adviseren (contact opnemen met Dick Benschop)

Aanleiding

- Over de arbeidsomstandigheden bij de bagageafhandelaars van Schiphol zijn inmiddels Kamervragen gesteld en de verwachting is dat meer Kamervragen zullen volgen. Vooruitlopend op de beantwoording is deze nota opgesteld. In bijlage is een globaal overzicht opgenomen van wat we nu weten.

Beslispunt

- U wordt geadviseerd met uw collega van IenW contact op te nemen, bijvoorbeeld en marge van de MR en af te stemmen wie (telefonisch) contact zal opnemen met de heer Benschop.
- Tevens ter info: de Minister van Financiën heeft maandag a.s. een debat in de Tweede Kamer, waar zij naar alle waarschijnlijkheid op dit thema bevestigd zal worden.

Kernpunten

- Twee uitzendingen van Nieuwsuur gewijd aan de arbeidsomstandigheden bij de bagageafhandelaars op Schiphol. Deze beelden laten een zorgelijk beeld zien. Als belangrijke oorzaak wordt genoemd de stevige concurrentie tussen de bedrijven die de bagageafhandeling organiseren. Verder is er onbegrip geuit over het feit dat de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) 12 jaar niet geïnspecteerd heeft. U bent hierover inmiddels door de inspecteur-generaal (IG) geïnformeerd. Tenslotte wordt de Staat als grootaandeelhouder van Schiphol aangesproken.
- Wat in de media staat klopt wel, voor zover wij kunnen overzien. Arbeidsomstandigheden bij bagageafhandelaars zijn al jaren ver onder de maat. FNV heeft hier ook al op gewezen in gesprekken. Ook is juist dat de NLA 12 jaar geen inspectie op fysieke belasting bij de bagageafhandelaars heeft uitgevoerd. De NLA had mede op basis van een voortgangscritique vertrouwen dat de gemaakte afspraken zouden worden nagekomen. In de afgelopen jaren zijn bij de NLA van medewerkers die werken op Schiphol bij de bagageafhandelaars wel meldingen binnengekomen, maar die gingen vooral over het loon en de werktijden. Daar is door de inspectie ook in de

TER BESLISSINGDirectie Gezond & Veilig
werken
Team B**Datum**

8 september 2022

Onze referentie

2022-0000189465

Opgesteld doorS. 5.1.2.E
T. 5.1.2.E
5.1.2.E@minszw.nl**Tweede contactpersoon**S. 5.1.2.E
T. 5.1.2.E
5.1.2.E@minszw.nl**Bijlage(n)**

1

afgelopen jaren op gecontroleerd. Er zijn in deze periode echter geen relevante meldingen over het tillen bij de Arbeidsinspectie binnengekomen. Op andere terreinen – zoals gevaarlijke stoffen – hebben de afgelopen jaren overigens diverse andere inspecties plaatsgevonden op Schiphol. NLA is nu gestart met een nieuw onderzoek. De IG heeft met u hierover al gesproken.

Datum
8 september 2022

Onze referentie
2022-0000189465

- De regelgeving is op zichzelf duidelijk. Werkgevers en werknemers zijn verantwoordelijk voor gezond en veilig werken. De werkgever dient passende maatregelen te nemen die de gevolgen voor de gezondheid van werknemers door (overmatige) fysieke belasting verminderen of wegnemen. En de werkgever is verantwoordelijk voor RI&E. Ook de wettelijke normering in de Arbowet lijkt voldoende.
- Beleidsmatig is vanuit SZW geïnvesteerd in het onder de aandacht brengen van de risico's van te zware fysieke belasting via het programma preventie beroepsziekten. Een belangrijk doel van dit programma is het vergroten van het risicobewustzijn en handelingsperspectief. De laatste twee jaar lag het accent van dit programma op fysieke belasting. Eind dit jaar stopt het programma (na 4 jaar). In het kader van dit programma zijn campagnes gevoerd, webinars georganiseerd, subsidies verstrekt, een netwerk opgezet en uitgebreid, goede voorbeelden gedeeld, nieuwsbrieven uitgestuurd en factsheets en praktische tools ontwikkeld. Alle tips en best practices worden gedeeld via diverse kanalen, en dat alle belangrijke informatie is terug te vinden op het Arboportaal. Deze informatie is voor iedereen toegankelijk. Ook de Nederlandse Arbeidsinspectie zet in op bewustwording, onder meer via zelfinspectietools en voorlichting.
- N.a.v. het onderzoek van Nieuwsuur heeft de NLA recentelijk controles uitgevoerd bij bagage-afhandelaars op Schiphol. Op dit moment kan nog niet worden bericht over de resultaten. Het onderzoek loopt namelijk nog. Voor de vrachtafhandeling (cargo) heeft de inspectie al eerder een controle gepland later dit jaar. Vanuit de Kamer wordt er blijkens Nieuwsuur op aangedrongen om veel vaker inspecties uit te voeren en men vraagt u daarover afspraken met de NLA te maken.
- Het ministerie van IenW is al geruime tijd in gesprek met Schiphol om het aantal bagageafhandelaren terug te dringen. Het beperken van het aantal afhandelaren is een langdurig traject met mogelijk grote impact, maar bij een ambtelijk overleg op 6 september tussen I&W en Schiphol is vastgesteld dat partijen aan boord zijn om dit traject in gang te zetten.
- Schiphol zelf geeft aan dat de arbeidsomstandigheden bij afhandelaars strikt genomen de verantwoordelijkheid zijn van die bedrijven zelf, maar erkent de eigen invloed op het sjuwwerk. "Het was lange tijd de wens, ook vanuit de politiek, dat Schiphol financieel goed kon concurreren. Daarbij is veel gelet op de kosten en te weinig op zaken als arbeidsomstandigheden. We vinden nu zelf dat wij meer betrokken moeten zijn bij de arbeidsomstandigheden, ook bij andere werkgevers".
- U heeft, samen met de Minister van IenW, al gesproken met Schiphol (en KLM) en meermalen met FNV. Voor begin november wordt een werkbezoek gepland.

Wat nu nog te doen?

- Belangrijk is dat de bagageafhandelaars op Schiphol zorg gaan dragen voor gezonde en veilige werkomstandigheden van hun werknemers.
- In het werkbezoek begin november kunt u de arbeidsomstandigheden opnieuw aan de orde stellen. Maar dat duurt nog even.

- Vanuit ambtelijk IenW is vernomen dat het beeld is dat de minister van IenW nu niet met Schiphol contact gaat opnemen over de arbeidsomstandigheden.
- Belangrijk is om het onderzoek van de NLA af te wachten en wat dat betekent voor hoe de NLA in de toekomst toezicht zal uitoefenen op de arbeidsomstandigheden op Schiphol.
- De staatsdeelneming aan Schiphol is in beheer bij het ministerie van Financiën. Een krachtig signaal dat het echt anders moet, ook vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid en voorbeeldfunctie die Schiphol heeft, in vervolg op het gesprek dat u en de minister van IenW op 8 juli hebben gehad, en los van het lopende onderzoek van de NLA en de gesprekken over het terugdringen van het aantal bagageafhandelaars, lijkt nuttig. Ook gelet op het eerdere gesprek dat de minister van IenW en u met Schiphol hebben gehad, ligt het nu niet voor de hand dat de Minister van Financiën dat gesprek voert. Vanuit de verantwoordelijkheid voor de luchtvaart (en daarmee Schiphol) ligt het ons inziens in de rede dat de minister van IenW met Schiphol contact opneemt met de heer Benschop.
- Ten slotte, zoals u bekend is, is er ook zorg over de arbeidsvoorwaarden bij Schiphol en de uitstoot van ultrafijnstof. Daarover heeft u ook gesprekken gevoerd. Omwille van de overzichtelijkheid is dat buiten deze nota gehouden. Zoals toegezegd ontvangt u over het NLA-onderzoek naar de uitstoot binnenkort een afzonderlijke nota.

Datum

8 september 2022

Onze referentie

2022-0000189465

From: "[5.1.2,E]"
Sent: Fri, 9 Sep 2022 07:16:27 +0100
To: "[5.1.2,E]" <[5.1.2,E]@minszw.nl>
Subject: nota

[5.1.2,E] meldde mij ook nog dat Karien even met Mark Harbers afstemt wat te doen. Uitkomst weet ik dus niet.

Met vriendelijke groet,

[5.1.2,E]



[5.1.2,E]
[5.1.2,E]

*Directie Gezond & Veilig Werken
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Parnassusplein 5 / 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 / 2509 LV Den Haag*

M: [5.1.2,E]
E: [5.1.2,E]@minszw.nl

[5.1.2,E]

[5.1.2,E]

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Fri, 9 Sep 2022 15:46:48 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: RE: FW:

Goed om te weten [5.1.2.E] ambtelijk lenW had dit dus niet op hun netvlies. Overigens, inmiddels 6 sets Kamervragen (totaal ong 75 vragen), voor een groot deel over de handelwijze NLA.

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: vrijdag 9 september 2022 16:43
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: FW:

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: vrijdag 09 sep. 2022 4:33 [5.1.2.E]
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp:

M had met harbers gesproken. Die had benschop al gesproken. Het staat goed op radarscherm schiphol. [5.1.2.E] had ook al aangeboden of geregeld te laten zien wat het verschil is tussen bagage afhandeling klm en anderen. En schiphol heeft verzocht om het aantal dus te verkleinen.

En karien gaat dus over tijdje zelf ook kijken.

Ons toezicht loopt ook.

[5.1.2.E]

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Fri, 9 Sep 2022 17:57:32 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minienw.nl>
Subject: RE:

Nee, ik krijg terug dat Harbers Benschop heeft gesproken en zijn zorgen heeft uitgesproken, mede namens MSZW.

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 9 september 2022 18:50
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE:

Hoi [5.1,2,E]

Nee, dat wist ik niet.
Maar hij belt ook wel eens zonder dat we dat weten ;-)
Is er nog meer afgesproken ?

Vr. Groet,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Datum: vrijdag 09 sep. 2022 6:48 [5.1,2,E]
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>, [5.1,2,E]
<[5.1,2,E]@minienw.nl>
Kopie: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE:

Hoi [5.1,2,E] en [5.1,2,E] onze minister heeft gesproken met jullie minister over de bagage-afhandelaars op Schiphol en eventueel contact met de heer Benschop. Nu blijkt dat jullie Minister al contact heeft gehad met de heer Benschop. Wisten jullie dat al ?

gr

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E]
Verzonden: donderdag 8 september 2022 16:34
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minienw.nl>
Onderwerp:

Hoi [5.1,2,E]

Voor jou goed om te weten dat met onze Minister wordt besproken of het toch niet handig is dat er met Benschop wordt gebeld. Ons advies is om dat nog even af te stemmen met Mark Harbers, mogelijk als ze elkaar morgen zien bij de MR. Ik weet niet of Karien dat gaat doen maar goed dat jullie dat weten. Verder ter info enkele Q&A's van onze Inspectie. Mochten jullie deze Q&A's willen gebruiken dan graag letterlijk, luistert nl nauw. Als jullie willen aanpassen dan graag alleen na overleg met onze NLA.

We hebben vast nog wel contact.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E



5.1.2.E

5.1.2.E

*Directie Gezond & Veilig Werken
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Parnassusplein 5 / 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 / 2509 LV Den Haag*

M: 5.1.2.E

E: 5.1.2.E [@minszw.nl](mailto:5.1.2.E@minszw.nl)

5.1.2.E

5.1.2.E

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Tue, 13 Sep 2022 11:49:00 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>; "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>; "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Subject: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW
Attachments: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Net ook met [5.1,2,E] besproken. De woordvoeringslijn is die zoals die donderdag tussen [5.1,2,E] en de Minister afgesteld.

Wat betreft het voortouw, eerst maar eens het gesprek aan gaan en de vragen samen doorlopen. Waar verschil van inzicht ontstaat en jullie zijn het er echt niet over eens, moet opgeschaald worden. In het MT heb ik aangegeven daarover met [5.1,2,E] te gaan schakelen.

Afgesproken dat [5.1,2,E] coördineert. Concreet op dit moment betekent dat :

- Meelezen met de selectie die jullie vanmiddag met NLA maken (waar zit nog een verschil van inzicht ?)
- Meelezen met de uiteindelijke antwoorden (uiteraard mede op basis advies)
- Wanneer opschaling, ofwel richting NLA ofwel richting I&W/FIN.

Succes vanmiddag, hoop dat jullie er samen goed uitkomen !

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 10:49
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Heey [5.1,2,E] en [5.1,2,E]

Vandaag alweer dinsdag en wellicht zie de wereld er alweer heel anders uit dan afgelopen vrijdag 😊
 Kunnen jullie ons een beetje meenemen in de huidige stavaza woordvoeringslijn? Is die gewijzigd?

Ik vraag dit met in het achterhoofd de beantwoording van de kamervragen. We gaan de woordvoeringslijn daar natuurlijk niet in benoemen (don't worry) maar het is voor ons wel goed om een gevoel van richting te hebben , dat helpt ook bij de inhoudelijke behandeling van de vragen en ook bij de verdeling.

Overigens: voorlopig neemt NLA geen voortouw in de beantwoording van de vragen. Eerder andersom, [5.1,2,E] en ik gaan daar zo met [5.1,2,E] en [5.1,2,E] over ingesprek.

Alvast dank!

Groet

[5.1,2,E]



[5.1,2,E]
 Beleidsmedewerker Gezond & Veilig Werken

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
 Parnassusplein 5 / 2511 VX Den Haag
 Postbus 90801 / 2509 LV Den Haag

M: [5.1,2,E]

E: [5.1,2,E]@minszw.nl

Werkdagen: [5.1,2,E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 12:15

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Ik weet het, was ook echt verrast, ik zal het inbrengen in het MTDG maar mijn beeld is niet dat het gaat wijzigen. Er zijn inmiddels veel Kamervragen binnen, ongetwijfeld zal [5.1.2.E] zelf de regie pakken, en wij kunnen in de nota wijzen op het wettelijk kader en de risico's.

Dank [5.1.2.E] ook voor de eerdere mail.

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 12:10

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

[5.1.2.E] belde me net terug ([4.1.4]). Hij vond de huidige formulering ook niet OK. De NLA is onafhankelijk en daar zijn ook allerlei waarborgen voor (bijv. igv ongevalsonderzoek). Maar in de ambtelijke verhoudingen kan de Minister de IG vragen bijv. naar Schiphol te gaan voor toezicht op de naleving. Het kan zelfs een dienstopdracht worden en bij evt. weigering een arbeidsrechtelijk geschil worden.

In de praktijk verloopt dit collegiaal en niet middels aanwijzingen maar zij dus zeker wel iets zeggen of vinden over de werkwijze van de NLA.

Van: [5.1.2.E]

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 10:29

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

[5.1.2.E] hierbij de aanwijzingen in bijlage.

Ik probeer [5.1.2.E] zo even te bellen.

Uit eerdere casussen (o.a. Wpg wijziging) weet ik dat MSZW nog nooit gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om een aanwijzing te geven. Maar het kan dus wel en hetgeen daarover nu in de redeerlijn staat komt hier niet mee overeen. Dit kan de minister in de problemen brengen door dit zo naar buiten toe uit te dragen.

Gr,

[5.1.2.E]

Rijksinspecties zijn per definitie geen zelfstandige bestuursorganen (zbo). Een kenmerk van zbo's is immers dat zij niet hiërarchisch ondergeschikt zijn aan een minister en geen onderdeel zijn van een ministerie. De verantwoordelijkheid van een minister voor een zbo is beperkt tot de bevoegdheden die de wet aan de minister toekent. Hierdoor wordt ook de mogelijkheid van parlementaire controle op een toezichthouder die de status van zbo heeft, beperkt. Er kunnen soms redenen zijn om een toezichthoudende organisatie de status van zbo te geven, bijvoorbeeld vanwege internationale verplichtingen (Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming en het College Bescherming Persoonsgegevens) of bijvoorbeeld omdat zij toezicht moet houden op marktverhoudingen terwijl de rijksoverheid zelf ook als partij op die markt actief is (markttoezichthouders). Voor de rijksinspecties geldt dit niet. De ministeriële verantwoordelijkheid, en dus ook de mogelijkheid voor parlementaire controle, is niet beperkt ten aanzien van deze toezichthoudende organisaties.

p. 14

Omdat de rijksinspecties opereren onder de verantwoordelijkheid van een minister, moeten zij de instructies van de beleidsverantwoordelijke minister opvolgen. Dit komt tot uitdrukking in de bevoegdheid van de beleidsinhoudelijk verantwoordelijke minister om 'aanwijzingen' (instructies) te geven. Het tweede lid bepaalt dat aanwijzingen

schriftelijk moeten worden gegeven. Dan staat vast dat de minister een aanwijzing heeft gegeven en wat die inhoudt. Dit kan onnodige discussies voorkomen en bevordert een snelle en goede uitvoering van de aanwijzing.

Aanwijzingen kunnen een algemeen karakter hebben, dat wil zeggen dat zij voor herhaalde toepassing vatbaar zijn en niet specifiek zien op één geval. Soms gebeurt dit in de vorm van beleidsregels in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en deze worden in de Staatscourant gepubliceerd (artikel 3:42, eerste lid, van de Awb). In het belang van de transparantie is in het derde lid opgenomen dat ook andere algemene aanwijzingen in de Staatscourant worden geplaatst.

Een bijzondere aanwijzing heeft betrekking op een enkel, individueel geval en kan bijvoorbeeld inhouden dat de rijksinspectie de opdracht krijgt om een concreet onderzoek te verrichten dat niet is opgenomen in het werkprogramma. Een bijzondere aanwijzing kan onder bepaalde omstandigheden ook zien op de wijze waarop de rijksinspectie gebruik maakt van zijn bevoegdheid om handhavend op te treden naar aanleiding van een in de toezichtfase geconstateerde onrechtmatige situatie. Aanwijzingen kunnen ook worden gegeven ten aanzien van de bevoegdheden die door de wet aan de rijksinspectie zijn toebedeeld (geattribueerd).¹⁴

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 10:14

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Wat ik er van weet, we kunnen een aanwijzing geven, en uiteraard verzoeken. En goed om die gearceerde delen te lezen. Het woord ondergeschikt wordt zelfs genoemd. Volgens mij is het in de huidige setting ook al zo dat een rijksinspectie onderdeel is van het departement en valt onder de ministeriële verantwoordelijkheid. Ze zijn idd onafhankelijk in de uitvoering van hun toezicht.

Interessant om in de huidige regeling eens te kijken hoe wat die ministeriële verantwoordelijkheid betekent.

Volgens mij is [5.1.2.E]

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 10:00

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Onderwerp: RE: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Dank voor het delen [5.1.2.E]

[5.1.2.E] had woensdag contact met WBJA over de aanwijzingen en hoe dat nu precies werkt. [5.1.2.E] gaf aan dat MSZW de IG kan verzoeken om meer toezicht te houden op een bepaald terrein net zoals ze ons kan verzoeken om bijv. meer te doen op het gebied van seksuele intimidatie op de werkvloer. Het kan zelfs een dienstopdracht worden en bij evt. weigering zou dat dan een arbeidsrechtelijk geschil worden.

Dus deze lijn hieronder is volgens mij juridisch niet correct. Ik check dit nog even bij WBJA, krijg [5.1.2.E] nu niet te pakken. Waar het vaak mis gaat m.i. is dat de NLA onafhankelijk ongevalsonderzoek moet kunnen doen (dat staat volgens mij buiten kijf) maar dit betekent niet dat ze onafhankelijk kunnen bepalen wat ze wel en niet doen.

T.a.v. de Wet op de Rijksinspecties geldt dat MBZK eerst met de Kamer een politieke discussie op hoofdlijnen wil voeren en pas daarna namens het kabinet een wetsvoorstel wil presenteren. Concreet: voor de internet consultatie over eerste concept start. Op dit eerste concept hebben we meegelezen en input gegeven (SV coördineert dit voor heel SZW). De planning volgt nog maar zal in de loop van november naar de TK gaan. Vanuit cluster NHHK volgen we de ontwikkelingen; [5.1.2.E] luistert samen met AV mee met CD functioneren rijksdienst op 14/09 waar dit aan de orde kan komen.

Deze wet moet zorgen voor een betere borging van de onafhankelijkheid van rijksinspecties. Het wetsvoorstel bestaat uit de wettelijke verankering van de Aanwijzingen inzake de rijksinspecties aangevuld met enige bepalingen over het werkprogramma, het budget van de rijksinspectie en de rechtstreekse contacten tussen een rijksinspectie en het parlement.

In de MvT staat

In de relatie tussen minister en inspectie gaat het om de rolverdeling tussen verschillende functies binnen de overheid. Het publiek belang dat in het geding is, is de onafhankelijke uitoefening van de toezichtstaak door de overheid. Dit wordt bevorderd door een eenvoudig kenbare, duidelijke verankering van de relatie tussen minister en inspectie. Organisatieregelingen per ministerie in combinatie met verankering via de Aanwijzingen levert niet de gewenste kenbaarheid en duidelijkheid. Daarom wordt nu gekozen voor een wet.

Het wetsvoorstel legt een onafhankelijkheid vast van de rijksinspecties bij het doen van onderzoeken op grond van hun toezichtstaken, en het rapporteren daarover. Deze onafhankelijkheid en de wettelijke verankering daarvan komt ook voor bij andere overheidsorganisaties of -functionarissen. Denk aan de zelfstandige belastinginspecteur, de officieren van justitie en procureurs-generaal, de rijksrecherche, de politieambtenaren. **Net als de rijksinspecties werken zij onder volledige ministeriële verantwoordelijkheid. Want de rijksinspecties blijven ondergeschikt aan de minister. Alleen voor zover het wetsvoorstel dat expliciet regelt, hebben zij een onafhankelijke positie ten opzichte van de minister.** Opdat de inspectie onafhankelijk tot haar oordelen in individuele gevallen kan komen en op die onafhankelijke oordelen haar terugkoppeling op stelselniveau kan baseren.

Een verdergaande onafhankelijkheid is niet nodig en niet gewenst. Een grotere afstand tussen de rijksinspecties enerzijds en de beleidsafdelingen en de uitvoeringsorganisaties anderzijds geeft een grotere kans op het niet-aankomen van signalen uit de toezichtspraktijk bij de beleidsafdelingen en uitvoeringsorganisaties. Ook heeft een grotere inperking van de ministeriële verantwoordelijkheid tot gevolg dat de parlementaire controle eveneens verder wordt ingeperkt.

Het uitgangspunt voor rijksinspecties is dat de minister bevoegd is, tenzij de wetgever die bevoegdheid inperkt. Bij zelfstandige bestuursorganen is het precies andersom: het zelfstandig bestuursorgaan is bevoegd, tenzij de wetgever een bevoegdheid aan de minister heeft gegeven.

Gr,

5.1.2.E

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>

Verzonden: vrijdag 9 september 2022 08:12

Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>

CC: 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@minszw.nl>

Onderwerp: FW: woordvoeringslijnen Nieuwsuur MR voor MSZW

Hi 5.1.2.E en 5.1.2.E

5.1.2.E ter info, deze woordvoeringslijn is gisteren in de MR-staf tussen 5.1.2.E 5.1.2.E en Minister afgesproken. 5.1.2.E belde mij hier gisteren ook al over. Met 5.1.2.E had ik eerder een andere tekst opgesteld, maar daarvoor kreeg 5.1.2.E bij de NLA de handen niet op elkaar. Dit zal ook wel de lijn van de NLA worden bij de Kamervragen. Maar eens afwachten of dat gaat leiden tot vervolgvragen.

5.1.2.E voeg je deze spreeklijnen toe aan het document dat we als bijlage bij de nota hebben gevoegd? 5.1.2.E houden we dat document up to date.

Ik blijf het lastig vinden, de Minister neemt nu wel heel erg veel afstand van de Inspectie terwijl zij er volgens mij toch echt politiek verantwoordelijk voor is. 5.1.2.E hoe zie jij dat, staat er iets over in de Wet op de Rijksinspecties bijv.? Ik zou dit punt eigenlijk nog wel mee terug willen nemen naar het MT DG om nog eens op de risico's te wijzen.

5.1.2.E

Dubbel

5.1.2.E

5.1.2.E

5.1.2.E

5.1.2.E

5.1.2.E

5.1.2.E

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Fri, 16 Sep 2022 12:54:36 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: FW: schiphol

Beste [5.1.2.E]

Puur ter info, de Minister wil nu toch meer info van de NLA/[5.1.2.E] over de 12 jaar inactiviteit van de NLA richting Schiphol (op gebied van fysieke belasting). Kan me zo voorstellen dat hier in of en marge van de MR met Mark Harbers over gesproken is. Wij krijgen niet meer onderbouwing los dan wat hieronder staat.

Gr

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E]
Verzonden: vrijdag 16 september 2022 13:04
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: schiphol

Beste [5.1.2.E]

Je gaf zojuist aan dat de Minister nu toch meer onderbouwing wil voor het feit dat de NLA 12 jaar geen inspectie heeft uitgevoerd bij op *fysieke belasting* bij de bagageafhandelaars (wat zijn de afwegingen daarbij geweest). Hierover hebben we meermalen gesproken met de NLA. Er zijn over Schiphol inmiddels 6 sets Kamervragen binnen waarvan een groot deel gaat over het niet inspecteren de afgelopen 12 jaar. Wat we tot dusverre op dit punt van de NLA gehoord hebben is het volgende :

- Eind november 2004 is handhaving ingezet bij alle bagage-afhandelaren op de luchthaven Schiphol, met de nadruk op het onderwerp tillen.
- Dit heeft geleid tot een gezamenlijk streven van betrokken partijen om - in overleg met de Arbeidsinspectie - tot een gezond niveau van fysieke belasting voor de bagagemedewerker te komen door o.a. de inzet van hulpmiddelen (rechte, dubbele latrail en carrousel).
- Toezicht in de periode tussen 2004 en 2008 heeft destijds geleid tot innovatie, en innovatie tot duurzame inzetbaarheid
- Bij de betreffende bedrijven hebben na 2008 geen herinspecties plaatsgevonden omdat er voldoende vertrouwen was dat voorgenomen investeringen (aanpassingen) uitgevoerd zouden worden.
- Bij een voortgangscntrole van de Arbeidsinspectie in 2010 bleek dat vertrouwen, aldus de NLA, terecht. Ook toen is uiteraard gekeken naar RI&E en een Plan van Aanpak inzake fysieke belasting.
- In de afgelopen jaren zijn bij de Arbeidsinspectie van medewerkers die werken op Schiphol bij de bagageafhandelaars wel meldingen binnengekomen, maar die gingen vooral over het loon en de werktijden. Daar is door de inspectie ook in de afgelopen jaren op gecontroleerd. Er zijn in deze periode geen relevante meldingen over het tillen bij de Arbeidsinspectie binnengekomen.
- Op andere terreinen – zoals gevaarlijke stoffen – hebben de afgelopen jaren overigens diverse andere inspecties plaatsgevonden op Schiphol.

Meer hierover krijg ik niet boven water (ook zojuist niet).

Het is wel mogelijk dat de bedrijfsartsen meldingen hebben gedaan aan het Nederlands Centrum Voor Beroepsziekten. Deze meldingen worden evenwel anoniem gedaan en zijn ook niet herleidbaar tot een bedrijf.

De Minister is politiek verantwoordelijk voor de NLA en kan aanwijzingen geven aan de NLA. In de toelichting op de Wet op de Rijksinspecties wordt opgemerkt dat de Inspectie ondergeschikt is aan de Minister. De Minister kan een dergelijke vraag dus aan de NLA stellen.

Voldoende zo ?

Hartelijke groet,



5.1.2.E

5.1.2.E

*Directie Gezond & Veilig Werken
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Parnassusplein 5 / 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 / 2509 LV Den Haag*

M: 5.1.2.E

E: 5.1.2.E@minszw.nl

5.1.2.E

5.1.2.E

From: "[5.1.2,E]"
Sent: Fri, 16 Sep 2022 13:49:37 +0100
To: "[5.1.2,E]" <[5.1.2,E]@minszw.nl>
Subject: RE: schiphol

[5.1.2,E] ik zie nu dat ik vergeten ben te zeggen dat de Wet op de Rijksinspecties is er nog niet (die moet er wel komen en daar wordt nog aan gewerkt, de passage over ondergeschiktheid staat in die Toelichting, maar is dus nu nog niet geldend). Rijksinspecties zijn geen zbo. Rijksinspecties vallen onder de ministeriele verantwoordelijkheid. Dit maakt dat de minister aanwijzingen kan geven.

Gr

[5.1.2,E]

Van: [5.1.2,E] [5.1.2,E]@minszw.nl>
Verzonden: vrijdag 16 september 2022 13:37
Aan: [5.1.2,E] [5.1.2,E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: schiphol

Dank!

Dubbel

Van: [redacted] <[redacted]@minszw.nl>
Verzonden: maandag 19 september 2022 08:42
Aan: [redacted] <[redacted]@minszw.nl>; [redacted] <[redacted]@minszw.nl>; [redacted] <[redacted]@minszw.nl>; [redacted] <[redacted]@minszw.nl>; [redacted] <[redacted]@minszw.nl>; [redacted] <[redacted]@minszw.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@minszw.nl>
Onderwerp: FW: blog nr 26 2022

Groet 5.1,2,E[illegible]

5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @minszw.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>;
5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>;
5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @InspectieSZW.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @minszw.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp: blog nr 26 2022

Dag allemaal,

Hier is dan weer mijn nieuwste blog over de afgelopen werkweek.

Een fijn weekend!

Groeten

5.1.2.E

Blog 5.1,2,E **2022 nr 26, 16 september 2022**

Dag allen,

Hierbij de belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen week.

Overleg met directie Veiligheid van Defensie*Stroomlijn Schiphol*

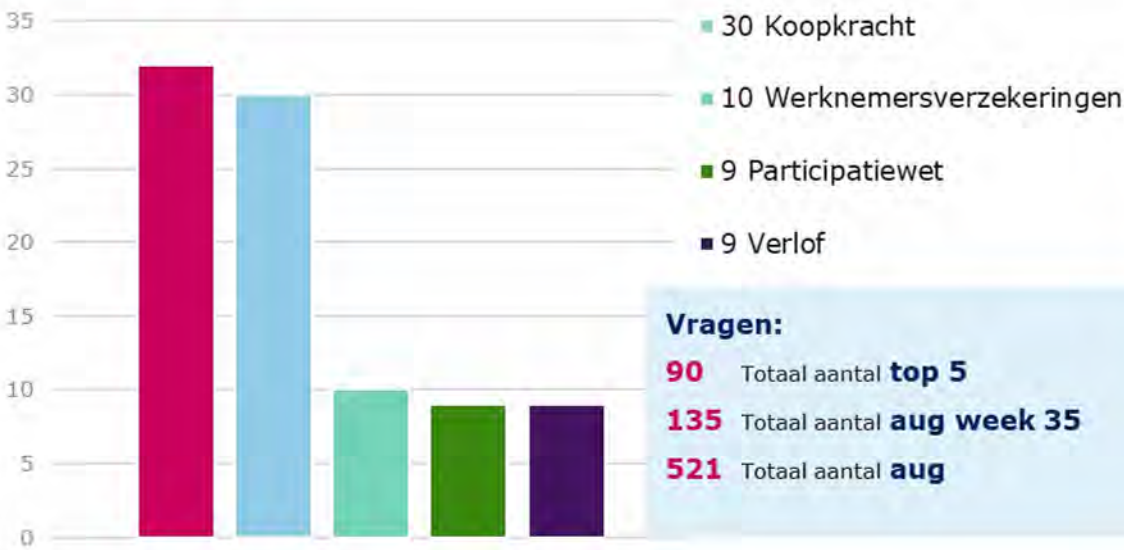
Met een breed en gevarieerd gezelschap, allen betrokken bij interventies bij Schiphol, spraken wij over wat er nu loopt en nog gaat lopen rondom Schiphol. De komende tijd willen we ook lessen trekken, door terug te kijken hoe wij de afgelopen tijd bij Schiphol betrokken zijn geweest en te kijken wat er in onze werkwijze aangepast zou moeten worden. Deze lessen zijn dan ook toepasbaar voor andere grote werkgevers in Nederland. Voor ons programma geldt de aankomende tijd dat wij, samen met programma Transport en Logistiek, gaan kijken naar Fysieke belasting, werkdruk en IOG bij Schiphol en Maastricht. Dat plan hadden we al voor alle ophef over Schiphol, en vloeit voor ons programma voort uit het PSA-dashboard, waaruit blijkt dat de sector 'goederenvervoer door de lucht' relatief slecht scoort op IOG en werkdruk.



Weekrapportage Publieks- en mediasignalen

Week 35 | 29 augustus – 8 september 2022

Top 5 publieksvragen



Trends

4.1.4

- STAP-Budget

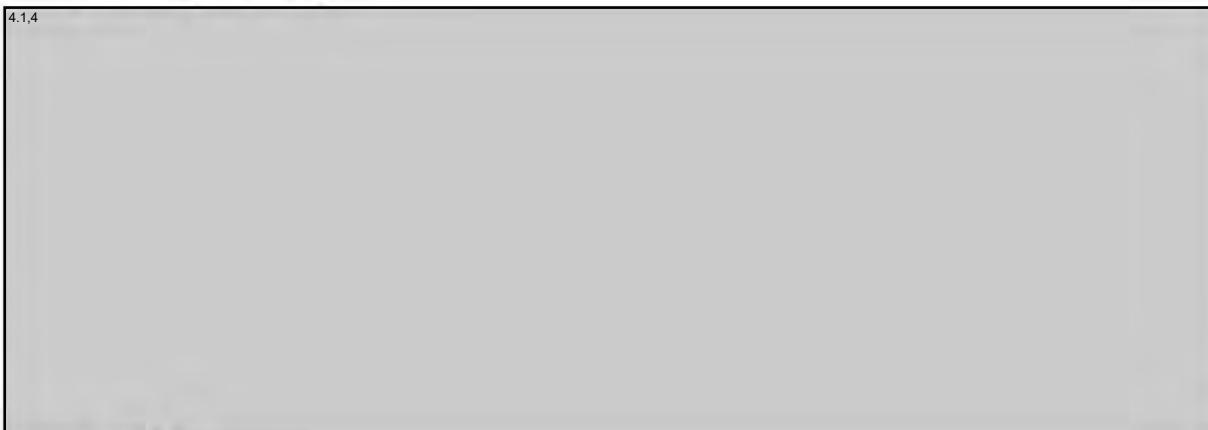
4.1.4

4.1.4




- **Energietoeslag**

4.1.4



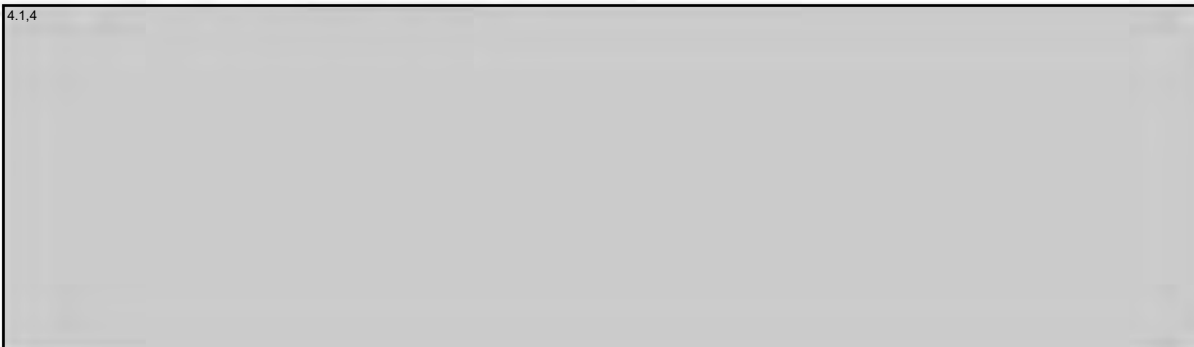
- **WIA**

4.1.4



- **Betaald ouderschapsverlof**

4.1.4



Media

Inspectie op Schiphol

- Ruime media-aandacht voor gebrek aan inspectie op Schiphol
- Onder meer NRC, Volkskrant, Radio 1 en NOS
- Media kritisch op inspectie. Probleem wordt breder getrokken: inspectie zou 'tandeloos' zijn
- Vraag is in media: hoe heeft dit kunnen gebeuren?

Deze week kwamen NOS en Nieuwsuur met het nieuws dat op basis van hun onderzoek de bagage- en vrachtafhandelaars van Schiphol veel te zwaar werk moeten doen. 'De Arbeidsinspectie, de vrachtafhandelbedrijven en de luchthaven zelf hebben dat laten gebeuren', schrijft [De Volkskrant](#). Die krant legt de schuld bij de afhandelbedrijven, die al jaren zouden weten dat het werk te zwaar was, maar ook bij de Arbeidsinspectie, die 'al sinds 2010 niet meer op de luchthaven zou hebben gecontroleerd'. De inspectie geeft aan dat dit is omdat er des tijds 'goede afspraken zouden zijn gemaakt'.

De krant trekt het probleem vervolgens breder en haalt aan dat volgens *Pointer* slechts 80% van de meldingen in de uitvaartbranche wordt onderzocht en dat ook de Rekenkamer stelt dat er te weinig met signalen wordt gedaan. Bij NOS en [NRC](#) is de teneur hetzelfde: de verantwoordelijkheid wordt bij de luchthaven, de afhandelbedrijven en de Arbeidsinspectie gelegd, waarbij de belangrijkste kritiek op die laatste is dat er sinds 2010 niet is gecontroleerd.

Verder is er beperkte media-aandacht. Leon Verdonschot schrijft voor De Limburger een column met de titel [Een arbeidsinspectie die geen arbeid inspecteert](#) en de onderzoekers van Nieuwsuur en NOS mogen langskomen [in Podcast De Dag](#). Ondertussen besteedt Dagblad van het Noorden juist aandacht aan een onderzoek van de Arbeidsinspectie naar misstanden in de Groningse horeca.

Social media over inspectie op Schiphol

Op sociale media is er redelijk wat aandacht voor het onderwerp, met 338 berichten in één dag. Ook diverse stakeholders en politici komen met een reactie. Wat opvalt in de reactie is dat met name het frame 'inspectie controleerde 12 jaar lang niet' veelvuldig terug komt. Veel vaker bijvoorbeeld dan 'het systeem van onderaannemers', dat domineert in berichtgeving en reacties over misstanden bij PostNL.

Wie	Uiting
Joost van Doesburg, Twitter,	Wat @FNVSchiphol betreft moet bedrijven op Schiphol onder verscherpt toezicht komen van de arbeidsinspectie. #vastveilig14
Lilian Marijnissen	Dit is dus door die bizarre aanbestedingen op Schiphol en bedrijven die met elkaar concurreren om het werk de race naar beneden: letterlijk en figuurlijk over de ruggen van de mensen.
Mei Li Vos, Twitter	Ook zo'n neoliberale ziekte: zelfregulering. Ander woord voor over de schutting gooien.
Jan van de Beek, docent Universiteit Utrecht	Twaalf jaar niet gecontroleerd, twaalf jaar. Waar hebben we zo'n inspectie dan voor. Kijk behalve naar de 'zwaarte' van het werk meteen ook even naar de kwaliteit van de lucht waarin de medewerkers werken.
Abdelkader Benali, schrijver, Twitter	Nederland is controleland. Hier is er 12 jaar niet gecontroleerd. Cui bono?
X, Twitter, 12.168 volgers	Teleurstellend?! Het is de bloody limit, Inspectie die niet inspecteert!! ☹ Inspectie controleerde 12 jaar niet op zwaar werk Schiphol /via @NOS t.co/gmJdvaxInF

#Ikredhetnietmeer

4.1.4	
-------	--

Wie	Uiting
4.1.4	

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 8 Sep 2022 16:18:25 +0100
To: "Gennip, C.E.G. van" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>

Beste Karien,

Nieuwsuur en NOS hebben ten aanzien van bagageafhandeling dinsdag de focus op Schiphol gelegd en woensdagavond op de (afwezigheid) van de inspectie.

Allemaal wat suggestief gemonteerd. Uitspraken van een hoogleraar, een veiligheidskundige en de bedrijfsarts worden gebruikt alsof die stellingen van ons weerleggen, maar wij hebben geen stellingen ingenomen.

Aantal kamerleden is ook bevraagd (Ceder, Palland, Beukering) en die zijn geschrokken, vinden het niet kunnen en dat er afspraken met de inspectie moeten komen. Een van hen legt dat bij de minister.

Er zijn al kamervragen gesteld en wellicht komt er ook een verzoek voor gesprek of debat.

Mijn advies zou zijn om steeds te benadrukken dat werkgevers verantwoordelijk zijn voor de arbeidsomstandigheden. En dat Schiphol, niet als werkgever, maar als opdrachtgever een belangrijke rol heeft en dat ook heeft erkend. Dat de inspectie sinds 2010 op dit punt niet terug is geweest op Schiphol en dat je ziet dat kamerleden daar terecht vraagtekens bij stellen. Dat dit gaat over de werkwijze van de inspectie en dat die daar zelf over gaat. En dat het ook goed is als kamerleden de inspectie daarop bevragen en dat de inspectie die vragen nauwgezet zal beantwoorden.

Toelichting

Op grond van de arbowet is de werkgever verantwoordelijk voor de werkomstandigheden. Het is goed dat steeds te blijven benoemen. Het is ook goed om de beantwoording van vragen naar de inspectie te schuiven.

Ten eerste omdat dit gaat over de werkwijze van de inspectie waarin ze onafhankelijk is en de minister lastig komt te zitten als er aanwijzingen worden gegeven. Dit is als langer de praktijk, maar vloeit ook voort uit de aanwijzingen van de minister president inzake de rijksinspecties. Daarin is het onafhankelijk optreden van inspecties benadrukt. Het CA bevat daarnaast het voornemen dat wettelijk nog vast te leggen.

In de media wordt het gemakkelijk platgeslagen tot one-liners, maar we moeten het richting feiten en nuance brengen. Het is een uitgelezen kans om kamerleden te informeren over het inspectiewerk en het gesprek met kamerleden te voeren. Zowel over deze zaak, maar onlosmakelijk breder.

Want in nieuwsuur komen enkele raillerende verhaallijnen voorbij en het is goed die met feitelijkheid van nuance te voorzien.

- Bijvoorbeeld het verhaal over zelfregulering van de hoogleraar. Dat grijpt terug op hoe de arbowet in elkaar zit. En dat is en blijft een heel verstandig systeem omdat het veilig en gezond werk via kennis, informatie en intrinsieke naleving beoogt en niet vanuit de illusie dat naleving moet komen doordat de calculerende burger of ondernemer bang is voor boetes. En het grijpt ook terug op waar we nu staan in vergelijking tot tien jaar geleden toen we vooral spraken over inspectiedruk, de noodzaak van inspectievakanties, 25% minder lasten, 20% minder personeel etc. Meer informatie daarover aan kamerleden door de inspectie geeft nuttige achtergrond voor het later door kamerleden te voeren gesprek met de minister over de arbovisie 2040.
- Het verhaal dat we steeds minder boetes opleggen, sous-entendu is dat we softies zijn, maar twee jaar geleden kregen we het verwijt boetefabriek te zijn. Goede toelichting op hoe afgewogen we dat boeteproces doen, helpt kamerleden denk ik enorm. Daarnaast weet ik dat we door alle uitbreiding ondertussen juist ook weer meer boetes opleggen, dus kan in die zin kamerleden meenemen in de werkelijkheid.
- Het verhaal dat we ons verschuilen achter dat er niet gemeld is. Dat kunnen we goed verbinden met het meerjarenplan van de inspectie, waar we juist een programma gaan maken om trends en ontwikkelingen, zoals we met flitsbezorging al hebben gedaan, snel op het spoor te zijn en dode hoeken zoveel mogelijk te voorkomen.

Afhankelijk of het verzoek van de kamer om schriftelijke antwoorden of om ter plekke verschijnen vraagt, kan de Inspectie dat verzorgen.

Mvg,

**Directie**
Bestuursondersteuning**Contactpersoon**5.1.2.E
5.1.2.E@minszw.nl**Datum**
09-09-2022**Onze referentie**
2022-0000189156

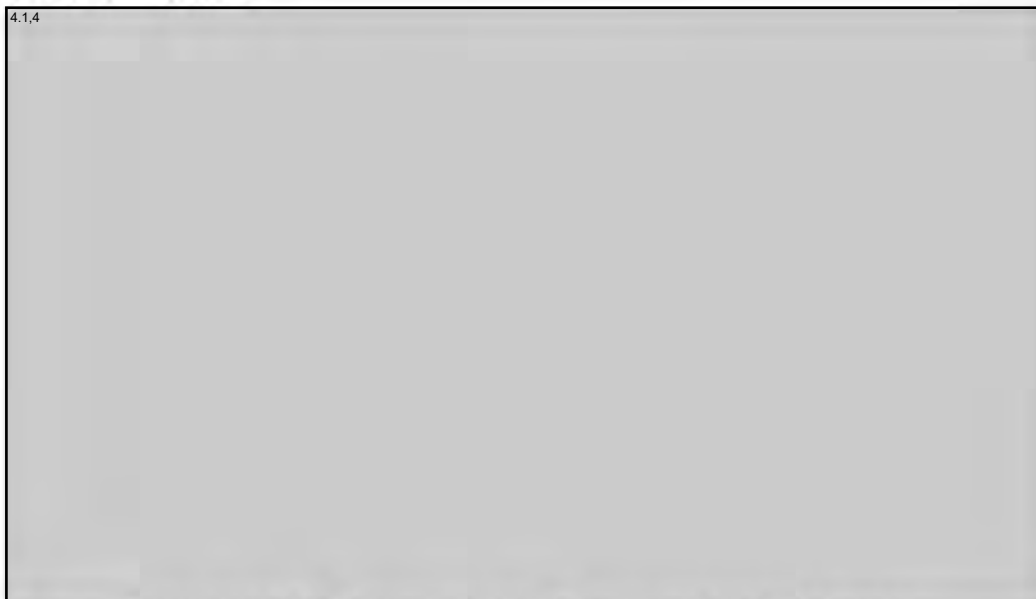
verslag

Omschrijving	Conceptverslag Bestuursraad 9 september
Datum en tijdstip overleg	09:00 - 12:00, webex
Aanwezig	SG, pSG, DGSZI, DGW, IG, directeur FEZ, directeur BO, secretaris BR, wnd. plv. Directeur C (Agendapunt 2)

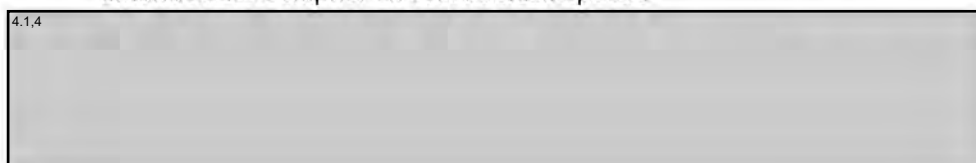
1. Conceptverslag Bestuursraad 2 september 2022

De Bestuursraad is akkoord met het verslag.

2. Actualiteiten



- Gesprek minister, Kamervragen en Nieuwsuuruitzending bagage-afhandelaars Schiphol en rol Arbeidsinspectie



4.1.4

Directie
Bestuursondersteuning

Datum
09-09-2022

Onze referentie
2022-0000189156

3. Reflectie

De Bestuursraad reflecteert op een aantal onderwerpen.

4. Rondvraag

Ter kennisname: Voorraadagenda 2022

1. Opening en mededelingen

2. Communicatie/Actualiteiten

- 4.1.4
-
-
-
-
-
-
-

- Er zijn zes sets Kamervragen gesteld over de situatie op Schiphol, vooral over de rol van de Inspectie.

- 4.1.4
-
-
-
-
-
-
-

3. Vacatures 0-fase en andere bijzonderheden

4.1.4

4. Uitvraag integraal management

4.1.4

5. Rondvraag

- 4.1.4
-
-
-
-
-
-

From: "5.1.2.E 5.1.2.E"
Sent: Sun, 18 Sep 2022 20:34:57 +0100
To: "Gennip, C.E.G. van" <5.1.2.E@minszw.nl>
Cc: "5.1.2.E" <5.1.2.E@minszw.nl>; "5.1.2.E" <5.1.2.E@minszw.nl>

Beste Karien,

Voor je reis bespraken we al kort Schiphol. Hierbij update.

Mvg, 5.1.2.E

Ten aanzien van de vraag bij kamerleden **waarom de inspectie daar 12 jaar** niet is geweest, hierbij de relevante elementen.

- De informatie/vragen van Nieuwsuur zijn aanleiding geweest om te gaan inspecteren bij bagage afhandelaars. We hebben de uitzending niet afgewacht.
- De vraag kan het misverstand/aanname bevatten dat de inspectie veel frequenter langsgaat of hoort te gaan. Dat is niet zo. Zie onderstaand achtergrond.
- Dat betekent niet dat we tevreden zijn. We waren graag eerder gegaan. Want de inspectie gaat voor het halen van effect. Effect in de zin van onze missie van gezond, veilig, eerlijk, bestaanszekerheid. En het lijkt erop dat we effect hadden kunnen hebben. Dus dat vinden we ongemakkelijk en we houden onze werkwijze tegen het licht om te kijken waar we kunnen verbeteren.
- De werkwijze van de inspectie is risicogericht. Zowel actief (projectmatig gericht op een risico) als reactief/responsief (op grond van meldingen en verzoeken). In geen van beide is het naar voren gekomen.
- Voor later dit jaar stond al wel en staat nog steeds een project over Cargo gepland op luchthavens (Maastricht en Schiphol) maar niet specifiek bagagehandling. Bagage doen we nu nav Nieuwsuur dat we als melding beschouwen.
- Het is een goede reminder, en zo werkt het ook binnen de inspectie, om te kijken hoe we tot risico-inschattingen komen en hoe we dat steeds kunnen blijven verbeteren.
- In 2022 maken we een meerjarenplan 2023-2026. Daarin komt ook een programma 'trends en ontwikkelingen'. Doel is om-- zoals recent bijvoorbeeld flitsbezorging, jonge vloggers, maaltijdbezorging— de nieuwe ontwikkelingen en veranderende risico's snel in beeld te hebben, inspecties te doen en te rapporteren. En het maken van de nieuwe programma's is ook een goed moment om terug te kijken naar wat eerder is geïnspecteerd en of op een onderwerp opnieuw een project nodig is.
- Er zijn schriftelijke kamervragen gesteld, die worden nauwgezet beantwoord.

Relevante achtergrond is verder:



- Vanaf 2004 is er een project geweest voor Grondafhandeling fysieke belasting.
- Dit heeft tot een intensieve interactie van Schiphol, bagagebehandelaars en de inspectie (inspecteurs alsook het kenniscentrum, arbeidshygiënische kennis etc) geleid met duidelijke verbeteringen tot gevolg.
- Handmatig tillen van bagage is niet nodig, er zijn voldoende hulpmiddelen om dat te voorkomen in de werkprocessen.
- In 2008 is een afhandelingsbrief gezonden. Toen waren er nog enkele resterende punten. In 2010 is de voortgang gecheckt op de resterende punten en heeft Schiphol de ontwikkeling voor de komende jaren geschetst (kort gezegd: nog meer automatisering, nog minder fysieke belasting medewerkers). In 2012 het laatste formele contact over een specifieke tilhulpmachine. Dat is dus al een proces van begeleiden en checken geweest en uiteindelijk dus overlaten. En dat is ook hoe het moet vanuit wet- en regelgeving: werkgever is verantwoordelijk. Daar staan we als inspectie

ook achter: de beste garantie voor werknemers is een in het bedrijf beleefde en doorleefde cultuur voor gezond en veilig werken.

- Het regelgevend kader is de arbeidsomstandighedenwetgeving.
 - De arbowet is in 1998 flink vernieuwd onder andere door bestuursrechtelijke handhaving te introduceren (in plaats van uitsluitend via processen verbaal via het OM). Per 2007 is de wet ingrijpend aangepast. Die is gericht op doelvoorschriften, de 'nationale kop' is erafgehaald, de verantwoordelijkheid van werkgevers (en werknemers) is leidend gemaakt, zelfregulering is op wetsniveau verankerd en doorgetrokken naar sector- en brancheniveau, bijvoorbeeld door normen in arbocatalogi vast te leggen, die de inspectie dan in haar toezicht als uitgangspunt hanteert etc. Toezicht is sluitstuk in het systeem. In de 2017 is de rol van de bedrijfsarts versterkt.
 - In het RA in 2010 staan verlaging regeldruk, administratieve lasten en inspectievakantie.
 - Diezelfde lijn wordt in het RA in 2012 voortgezet.
 - In het RA in 2017 wordt specifiek voor onze inspectie besloten dat die wordt uitgebreid. Leidend is het Inspectie Control Framework. Daarin is het politieke besluit voorgelegd of op eerlijk werk moet worden uitgebreid. Antwoord ja. Dat is de bulk van de uitbreiding sinds 2018. In het ICF is ook het politieke besluit voorgelegd of bij arbo de balans moet worden hersteld tussen actief en reactief werk (door de groei van de economie drukt reactief werk, ook bij gelijkblijvend risico, het actieve werk weg). Daartoe is besloten. Idem dat bij BRZO wordt uitgebreid (dat is ook arbeidsomstandigheudentoezicht). Doel is om ipv bij circa 60% van de gezamenlijke inspecties met omgevingsdienst en brandweer, deel te gaan nemen aan > 90% (bij de ruim 400 Bedrijven met risico's op zware ongevallen).
 - Richting de ILO hanteert NL deze verantwoordelijkheidsverdeling, dwz het zwaartepunt in ons systeem ligt bij werkgevers en werknemers, om het in internationaal verband lage aantal inspecteurs te rechtvaardigen. De niet-bindende ILO norm is 1 inspecteur per 10 duizend werknemers/werkenden. NL zit, ook na ICF, nog ruim onder de helft daarvan. Geen misverstand: prima voor ons als inspectie, maar wel een bewuste maatschappelijke keuze.
 - Nederland kent circa 2 miljoen bedrijven. Veel daarvan zijn eenmanszaken, zzp-ers. Circa 350 duizend zijn werkgevers. Jaarlijks onderzoekt de inspectie circa 2 duizend arbeidsongevallen en dat zijn ongeveer even zoveel werkgevers. Die onderzoeken kunnen relatief kort zijn, maar ook zeer uitgebreid en gedegen met honderden of duizenden pagina's documenten, strafrechtelijke vervolging, bestuursrechtelijke handhaving en boetes etc. Gemiddeld zijn ongevalsonderzoeken arbeidsintensiever dan actieve inspecties, die binnen een thematisch of sectoraal project plaatsvinden. Per saldo wordt een paar procent van de werkgevers jaarlijks geïnspecteerd. Want voor elke keuze om te inspecteren, betekent dit ook dat op heel veel andere plekken niet wordt geïnspecteerd. Dat is overigens ook eerder in kamervragen uitgebreid aan de orde geweest. Gemiddeld 1 keer in de 30 jaar. Een veelvoud aan werkgevers wordt overigens bereikt met andere instrumenten uit de interventiemix (zelfinspectietools, voorlichting, social media campagnes, opvragen van RIE etc). Inspecties zijn projectmatig gericht op specifieke aspecten van de arbowet, bijvoorbeeld PSA, blootstelling aan gevaarlijke stoffen, arbeidsdiscriminatie, asbest, valgevaar, aanrijdgevaar (heftrucks bijvoorbeeld), machineveiligheid. De arbowet bevat honderden inspectiepunten, in een project wordt de focus op een of een aantal gelegd.
 - In 2020 is, in het licht van de toeslagenaffaire, een groot aantal kamervragen gesteld over de zorg dat de inspectie een boetefabriek zou zijn. De beantwoording van die kamervragen weerlegde die zorg effectief. Omdat de inspectie juist een brede mix aan interventies inzet en ook haar werkwijze voortdurend aanpast om zoveel mogelijk effect te behalen en dus niet alleen voor boetes gaat. Voorbeelden zijn de corona aanpak, niet gericht op boetes maar op gedragsaanpassing, startersgesprekken gericht op normoverdracht met vervolgens wel inspecties om te controleren of de norm wordt nageleefd (met controlegroep om effect te meten), de aanpak van ongevalsonderzoek die meer gericht wordt op leren door bedrijven (in lijn met motie Heerma daarover). Daarnaast geldt dat het handhavingsproces van de inspectie conform de AWB een flink aantal waarborgen kent om steeds alle feiten en omstandigheden van het geval te beoordelen. Dat maakt het uiteraard arbeidsintensief.

1. Opening en mededelingen

2. Communicatie/Actualiteiten

- 4.1.4 
-
-
-
-
-
-
- Ongoing discussie of MSZW verantwoordelijk is waarom de NLA niet bij Schiphol inspecties gedaan heeft.
- 4.1.4 
-
-
-
-
-

3. Vacatures 0-fase en andere bijzonderheden

4.1.4 

4. PEFD (12:30)

4.1.4 

5. Rondvraag

- 4.1.4 
-
-
-
-

From: "Gennip, C.E.G. van"
Sent: Wed, 21 Sep 2022 13:40:08 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]@minszw.nl" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: RE: RE:

Gewoon in komende bo?

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: dinsdag 20 sep. 2022 11:40 AM
Aan: Gennip, C.E.G. van <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE: RE:

Dank! ik laat wel even wat plannen om het te bespreken. mvg, [5.1.2.E]

Van: Gennip, C.E.G. van <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: maandag 19 september 2022 18:38
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp: RE:

hai [5.1.2.E] dank voor je uitgebreide betoog. Ik ben blij dat je zegt dat je het graag anders had gezien. Mi ook omdat schiphol toch een voorbeeld bedrijf hoort te zijn. Tegelijkertijd lees ik - eerlijk gezegd - ook veel uitleg die best defensief kan klinken. Laten we daar bij de beantwoording van de kamervragen op letten. Inhoudelijk blijf ik het lastig vinden dat we al 10 jaar niet zijn langs geweest. Er waren eerder problemen (voor 2012); er waren aanpalende problemen (gevaarlijkste stoffen, ongevallen); en in voorjaar 2019 (of 2018?) waren er al grote problemen met lange wachtrijsen. Daar heb ik zelf meerdere malen ingestaan, met schreeuwende mede passagiers, vertraagde toestellen etc. Dan lijkt het me moeilijk vol te houden dat er geen signalen waren. Dus goed dat je het systeem van risico's bepalen tegen het licht houdt. Graag verder bespreken in volgende BO. Groet! Karien

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: zondag 18 sep. 2022 9:34 PM
Aan: Gennip, C.E.G. van <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Onderwerp:

Beste Karien,

Voor je reis bespreken we al kort Schiphol. Hierbij update.

Mvg, [5.1.2.E]

Ten aanzien van de vraag bij kamerleden **waarom de inspectie daar 12 jaar** niet is geweest, hierbij de relevante elementen.

- De informatie/vragen van Nieuwsuur zijn aanleiding geweest om te gaan inspecteren bij bagage afhandelaars. We hebben de uitzending niet afgewacht.
- De vraag kan het misverstand/aanname bevatten dat de inspectie veel frequenter langsgaat of hoort te gaan. Dat is niet zo. Zie onderstaand achtergrond.
- Dat betekent niet dat we tevreden zijn. We waren graag eerder gegaan. Want de inspectie gaat voor het halen van effect. Effect in de zin van onze missie van gezond, veilig, eerlijk, bestaanszekerheid. En het lijkt erop dat we effect hadden kunnen hebben. Dus dat vinden we ongemakkelijk en we houden onze werkwijze tegen het licht om te kijken waar we kunnen verbeteren.
- De werkwijze van de inspectie is risicogericht. Zowel actief (projectmatig gericht op een risico) als reactief/responsief (op grond van meldingen en verzoeken). In geen van beide is het naar voren gekomen.
- Voor later dit jaar stond al wel en staat nog steeds een project over Cargo gepland op luchthavens (Maastricht en Schiphol) maar niet specifiek bagagehandling. Bagage doen we nu nav Nieuwsuur dat we als melding beschouwen.
- Het is een goede reminder, en zo werkt het ook binnen de inspectie, om te kijken hoe we tot risico-inschattingen komen en hoe we dat steeds kunnen blijven verbeteren.
- In 2022 maken we een meerjarenplan 2023-2026. Daarin komt ook een programma 'trends en ontwikkelingen'. Doel is om-- zoals recent bijvoorbeeld flitsbezorging, jonge vloggers, maaltijdbezorging— de nieuwe ontwikkelingen en veranderende risico's snel in beeld te hebben, inspecties te doen en te rapporteren. En het maken van de nieuwe programma's is ook een goed moment om terug te kijken naar wat eerder is geïnspecteerd en of op een onderwerp opnieuw een project nodig is.
- Er zijn schriftelijke kamervragen gesteld, die worden nauwgezet beantwoord.

Relevante achtergrond is verder:

- Vanaf 2004 is er een project geweest voor Grondafhandeling fysieke belasting.
- Dit heeft tot een intensieve interactie van Schiphol, bagagebehandelaars en de inspectie (inspecteurs alsook het kenniscentrum, arbeidshygiënische kennis etc) geleid met duidelijke verbeteringen tot gevolg.
- Handmatig tillen van bagage is niet nodig, er zijn voldoende hulpmiddelen om dat te voorkomen in de werkprocessen.
- In 2008 is een afhandelingsbrief gezonden. Toen waren er nog enkele resterende punten. In 2010 is de voortgang gecheckt op de resterende punten en heeft Schiphol de ontwikkeling voor de komende jaren geschetst (kort gezegd: nog meer automatisering, nog minder fysieke belasting medewerkers). In 2012 het laatste formele contact over een specifieke tilhulpmachine. Dat is dus al een proces van begeleiden en checken geweest en uiteindelijk dus overlaten. En dat is ook hoe het moet vanuit wet- en regelgeving: werkgever is verantwoordelijk. Daar staan we als inspectie ook achter: de beste garantie voor werknemers is een in het bedrijf beleefde en doorleefde cultuur voor gezond en veilig werken.
- Het regelgevend kader is de arbeidsomstandighedenwetgeving.
 - De arbowet is in 1998 flink vernieuwd onder andere door bestuursrechtelijke handhaving te introduceren (in plaats van uitsluitend via processen verbaal via het OM). Per 2007 is de wet ingrijpend aangepast. Die is gericht op doelvoorschriften, de 'nationale kop' is erafgehaald, de verantwoordelijkheid van werkgevers (en werknemers) is leidend gemaakt, zelfregulering is op wetsniveau verankerd en doorgetrokken naar sector- en brancheniveau, bijvoorbeeld door normen in arbocatalogi vast te leggen, die de inspectie dan in haar toezicht als uitgangspunt hanteert etc. Toezicht is sluitstuk in het systeem. In de 2017 is de rol van de bedrijfsarts versterkt.
 - In het RA in 2010 staan verlaging regeldruk, administratieve lasten en inspectievakantie.
 - Diezelfde lijn wordt in het RA in 2012 voortgezet.
 - In het RA in 2017 wordt specifiek voor onze inspectie besloten dat die wordt uitgebreid. Leidend is het Inspectie Control Framework. Daarin is het politieke besluit voorgelegd of op eerlijk werk moet worden

uitgebreid. Antwoord ja. Dat is de bulk van de uitbreiding sinds 2018. In het ICF is ook het politieke besluit voorgelegd of bij arbo de balans moet worden hersteld tussen actief en reactief werk (door de groei van de economie drukt reactief werk, ook bij gelijkblijvend risico, het actieve werk weg). Daartoe is besloten. Idem dat bij BRZO wordt uitgebreid (dat is ook arbeidsomstandighedentoezicht). Doel is om ipv bij circa 60% van de gezamenlijke inspecties met omgevingsdienst en brandweer, deel te gaan nemen aan > 90% (bij de ruim 400 Bedrijven met risico's op zware ongevallen).

- Richting de ILO hanteert NL deze verantwoordelijkheidsverdeling, dwz het zwaartepunt in ons systeem ligt bij werkgevers en werknemers, om het in internationaal verband lage aantal inspecteurs te rechtvaardigen. De niet-bindende ILO norm is 1 inspecteur per 10 duizend werknemers/werkenden. NL zit, ook na ICF, nog ruim onder de helft daarvan. Geen misverstand: prima voor ons als inspectie, maar wel een bewuste maatschappelijke keuze.
- Nederland kent circa 2 miljoen bedrijven. Veel daarvan zijn eenmanszaken, zzp-ers. Circa 350 duizend zijn werkgevers. Jaarlijks onderzoekt de inspectie circa 2 duizend arbeidsongevallen en dat zijn ongeveer even zoveel werkgevers. Die onderzoeken kunnen relatief kort zijn, maar ook zeer uitgebreid en gedegen met honderden of duizenden pagina's documenten, strafrechtelijke vervolging, bestuursrechtelijke handhaving en boetes etc. Gemiddeld zijn ongevalsonderzoeken arbeidsintensiever dan actieve inspecties, die binnen een thematisch of sectoraal project plaatsvinden. Per saldo wordt een paar procent van de werkgevers jaarlijks geïnspecteerd. Want voor elke keuze om te inspecteren, betekent dit ook dat op heel veel andere plekken niet wordt geïnspecteerd. Dat is overigens ook eerder in kamervragen uitgebreid aan de orde geweest. Gemiddeld 1 keer in de 30 jaar. Een veelvoud aan werkgevers wordt overigens bereikt met andere instrumenten uit de interventiemix (zelfinspectietools, voorlichting, social media campagnes, opvragen van RIE etc). Inspecties zijn projectmatig gericht op specifieke aspecten van de arbowet, bijvoorbeeld PSA, blootstelling aan gevaarlijke stoffen, arbeidsdiscriminatie, asbest, valgevaar, aanrijdgevaar (heftrucks bijvoorbeeld), machineveiligheid. De arbowet bevat honderden inspectiepunten, in een project wordt de focus op een of een aantal gelegd.
- In 2020 is, in het licht van de toeslagenaffaire, een groot aantal kamervragen gesteld over de zorg dat de inspectie een boetefabriek zou zijn. De beantwoording van die kamervragen weerlegde die zorg effectief. Omdat de inspectie juist een brede mix aan interventies inzet en ook haar werkwijze voortdurend aanpast om zoveel mogelijk effect te behalen en dus niet alleen voor boetes gaat. Voorbeelden zijn de corona aanpak, niet gericht op boetes maar op gedragsaanpassing, startersgesprekken gericht op normoverdracht met vervolgens wel inspecties om te controleren of de norm wordt nageleefd (met controlegroep om effect te meten), de aanpak van ongevalsonderzoek die meer gericht wordt op leren door bedrijven (in lijn met motie Heerma daarover). Daarnaast geldt dat het handhavingsproces van de inspectie conform de AWB een flink aantal waarborgen kent om steeds alle feiten en omstandigheden van het geval te beoordelen. Dat maakt het uiteraard arbeidsintensief.

2. Communicatie/Actualiteiten

- 4.1.4

4.1,4

4.1.4

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Mon, 31 Oct 2022 16:23:04 +0100
To: "[5.1.2.E]@minszw.nl" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]@minszw.nl" <[5.1.2.E]@minszw.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: In de tas van de minister: voorbereiding werkbezoek
Attachments: Logistiek formulier - Schiphol.docx, Bijlage bij het werkbezoek Schiphol laatste stand van zaken arbo.docx, 20221031 Informatie werkbezoek Schiphol 2 novemberdef.docx

Hoi [5.1.2.E]/[5.1.2.E] cc. SZW'ers die bij werkbezoek zijn en social media team ter info

In de bijlage de stukken die eerder in de tas van de minister zijn gegaan, nu ook digitaal.

- Logistiek formulier, inclusief programma, lijst met aanwezigen etc.
- Nota werkbezoek Schiphol (document Informatie werkbezoek Schiphol 2 november)
- Bijlage bij het werkbezoek Schiphol laatste stand van zaken arbo

Hartelijke groet,

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

.....
Directie Communicatie

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Parnassusplein 5 | 2511VX | Den Haag

Postbus 90801 | 2509LV | Den Haag
.....

M [5.1.2.E]

[5.1.2.E]@minszw.nl

www.rijksoverheid.nl/ministeries/szw



Aan

Minister van SZW

nota

Bijlage bij voorbereiding laatste stand van zaken
arbeidsomstandigheden werkbezoek Schiphol

TER INFORMATIE

Directie Gezond & Veilig
werken
Team C

Datum
31 oktober 2022

Onze referentie

Opgesteld door
S.1.2.E
T S.1.2.E
S.1.2.E@minszw.nl


Tweede contactpersoon

Bijlage(n)
0

Aanleiding

In de voorbereiding voor het werkbezoek op Schiphol van 2 november is aan u toegezegd nog een laatste stand van zaken mee te geven over de handhaving van de NLA op het gebied van blootstelling aan gevaarlijke stoffen en het onderzoek naar de bagageafhandelaren.

KernpuntenStand van zaken handhaving gevaarlijke stoffen

- 4.1.4 
-
-
-

Onderzoek bagageafhandelaren

- Het onderzoek naar de bagageafhandelaren is nog niet afgerond.
- De NLA is nu bezig met opstellen van overzicht wat is gedaan en wat nog in de planning staat, de rapportage komt in november naar verwachting beschikbaar
- G&VW stemt nog met de NLA af of deze nota mee kan met brief n.a.v. werkbezoek dan wel afzonderlijk naar de Tweede Kamer wordt gestuurd.



nota ter informatie

Werkbezoek aan Schiphol met ministers SZW en
IenW

Inleiding

Op 2 november 2022 van 10.15u tot 12.15u zullen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid een werkbezoek brengen aan de luchthaven Schiphol om de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden te bespreken. Tijdens het werkbezoek wordt met verschillende partijen gesproken. Er wordt gesproken met medewerkers van afhandelaren op de luchthaven, met de directie van een afhandelaar, met de FNV en met de directie van Schiphol zelf.

In deze nota worden de volgende punten toegelicht:

1. Aanleiding en doel
2. Het programma
3. Achtergrond – context, actuele ontwikkelingen en gevoeligheden
4. Aandachtspunten
5. Overige praktische zaken

TER VOORBEREIDING

Directie Gezond & Veilig
werken en de directie
Arbeidsverhoudingen

Datum

31 oktober 2022

Onze referentie

Opgesteld door

S.1.2.E

S.1.2.E @minszw.nl

T S.1.2.E

Tweede contactpersoon

S.1.2.E

T S.1.2.E

S.1.2.E @minszw.nl

Bijlage(n)

1

1. Aanleiding en doel

Aanleiding werkbezoek

- De problematiek bespreken rondom Schiphol op het terrein van arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden (drukke, werkomstandigheden, arbeidsvoorwaarden, uitstoot gevaarlijke stoffen, fysieke belasting medewerkers, werkdruk)

Doel van het werkbezoek

- Begrip en betrokkenheid tonen richting de medewerkers. En in het vervolg daarop Schiphol nogmaals aanspreken op de voorbeeldrol van Schiphol als exploitant van de nationale luchthaven en als het gaat om het bieden van goede arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden en goed werkgeverschap in het algemeen.
- Met Schiphol en de vakbond in overleg om te kijken hoe we voor nu en in de nabije toekomst gezamenlijk kunnen garanderen dat op Schiphol de arbeidsomstandigheden en de arbeidsvoorwaarden gewaarborgd blijven zodat het een eerlijke, veilige en gezonde werkplek wordt voor iedereen op de arbeidsmarkt.

Wat willen de Ministers eruit halen?

Schiphol is een 'hot' item dat regelmatig in het nieuws komt. Dat zal de komende tijd ook nog wel zo blijven. Vakbond FNV heeft al meerdere malen aangegeven dat er iets moet gebeuren aan de werkomstandigheden op Schiphol. Dit kwam ook pijnlijk aan het licht tijdens de Nieuwsuur-uitzending van 6 september jl. De situatie op Schiphol is illustratief voor hoe de arbeidsmarkt zich de afgelopen decennia heeft ontwikkeld. Denk aan de doorgeslagen flexibilisering en de race naar de bottom voor wat betreft het drukken van kosten. Kostenefficiëntie stond voorop. Dit kabinet wil dat anders en voert structurele aanpassingen op de arbeidsmarkt door waarin kwaliteit, duurzame arbeidsmarktparticipatie en goed werkgeverschap essentiële elementen zijn. 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.

Zowel de minister van SZW als van IenW is zeer betrokken en willen zich volmondig inzetten om te komen tot een gezonde, veilige en eerlijke arbeidsmarkt. Het werkbezoek geeft beide ministers de mogelijkheid om het werk op de werkvloer te zien / ervaren en hierover op verschillende niveaus verder over van gedachten te wisselen.

Verwachtingen van het werkbezoek

De verwachting van dit bezoek is dat de ministers niet alleen een goede indruk krijgen van het dagelijkse werk op de luchthaven voor bepaalde diensten, maar ook dat de ministers luisteren naar de medewerkers in de bagagediensten en op het platform. En dat het kabinet samen met Schiphol en de bonden, ook met het oog op verantwoordelijkheden in het stelsel, zoekt naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de problematiek.

2. Programma

- Gesprek met medewerkers op de werkvloer (bagagekelder 45 min en platform 45 min). 1,5 uur in totaal inclusief verplaatsingen

- Gesprek met de leiding van Schiphol, FNV en eventueel een van de grondaafhandelaarsbedrijven (Swissport). 30 minuten inclusief eventuele verplaatsingen.
(NB Tijdsblokken treft u aan in het bijgevoegde logistiek formulier)

Toelichting van het programma op de werkvloer

Het werkbezoek vindt plaats in een klein gremium met maximaal 15 mensen. De minister gaat naar de plekken waar de bagage-afhandelaars en de platformmedewerkers hun werkzaamheden verrichten. Het gaat dan om een bagagekelder en een platform. In verband met de grote afstanden is het het meest praktisch als er een maatschappij gekozen wordt waar kelder en platform dicht bij elkaar liggen (dit kan KLM zijn, maar is nog n.t.b. in overleg met Schiphol). De medewerkers zullen laten zien waaruit hun werkzaamheden bestaan en ook waarom het zo zwaar is. FNV zorgt voor medewerkers die de gesprekken zonder de directie vrijuit kunnen voeren met beide ministers. Zowel voor de kelder als voor het platform zijn 45 minuten beschikbaar, dus anderhalf uur in totaal inclusief verplaatsingen.

Na anderhalf uur vindt er een verplaatsing plaats naar een ruimte waar nog een half uur verder gepraat wordt met de directie over wat er nog meer voor nodig is om de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden structureel te verbeteren en hoe de maatregelen die tot nu toe al genomen zijn beter nageleefd kunnen worden en wat daar voor nodig is.

Toelichting gesprek met leiding van Schiphol en FNV (en afhandelaar)

Tijdens het gesprek op directieniveau komen de volgende gesprekspunten aan de orde:

1. Terugblik: hoe is de huidige situatie ontstaan en waar staan we nu?
2. Als vervolg op het gesprek van 8 juli: wat loopt er allemaal en hoe staat het daarmee? (sector-cao, licence to operate, sociaal akkoord, stand van zaken materiaal (bv. Inzet tilhulpen)
3. Wat kunnen we gezamenlijk doen om structurele verbeteringen te waarborgen? Wat is ieders rol daarin?

Informatie over locatie

4.1.4

3. Achtergrondinformatie gesprek

Achtergrond

De wetgeving met betrekking tot arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden wordt niet goed nageleefd op Schiphol. De FNV maar ook de arbeidsinspectie hebben hier al meerdere malen op gewezen. Sinds het voorjaar zijn er diverse maatregelen genomen (o.a. sociaal akkoord, cao grondaafhandeling, zomerbonus, aantrekken van nieuw personeel) maar desondanks constateert de FNV dat er nog steeds misstanden plaatsvinden. De FNV heeft in de gesprekken van 18 mei en 1 september jl. de minister(s) gewezen op hun verantwoordelijkheid.

De ministers van IenW, SZW en Financiën zijn al langer nauw betrokken bij de verbetering van de werkomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol. Er zijn regelmatig gesprekken met de luchthaven. De ministers van SZW en

IenW hebben bijvoorbeeld op 8 juli jl. 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.

U kunt beiden benadrukken dat het bieden van goede arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden in eerste instantie de verantwoordelijkheid is van de werkgever maar dat Schiphol als exploitant van de nationale luchthaven wel degelijk een voorbeeldrol dient te vervullen op het gebied van goed werkgeverschap. U kunt ook aangeven dat u het van belang vindt dat de afspraken die gemaakt zijn in het sociaal akkoord nageleefd moeten worden. En dat er daarnaast ook gewerkt wordt aan structurele verbeteringen om het werk op Schiphol aantrekkelijker te maken en we er gezamenlijk op toe zien dat dit gebeurt. Dit werkbezoek is daar een belangrijk onderdeel van.

Laatste ontwikkelingen sinds de zomer

- Er zijn Kamervragen gesteld aan beide ministers en aan de minister van Financiën over dit onderwerp. Deze zijn beantwoord en gepubliceerd. Toegezegd is dat NLA een rapportage over het onderzoek naar de bagageafhandelaren aan de TK zal sturen. Vertrouwelijk voor Minister. Naar verwachting komt rapportage snel, mogelijk eerste concept al over twee weken. Over moment verzending aan TK vindt afstemming plaats met NLA. Mogelijk gezamenlijke verzending met terugkoppeling werkbezoek aan TK.
- Op 6 oktober heeft een commissiedebat Luchtvaart plaatsgevonden waar arbeidsomstandigheden ook aan bod kwamen. Er is een toezegging gedaan door de minister van IenW om de Kamer na het werkbezoek te informeren over het bezoek.
- De CEO van Schiphol, Dick Benschop, heeft zijn ontslag ingediend. Zal Schiphol met de nieuwe CEO de route die we zijn ingeslagen verder bewandelen?
- De drukte op Schiphol neemt niet af. Er is nog steeds arbeidskrapte en er worden vluchten geschrapt. Dit zorgt voor hogere werkdruk bij werknemers.
- Op 6 september heeft op het ministerie van IenW een gesprek plaatsgevonden over het aantal afhandelaren. Hierin is besproken dat er daadwerkelijk stappen worden gezet voor het verminderen van het aantal afhandelaren. Schiphol presenteert hiervoor een plan en IenW kijkt vanuit haar bevoegdheid op welke manier zij hierin kunnen ondersteunen. Hierover kan tijdens het werkbezoek verder worden gesproken.

4.1.4

Achtergrond arbeidsvoorwaarden

- 4.1.4 
-
-
-
-
-
-
-

Achtergrond Arbeidsomstandigheden

Er lopen momenteel verschillende onderzoeken op het gebied van arbeidsomstandigheden.

- Zo heeft de Arbeidsinspectie recentelijk controles uitgevoerd bij bagage-afhandelaars op Schiphol, naar aanleiding van het onderzoek van NOS/Nieuwsuur. Op dit moment kunt u nog niet berichten over de resultaten. De resultaten van het onderzoek worden binnenkort verwacht. Daarnaast geeft dit onderzoek ook breder inzicht in welke inspecties op welke arbeidsrisico's hebben plaatsgevonden de afgelopen jaren op Schiphol. Voor de vrachtafhandeling (cargo) heeft de inspectie (al eerder) een controle gepland later dit jaar.

- 4.1.4 

Schiphol heeft op het gebied van arbo samen met alle afhandelaren een overlegstructuur opgezet. Het resultaat is onder andere dat alle Periodieke Arbeidsgezondheidskundige Onderzoeken (PAGO's) gelijk worden getrokken, ook de voorlichting en instructie wordt voor iedereen hetzelfde. Daarnaast zijn diverse bedrijven naar aanleiding van de inspecties bezig met een update van de risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E). In het kader van haar onderzoek heeft de Arbeidsinspectie ook bij alle betrokken bedrijven de RI&E opgevraagd.

Rol overheid als aandeelhouder

- Op ambtelijk niveau heeft op 23 juni overleg plaatsgevonden met het ministerie van Financiën over hun rol als aandeelhouder van Schiphol en KLM.
- De minister van financiën heeft maatschappelijk verantwoord ondernemen benoemd als speerpunt in haar beleid op dat gebied, hieronder valt ruimhartige naleving van wet- en regelgeving. Vanuit de rol van het ministerie van Financiën als aandeelhouder heeft het echter geen doorzettingsmacht op de operatie van de bedrijven zelf, maar kan het wel een agenderende rol vervullen op het gebied van arbeidsomstandigheden, arbeidsvoorwaarden en goed werkgeverschap in het algemeen.
- Aan het ministerie van Financiën is aangeboden het gesprek op ambtelijk niveau toe te horen maar zij hebben geen gebruik gemaakt van die uitnodiging. Financiën heeft verder aangegeven graag op te hoogte te blijven de gesprekken en de uitkomsten daarvan zodat het ook zelf met de ondernemingen het gesprek kunnen blijven voeren.

Politieke gevoeligheden/context

Er heerst (voortdurende) drukte op Schiphol als gevolg van de toename van vluchten na de coronacrisis en de arbeidsmarktkrapte. Beelden van lange wachtrijen tijdens vakantieperioden met als gevolg daarvan de toenemende druk op de medewerkers zijn regelmatig in het nieuws geweest. Schiphol heeft diverse maatregelen genomen (zie de opsomming hierboven) maar desondanks worden er toch nog misstanden gemeld bij de FNV en vindt de FNV de maatregelen onvoldoende en niet structureel genoeg. In een gesprek met de FNV dat plaatsvond op 1 september jl. (wat een vervolg was op een gesprek met de FNV op 18 mei jl.) heeft de FNV nogmaals diverse misstanden beschreven;

- bagage afhandelaars in de kelder die hun rug niet kunnen rechten omdat de hoogte van de ruimte dat niet toe laat;
- werkroosters waarbij slechts een beperkt aantal uren per dag wordt aangeboden (enkel piekuren) en er vanwege een minimum beloning nog twee andere banen nodig zijn om rond te komen;
- werkroosters waarbij drie uur wordt gewerkt dan twee uur pauze en dan weer drie uur werk waarbij in de twee uur rust in de auto op de parkeerplaatsen wordt geslapen;
- 4.1.4
- en personeel dat uitgescholden wordt vanwege de lange wachttijden op Schiphol.

Beide bewindspersonen hebben toen aangegeven dat zij structurele verbeteringen willen en hebben in het gesprek met Schiphol en KLM dat op 8 juli plaatsvond, toegezegd in het najaar op werkbezoek te gaan.

4. Aandachtspunten

- In de Kamervragen die onlangs zijn beantwoord wordt gesproken over het gebruiken van hulpmiddelen (bv. Tilhulp). Hierover is geen duidelijk eenduidig antwoord gekomen waarom hier wel of geen gebruik van wordt gemaakt. Tijdens het werkbezoek is het goed als de ministers dit navragen bij de afhandelaars.
- In de Kamervragen worden ook vragen gesteld over andere luchthavens en hoe het daar gaat. Daarover is gezegd dat het nog niet duidelijk is en dat dit wordt nagegaan. Nu is er onlangs een nieuwsbericht uitgekomen dat passagiers op Eindhoven Airport hun vluchten misten vanwege gebrek aan veiligheidspersoneel.¹ Dit hoeft verder niet besproken te worden, maar is een heads up voor de ministers. Het gevolg voor arbeidsomstandigheden wordt verder niet besproken.
- Toezegging door minister van IenW dat de Kamer op de hoogte wordt gesteld na het werkbezoek. Het is mogelijk goed om, naast een brief, van gedachten te wisselen in welke vorm dit werkbezoek voor een eventueel vervolg of naar buiten toe benut kan worden. Vanuit de rol van het ministerie van Financiën als aandeelhouder heeft zoals eerder genoemd geen doorzettingsmacht op de operatie van de bedrijven zelf, maar kan het wel een agenderende rol vervullen op het gebied van arbeidsomstandigheden, arbeidsvoorwaarden en goed werkgeverschap in het algemeen.

Motie / toezegging	Stand van zaken
TZ202209-041: de minister (van IenW) zal de Kamer, samen met de minister SZW, na hun werkbezoek aan Schiphol, informeren over de arbeidsinspectie en haar toezicht op ultrafijnstof en arbeidsomstandigheden op Schiphol, alsmede de vraag of periodieke controles gaan plaatsvinden.	Onderzoek NLA loopt, zie ook toelichting arbeidsomstandigheden
TZ202209-038: De minister (van IenW) zal de minister van SZW vragen welke signalen wanneer bekend waren bij de arbeidsinspectie over de arbeidsomstandigheden op Schiphol en hier bij de Kamer op terugkomen.	Toezegging is afgedaan met beantwoording van de Kamervragen.
TZ202209-036: De minister (van IenW) zal de suggestie om in de raad van commissarissen van Schiphol iemand aan te stellen die	Werkbezoek vindt plaats na deadline

¹<https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/reizigers-op-eindhoven-airport-missen-vlucht-door-gebrek-aan-beveiligers>

toeziet op de arbeidsomstandigheden, bespreken met zijn collega van Financiën, en de Kamer hierover binnen zes weken informeren (27-10)	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

5. Overige praktische zaken

4.1.4



From: "[5.1.2.E]"
Sent: Tue, 1 Nov 2022 17:50:33 +0100
To: "[5.1.2.E]@minszw.nl" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: schiphol morgen

Hai Karien,

Morgen bij Schiphol is Marcia Nieuwenhuizen van het AD mee. Laurens Kok moest naar het pensioendebat. Ook is er een fotograaf van ANP mee. En een social-medewerker van IenW namens beide ministeries. Ze maakt een vlog/filmpje met jouw en Marc Harbers. Hier hebben we onderstaande tekst voor bedacht. Ik neem een print mee,

Groet [5.1.2.E]

Tekst voor de vlog:

Harbers

Iedereen heeft de afgelopen maanden kunnen zien dat Schiphol met serieuze problemen kampt en dat reizigers en medewerkers hier de dupe van zijn geworden.

Het kabinet wil dat Schiphol een luchthaven is die op kwaliteit hoog scoort in de Europese lijstjes

Geen luchthaven waar alles draait om lage kosten, maar een vliegveld waar passagiers graag aankomen, vertrekken en overstappen

En waar mensen met plezier werken op een veilige en gezonde werkplek

Collega Van Gennip van Sociale Zaken en ik, minister van Infrastructuur, hebben vandaag met eigen ogen achter de schermen gezien hoe keihard hier wordt gewerkt

Van Gennip

We hebben vandaag gesproken met mensen die werken op het platform en in de bagageafhandeling.

En hebben gezien hoe zwaar het werk is, hoe hoog de werkdruk is en hoe de medewerkers hiermee omgaan.

Net als op veel plekken in de samenleving zijn er personeelstekorten.

Ook hebben we met de leiding van Schiphol gesproken, met de FNV en met een werkgever van bagage-afhandelaars.

Het is belangrijk dat mensen hier, maar ook elders op de arbeidsmarkt, een goed contract hebben met goede

arbeidsvoorwaarden. Met een fatsoenlijk loon en hun werk kunnen uitvoeren onder goede arbeidsomstandigheden.

Om mensen meer zekerheid te bieden, met name nu in deze roerige tijden, hebben we als kabinet het minimumloon verhoogd en werken we aan maatregelen om mensen meer vaste contracten te bieden. –

Daarnaast moeten de bonden en de werkgevers er natuurlijk ook uitkomen. Zo zijn er afgelopen zomer al maatregelen doorgevoerd, zoals de zomerbonus, het sociaal akkoord, de cao grond en betere naleving van de regels voor gezonde werkomstandigheden. Maar we zijn er nog niet. In januari start de dialoogtafel tussen de vakbonden en de werkgevers op Schiphol om structureel voor betere arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden te zorgen.

Harbers

Van Schiphol, onze nationale luchthaven, verwachten wij een voorbeeldrol qua werkgeverschap. We hebben de afgelopen maanden allemaal gezien hoe cruciaal het werk is dat hier gebeurt op Schiphol en wat de gevolgen zijn van het personeelstekort. De lange wachtrijen en geschrapte vluchten hebben voor veel stress en teleurstelling gezorgd.

Als kabinet blijven wij drukken op goede arbeidsomstandigheden en voorwaarden.

Voor de zekerheid ook nog een keer de tekst over de inspectie uit de Kamervragen:

Klopt het dat de Nederlandse Arbeidsinspectie (de Inspectie) na 2010 geen enkele controle meer heeft uitgevoerd op de naleving van de Arbowet in de bagageafhandeling op Schiphol? Zo ja, hoe beoordeelt u dit feit?

Ja dat klopt. *Ik ben verbaasd en geschrokken van de berichtgeving over de bagageafhandeling op Schiphol.* Ik vind dat een onwenselijke situatie. 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. Het is en blijft de primaire verantwoordelijkheid van de werkgever om zich aan de wet- en regelgeving te houden.

De Arbeidsinspectie is inmiddels een 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.* Hierbij is het zo dat de

Arbeidsinspectie altijd keuzes maakt als het gaat om de inzet van haar capaciteit. In dit geval geeft de Arbeidsinspectie aan dat er noch uit haar actieve programmering noch uit meldingen van buitenaf (via bijv. bedrijfsartsen, ondernemingsraden of vakbonden) aanleiding is geweest om eerder te controleren op fysieke belasting bij bagageafhandeling. 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 bagage-afhandeling, tevens breder inzicht te geven in welke inspecties hebben plaatsgevonden de afgelopen jaren op Schiphol. Hierover wordt uw Kamer nader geïnformeerd.

Hoe beoordeelt u het feit dat de Inspectie in haar reactie aangeeft geen inspecties meer uitgevoerd te hebben omdat zij erop “vertrouwen” dat werkgevers in de bagageafhandeling op Schiphol zich zouden houden aan de gemaakte afspraken na een langdurig verbetertraject?

Mijn beoordeling is als volgt. Op grond van de wet- en regelgeving is het uitgangspunt dat de primaire verantwoordelijkheid ligt bij werkgevers en werknemers. In 2010 constateerde de Arbeidsinspectie dat de werkgevers in de bagageafhandeling concrete maatregelen hadden getroffen. In lijn met de uitgangspunten van het arbostelsel is het vervolgens de verantwoordelijkheid van de werkgevers en werknemers om de voortgang daarin te behouden.

Dit laat onverlet dat ik graag had willen zien dat de Arbeidsinspectie eerder was langsgegaan om te controleren of de voortgang daadwerkelijk werd voortgezet. Ik heb de Arbeidsinspectie gevraagd te bezien of er verbeteringen mogelijk zijn.

vr. groet,

5.1.2.E

5.1.2.E

5.1.2.E

[redacted] 5.1.2,E

[redacted] 5.1.2,E

[redacted] 5.1.2,E

[redacted] 5.1.2,E

[redacted] 5.1.2,E

[redacted] 5.1.2,E

Van: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>

Verzonden: vrijdag 30 september 2022 17:26

Aan: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@minszw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>; [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp: RE:

Top!

Van: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@minszw.nl>

Verzonden: vrijdag 30 september 2022 17:26

Aan: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>

CC: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>; [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp: RE:

Gedaan!

Groet en fijn weekend,

[redacted] 5.1.2,E

[redacted] 5.1.2,E [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>

Verzonden: vrijdag 30 september 2022 17:12

Aan: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@minszw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>; [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp: RE:

Excuus, [redacted] 5.1.2,E [redacted] 5.1.2,E

Van: [redacted] 5.1.2,E

Verzonden: vrijdag 30 september 2022 17:05

Aan: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@minszw.nl>

CC: [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>; [redacted] 5.1.2,E <[redacted] 5.1.2,E@nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp:

Hoi [redacted] 5.1.2,E

Klopt het dat ik bij jou moet zijn voor de laatste versie die naar Minister gaat mbt schiphol?

Zou je dan de tweede bullet in het stuk van de inspectie over de werkwijze willen vervangen door onderstaande zin?

Bvd,

- De aandacht in de berichtgeving voor de termijn van 12 jaar tussen inspecties bij bagage afhandelaars gaat wellicht uit van de aanname dat de Nederlandse Arbeidsinspectie veel frequenter langsgaat of hoort te gaan. Dat is niet zo. Dat wordt in de toelichting beschreven.

5.1.2,E

5.1.2,E

5.1.2,E

5.1.2,E

5.1.2,E

5.1.2,E

5.1.2,E

5.1.2,E

5.1.2,E

Van: 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>

Verzonden: dinsdag 18 oktober 2022 10:56

Aan: 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>

CC: 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>; 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>

Onderwerp: RE: Werkbezoek ministers aan Schiphol - format tas minister via directie communicatie

Hoi 5.1.2,E (en dank je wel 5.1.2,E voor je zeer snelle reactie!)

Hierbij de laatste versie zoals deze intern bij ons voorligt. Het zou mooi zijn als de DG dit stuk kan zien op deze wijze. Het gaat om het werkbezoek Schiphol dat de ministers van IenW en SZW gaan doen. Omdat er zoveel speelt en heeft gespeeld hebben we inhoudelijk ook voldoende achtergrond meegegeven zodat ze in de gesprekken voldoende op de hoogte zijn van de laatste stavaza. Waarschijnlijk door de afgelopen weken goed bekend, maar voor de zekerheid.

Wil je me laten weten of dit lukt, en zo ja hoe laat dit overleg is? Mochten er nog grotere wijzigingen voortkomen uit de reactie van de directeuren, dan kan ik mogelijk nog op tijd zorgen voor de allerlaatste versie.

Dank alvast voor de moeite en de reactie!

Groeten,

5.1.2,E

Van: 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>

Verzonden: dinsdag 18 oktober 2022 08:58

Aan: 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>; 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>

CC: 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>

Onderwerp: FW: Werkbezoek ministers aan Schiphol - format tas minister via directie communicatie

Hoi 5.1.2,E

Goed dat je mailt! Mijn advies is dat jullie dit mailen naar 5.1.2,E (heb ik nu eigenlijk al gedaan) en haar vragen om dit vandaag mee te nemen in haar stukken die ze aan 5.1.2,E voorlegt. Dan gaat het niet helemaal via digidoc, maar dan kan 5.1.2,E wel meekijken. Als 5.1.2,E akkoord is is het wat mij betreft prima het aan de voorbereiding van Communicatie toe te voegen en aan de minister voor te leggen.

Groet,

5.1.2,E

Van: 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>

Verzonden: dinsdag 18 oktober 2022 09:52

Aan: 5.1.2,E <5.1.2,E@minszw.nl>

Onderwerp: Werkbezoek ministers aan Schiphol - format tas minister via directie communicatie

Hoi [5.1.2.E]

Ik begreep van [5.1.2.E] dat jij ook druk betrokken was bij de beantwoording van de kamervragen Schiphol. Nu staat er 2 november een werkbezoek gepland waar de ministers Schiphol zullen bezoeken en daar met medewerkers en de directie zullen spreken. De tas voor bijgevoegde laatste versie gaat woensdag al dicht. Zo'n werkbezoek incl. format loopt via de directie communicatie, maar we begrepen ook dat die niet de hele lijn doorgaat.

Naast alle procesafspraken van het werkbezoek hebben we samen met IenW gezien de Kamervragen en alle aandacht ook nog inhoudelijke achtergrond meegegeven. Niet nieuw, maar we denken wel handig voor beide ministers om dit bij de hand te hebben. Omdat we dus begrepen dat de stukken van dir communicatie niet via DG werk lopen, leek het ons goed dit even met je te delen en evt. telefonisch even te bespreken wat handig is. Onze directeuren (AV + G&VW) kijken er zo naar, dus het zou ook in Digidoc kunnen worden voorgelegd aan de DG, maar in principe komt het via communicatie in de tas van de minister.

Wil je me even laten weten wat de juiste route is? Ik heb zo met AV een overleg over bijgevoegd stuk, maar ben telefonisch bereikbaar als dat makkelijk is en voor jou uitkomt.

Dank alvast voor je reactie!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]

.....
Directie Gezond en Veilig Werken
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

.....
Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

.....
Mobiel: [5.1.2.E]

E-mail: [5.1.2.E]@[minszw.nl](mailto:[5.1.2.E]@minszw.nl)



Contactpersoon

5.1.2.E

Datum

5 september 2022

Onze referentie

verslag

Omschrijving	Geannoteerde actiepuntenlijst Bewindspersonenstaf
Datum en tijdstip overleg	5 september 2022 10:30 - 11:15
Aanwezig	MSZW, SG, pSG, IG, DG W, DG SZI, dFEZ, dWBJA, dASEA, PA MSZW, projectdirecteur Oek, plv. dBO, plv. secretaris Bewindspersonenstaf
Afwezig	MAPP

- **Opening en mededelingen**

- 4.1.4

- **Terug- en vooruitblik overleggen**

Terugblik MR 2 september

- 4.1.4

-

-

-

Vooruitblik ministerraad/onderraden**Vooruitblik parlementaire agenda**

- 4.1.4

-

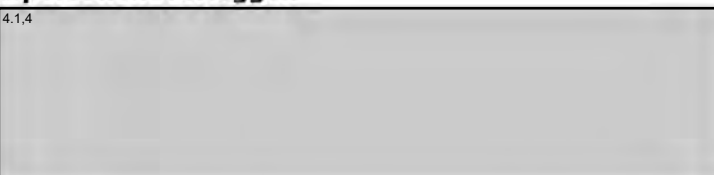
-


- 4.1.4 

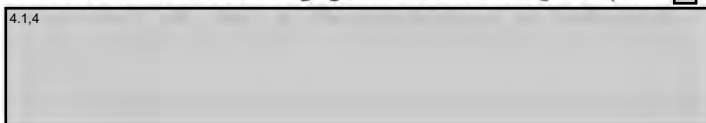
Datum
5 september 2022

Onze referentie

Bewindspersonenoverleggen

- 4.1.4 

- **Rondvraag**
- Nieuwsuur item over bagageafhandelaars bij Schiphol 

- 4.1.4 

From: "5.1.2.E"
Sent: Thu, 14 Jul 2022 11:13:33 +0100
To: "5.1.2.E" <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE:
Attachments: 170518 Rapport_RI&E_Europese vergelijking Resized.pdf

Hoi 5.1.2.E heeft me een uur gekost (tijd die ik niet heb), maar best wel trots op mezelf dat ik het heb gevonden. En het istoch echt van EZ. Gr, 5.1.2.E

5.1.2.E
5.1.2.E
directie APS/afdeling PSO
Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA)

5.1.2.E
5.1.2.E @inspectieszw.nl
5.1.2.E

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 14 juli 2022 11:14
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE:

5.1.2.E

Dank als je het wilt proberen.

Groet,
5.1.2.E

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 14 juli 2022 11:09
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE:

Pff, moet echt in de archieven duiken en weet niet of ik dat nog boven tafel krijg. Weet wel dat het bestaat, want ik die info zelf er zelf ingezet. Hopelijk lukt het me nog vandaag. Gr, 5.1.2.E

5.1.2.E
5.1.2.E
directie APS/afdeling PSO
Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA)

5.1.2.E
5.1.2.E @inspectieszw.nl
5.1.2.E

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 14 juli 2022 11:04
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp:

5.1.2.E

Nieuwsuur is op zoek naar een rapport waarin in een voetnoot melding wordt gedaan in het rapport "De Staat van".

[document \(eerstekamer.nl\)](http://document.eerstekamer.nl)

Pagina 31 voetnoot 64. Het min van EZ zegt het rapport niet te kennen. Kan jij duidelijkheid verschaffen?

5.1.2.E

5.1.2.E

5.1.2.E

M 5.1.2.E

www.inspectiewerkt.nl

www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag

Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 14 Jul 2022 11:33:49 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Attachments: 170518 Rapport_RI&E_Europese vergelijking Resized.pdf

[5.1.2.E]

Het gaat om dit rapport. Of het openbaar is kan ik niet beoordelen. En het is echt van EZ.

Groet

[5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Thu, 14 Jul 2022 12:21:00 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: vragen Nieuwsuur - deadline maandag as

[5.1,2,E] het is handiger als jij dit doet. [4.1,4] [4.1,4]
[4.1,4]

Ik heb vernomen dat men in het programma Transport en Log wel een inspectieproject wil gaan starten, maar de details hiervan ken ik niet

De reden dat we geen achtergrondgesprek RIE doen:

- Projectleider wil dit niet doen
- Het zal onvermijdelijk over schiphol gaan en we geven daarover geen specifieke info. Algemene info over toezicht over RIE heeft [5.1,2,E] al en ik heb haar verdere vragen hierover al mondeling beantwoord.

Groeten [5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 14 juli 2022 12:30
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW: vragen Nieuwsuur - deadline maandag as



Wil jij deze doen? Dank.

[5.1,2,E]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nieuwsuur.nl>
Datum: donderdag 14 jul. 2022 12:05 PM
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>, [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: vragen Nieuwsuur - deadline maandag as

Beste [5.1,2,E] beste [5.1,2,E]

Al enkele malen heb ik gevraagd om een achtergrondgesprek met de inspectie over de zogeheten RI&E's en het toezicht van de inspectie daarop, evenals over arbeidsomstandigheden onder het grondpersoneel op Schiphol. Helaas zijn jullie daar niet op in gegaan.

Wij zijn inmiddels wat verder gevorderd met ons onderzoek, en hebben nu in ieder geval twee vragen waar we graag een antwoord op ontvangen. Zouden jullie die uiterlijk kunnen beantwoorden vóór aanstaande maandag 13:00?

Hartelijk dank!

1. Wij hebben telefonisch al van [5.1,2,E] begrepen dat de inspectie n.a.v. een handhavingsverzoek van FNV, n.a.v. een uitzending van Zembla, onderzoek doet naar gevaarlijke stoffen op Schiphol, en dat daarbij ook RI&E's worden geraadpleegd van diverse grondafhandelaars, maar alleen met betrekking tot gevaarlijke stoffen, niet met betrekking tot fysieke belasting.
In welk jaar heeft de inspectie SZW voor het laatst onderzoek gedaan naar de arbeidsomstandigheden omtrent fysieke belasting onder het grondpersoneel (bagage en cargo) op Schiphol, waarbij de RI&E's op dit

punt zijn geraadpleegd? Klopt het dat dat dit voor het laatst gedaan is in 2004? Of zijn in 2014 ook RI&E's van bagage- en cargo-afhandelaars op Schiphol gecontroleerd op het punt van fysieke belasting?

2. Hoe vaak heeft de inspectie SZW in de afgelopen 10 jaar een onaangekondigd bezoek afgelegd bij de verschillende afhandelaars van bagage- en grondpersoneel op Schiphol, waarbij ook gesproken is met medewerkers over de arbeidsomstandigheden omtrent fysieke belasting?

Graag hoor ik spoedig!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E

onderzoeksjournalist

Tel: 5.1.2.E



From: "[5.1.2.E]"
Sent: Tue, 19 Jul 2022 08:39:59 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: RI&E

[5.1.2.E]

Dank voor de snelle reactie.

[5.1.2.e]

[5.1.2.E]

[5.1.2.e]

M [5.1.2.E]

www.inspectiewerkt.nl
www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 19 juli 2022 08:52
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: RI&E

Goedemorgen [5.1.2.E]

Vanuit het programma Psychosociale Arbeidsbelasting gaan mijn collega [5.1.2.E] en ik bij een vijftal bedrijven inspecties uitvoeren gericht op het risico intern ongewenst gedrag. Het doel is om na de zomervakantie de bedrijven te bezoeken voor een inspectie. De volgende bedrijven hebben wij een (aankondigings)brief verstuurd:

KLM CARGO OPERATION SPL/FH
Swissport Cargo Services The Netherlands B.V.
Worldwide Flight Services Holland B.V.
Menzies World Cargo (Amsterdam) B.V.
dnata B.V.

Vanuit het programma Transport & Logistiek gaan onaangekondigde inspecties bij een aantal van deze bedrijven plaatsvinden. Welke bedrijven dit zijn is nog onduidelijk. Hierover zou je contact op kunnen nemen met collega arbeidsinspecteur [5.1.2.E] ([5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl).

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]

[5.1.2.e]

Nederlandse Arbeidsinspectie | Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag | T [5.1.2.e] - [5.1.2.e] | M [5.1.2.E] | E [5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>

Verzonden: maandag 18 juli 2022 14:04

Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp: RI&E

[5.1.2.E]

In mijn zoektocht naar mogelijke overtredingen bij bagage-afhandelaars op Schiphol voor het programma Nieuwsuur, kwam ik een brief van jou tegen naar onder meer KLM Cargo m.b.t. RI&E. Hierin vraag je de documenten naar jou op te sturen.

Ik ben benieuwd of deze brief naar alle bagage-afhandelaars is gestuurd. Het gaat dan om de volgende bedrijven:

KLM Cargo

SwissPort

DNATA

Aviapartner

Viggo

Axxicom

Menzies

WFS

Graag verneem ik van je aan welke bedrijven je de brief hebt verstuurd. Alvast dank.

[5.1.2.e]

[5.1.2.e]

[5.1.2.e]

M [5.1.2.E]

www.inspectiewerkt.nl

www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag

Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Wed, 27 Jul 2022 07:54:46 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: RI&E

[5.1,2,E]

Nee, morgenmiddag weer. [5.1,2,E] is ook op vakantie (hi). [5.1,2,E] ken ik niet. Zou dit het eventueel kunnen. Anders wordt het simpele antwoord, onze medewerkers zijn op vakantie.

Groet,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 27 juli 2022 08:53
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: RI&E

Hoi [5.1,2,E]

Klopt, ik ben de [5.1,2,E] rondom Arbozorg. Misschien ook een idee om IKC aan te haken. Bijvoorbeeld [5.1,2,E] of [5.1,2,E] Vandaag op kantoor?

Groet,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: woensdag 27 jul. 2022 8:49 AM
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW: RI&E

[5.1,2,E]

[5.1,2,E] verwijst naar jou door, gezien haar lange vakantie. Wil je even meedenken? [4.1.4]

Groet,

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E]
Verzonden: woensdag 27 juli 2022 08:47
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
CC: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RI&E

[5.1,2,e]

Het programma Nieuwsuur is bezig me een item over de bagageafhandelaars op Schiphol. En dan specifiek gericht op de RI&E en de arbowetgeving, oftewel is het werk niet te zwaar etc. Ze weten van het project dat in 2014 is geweest.

<https://www.nlarbeidsinspectie.nl/publicaties/videos/2013/09/24/effecten-van-toezicht-in-de-transport-logistiek>

Daarna is het van onze kant wat stil geworden. Weliswaar is in 2020 nog een onderzoek geweest i.v.m. corona, hebben we nu het 'gevaarlijke stoffen' onderzoek m.b.t. de platformmedewerkers en is incidenteel inspecties geweest als het gaat om atw, wml en uiteraard de ongevalsonderzoeken. Maar op het terrein van fysieke belasting zijn we, voor zover ik het kan overzien, niet geweest. Ook hebben we vermoedelijk geen echte inspecties gedaan op de RI&E bij de bagageafhandelaars.

Nieuwsuur is echter geïnteresseerd hoe zo'n proces nu verloopt als het om de RI&E gaat. Oftewel, wat doen we, waar kijken we naar en wat is het vervolg als we constateren dat een RI&E niet goed is. Blijven we op dan stilstaan, of gaan we dan een inspectie doen op de werkvloer omdat de verwachting kan zijn dat het daar dan ook niet goed is. Dit zal ongeveer de richting zijn van de vraagstelling.

Ik ben van mening dat we hieraan moeten meewerken. In ieder geval in uitleggende zin. Mijn vraag is op dit moment, wie zou dat kunnen. Ik kan me nog voorstellen dat we eerst een voorgesprek met Nieuwsuur hebben en daarna een interview. Ben dan moeten we van tevoren ook wel weten wie dat zou kunnen doen en willen.

Vandaar deze mail. Ik hoop dat jullie hierop willen reageren.

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

M 5.1.2.E

www.inspectiewerkt.nl

www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Wed, 27 Jul 2022 08:12:18 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: RI&E

Haha, thanks! Wat heb ik dat lang niet gehoord [5.1.2.e] 😊.

Ik zie in jouw mail een aantal geadresseerden die allemaal verlof hebben, dus het is goed om [5.1.2.E] ook even te benaderen. [5.1.2.E] is verbonden aan Schiphol, [4.1.4] [5.1.2.E] neemt in ieder geval [5.1.2.e] waar op het inhoudelijke vlak!

En als [5.1.2.e] nog iets moet doen, dan kom je maar op de lijn!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]
[5.1.2.e]

.....
Directie Meldingen en Verzoeken
Nederlandse Arbeidsinspectie

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

.....
Tel: [5.1.2.E]
Email: [5.1.2.E]@NLArbeidsinspectie.nl
[Home | Nederlandse Arbeidsinspectie \(nlarbeidsinspectie.nl\)](https://www.nlarbeidsinspectie.nl)

.....
Op [5.1.2.e] afwezig

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 27 juli 2022 08:48
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW: RI&E

[5.1.2.e]

Bij afwezigheid van [5.1.2.e]

Groet,

[5.1.2.e]

Van: [5.1.2.E]
Verzonden: woensdag 27 juli 2022 08:47
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RI&E

[5.1.2.e]

Het programma Nieuwsuur is bezig me een item over de bagageafhandelaars op Schiphol. En dan specifiek gericht op de RI&E en de arbowetgeving, oftewel is het werk niet te zwaar etc. Ze weten van het project dat in 2014 is geweest.

<https://www.nlarbeidsinspectie.nl/publicaties/videos/2013/09/24/effecten-van-toezicht-in-de-transport-logistiek>

Daarna is het van onze kant wat stil geworden. Weliswaar is in 2020 nog een onderzoek geweest i.v.m. corona, hebben we nu het 'gevaarlijke stoffen' onderzoek m.b.t. de platformmedewerkers en is incidenteel inspecties geweest als het gaat om atw,

wml en uiteraard de ongevalsonderzoeken. Maar op het terrein van fysieke belasting zijn we, voor zover ik het kan overzien, niet geweest. Ook hebben we vermoedelijk geen echte inspecties gedaan op de RI&E bij de bagageafhandelaars.

Nieuwsuur is echter geïnteresseerd hoe zo'n proces nu verloopt als het om de RI&E gaat. Oftewel, wat doen we, waar kijken we naar en wat is het vervolg als we constateren dat een RI&E niet goed is. Blijven we op dan stilstaan, of gaan we dan een inspectie doen op de werkvloer omdat de verwachting kan zijn dat het daar dan ook niet goed is. Dit zal ongeveer de richting zijn van de vraagstelling.

Ik ben van mening dat we hieraan moeten meewerken. In ieder geval in uitleggende zin. Mijn vraag is op dit moment, wie zou dat kunnen. Ik kan me nog voorstellen dat we eerst een voorgesprek met Nieuwsuur hebben en daarna een interview. Ben dan moeten we vantevoren ook wel weten wie dat zou kunnen doen en willen.

Vandaar deze mail. Ik hoop dat jullie hierop willen reageren.

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

M 5.1.2.E

www.inspectiewerkt.nl

www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag
Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

From: "5.1.2.E"
Sent: Wed, 27 Jul 2022 09:48:53 +0100
To: "5.1.2.E" <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Cc: "5.1.2.E" <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; "5.1.2.E"
<5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; "5.1.2.E" <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; "5.1.2.E"
<5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: RI&E

5.1.2.E

Dank voor het meedenken. 5.1.2.E en 5.1.2.E zijn misschien goede personen inderdaad voor het achtergrondgesprek.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 27 juli 2022 10:34
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
CC: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E
<5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: RI&E

Dag 5.1.2.e

Ik weet niet of ik de aangewezen persoon ben voor het antwoord. Globaal weet ik hoe het werkt.

5.1.2.E zou misschien iets kunnen betekenen als toelichting op handhaven via de RI&E.
5.1.2.E zit goed in fysieke belasting en hoe we daar nu in handhaven.
5.1.2.E heeft Schiphol in haar portefeuille.

Ik heb even met 5.1.2.E gebeld en ons voorstel is via de specialisten te kijken wat we kunnen bijdragen.

(moet het programma transport en logistiek niet aangehaakt worden of maken we het dan te groot?)

Met vriendelijke groet,

5.1.2.E
5.1.2.e

M&V en AGS
Nederlandse Arbeidsinspectie
Croeselaan 15 | 3521 CA Utrecht
Postbus 90801 | 2509L LV | Den Haag

T 0800 5.1.2.e
M 5.1.2.E
e-mail: 5.1.2.E@NLArbeidsinspectie.nl
www.NLArbeidsinspectie.nl

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 27 juli 2022 08:53
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW: RI&E

5.1.2.E

Kan jij eventueel iets betekenen? Eerlijk antwoord geven hoor. Want vakantietijd betekent niet dat alles op de schouders moet komen van degenen die nog werken.

Groet,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>

Verzonden: woensdag 27 juli 2022 08:50

Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>

CC: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp: RE: RI&E

Hoi 5.1.2.E

De meest voor de hand liggende persoon is 5.1.2.E maar zij is pas 29 augustus weer terug van vakantie. Ik zou dan vooral schakelen met 5.1.2.E en/of 5.1.2.E Die laatste is overigens tot en met 15 augustus met vakantie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

.....
Nederlandse Arbeidsinspectie
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht
Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag
5.1.2.E @NLArbeidsinspectie.nl
<http://www.NLArbeidsinspectie.nl>

.....
M 5.1.2.E

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>

Verzonden: woensdag 27 juli 2022 08:47

Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>

CC: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>; 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>

Onderwerp: RI&E

5.1.2.e

Het programma Nieuwsuur is bezig met een item over de bagageafhandelaars op Schiphol. En dan specifiek gericht op de RI&E en de arbowetgeving, oftewel is het werk niet te zwaar etc. Ze weten van het project dat in 2014 is geweest.

<https://www.nlarbeidsinspectie.nl/publicaties/videos/2013/09/24/effecten-van-toezicht-in-de-transport-logistiek>

Daarna is het van onze kant wat stil geworden. Weliswaar is in 2020 nog een onderzoek geweest i.v.m. corona, hebben we nu het 'gevaarlijke stoffen' onderzoek m.b.t. de platformmedewerkers en is incidenteel inspecties geweest als het gaat om atw, wml en uiteraard de ongevalsonderzoeken. Maar op het terrein van fysieke belasting zijn we, voor zover ik het kan overzien, niet geweest. Ook hebben we vermoedelijk geen echte inspecties gedaan op de RI&E bij de bagageafhandelaars.

Nieuwsuur is echter geïnteresseerd hoe zo'n proces nu verloopt als het om de RI&E gaat. Oftewel, wat doen we, waar kijken we naar en wat is het vervolg als we constateren dat een RI&E niet goed is. Blijven we op dan stilstaan, of gaan we dan een inspectie doen op de werkvloer omdat de verwachting kan zijn dat het daar dan ook niet goed is. Dit zal ongeveer de richting zijn van de vraagstelling.

Ik ben van mening dat we hieraan moeten meewerken. In ieder geval in uitleggende zin. Mijn vraag is op dit moment, wie zou dat kunnen. Ik kan me nog voorstellen dat we eerst een voorgesprek met Nieuwsuur hebben en daarna een interview. Ben dan moeten we van tevoren ook wel weten wie dat zou kunnen doen en willen.

Vandaar deze mail. Ik hoop dat jullie hierop willen reageren.

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

M 5.1.2.E

www.inspectiewerkt.nl

www.NLarbeidsinspectie.nl

Parnassusplein 5 | 2511 VX Den Haag

Postbus 90801 | 2509 LV Den Haag

De koffer uitdaging.

Fysieke belasting bij bagageafhandeling Schiphol

Jaarlijks, in 2014, wordt op vliegveld Schiphol circa 51 miljoen stuks passagiersbagage (koffers) verwerkt. Het verwerken van deze bagage gebeurt op het platform, waar vliegtuigen worden in-, en uitgeladen en in de kelders, waar bagage wordt aangeboden en naar de juiste bestemmingen wordt geleid.

In februari 2004 werd dit proces nog voornamelijk handmatig uitgevoerd. De betrokken werknemers stonden hierbij bloot aan diverse vormen van fysieke belasting. Tillen, dragen, duwen en trekken van de bagage in een vaak slechte werkhouding zijn hiervan de meest kenmerkende uitingen. Uit beoordelingen van de toenmalige situatie bleek dat de gezondheidkundige grenswaarden bij het verwerken van bagage, fors werden overschreden. En dat bij uitvoering van deze werkzaamheden er een gerede kans was op gezondheidsschade en daarmee op vroegtijdig uitval uit het werk. Het terugdringen van dit risico was de inzet van inspectieproject A667 van Inspectie SZW.



Doelstelling van het inspectieproject was het voorkomen dan wel beperken van de gevaren van fysieke belasting tijdens bagageafhandeling op Schiphol. Om dit doel te bereiken mag bagage van passagiers bij het afhandelproces niet meer (structureel) getild/verplaatst worden.

Concreet:

Meetbare doelstelling 1: opheffen van misstanden (Til index <2)

Meetbare doelstelling 2: reductie hoeveelheden handmatig te hanteren bagage


Meetbare doelstelling 3: bagage dat overblijft om handmatig te tillen heeft een maximum gewicht.

Aanpak:


Voor het afhandelen van bagage bij Schiphol waren in 2004, 7 organisaties (grondafhandelaars) verantwoordelijk. De aangetroffen problematiek was in grote lijnen bij de diverse grondafhandelaars hetzelfde. In termen van het handhavingsbeleid werd gesproken van een misstand als de "Til index" groter dan 2 was. De gemeten Til index lag tussen de 2,7 en de 4,1.

Locatie	Activiteit	Til index
Platform	vanuit kar op bandje	3,1
	vanuit kar direct in het vliegtuig	3,7
	verwerking in het vliegtuig	-
Bagage	lossen container	4,1
	lossen kar	2,7

In 2004 aangetroffen situaties:



Werken in het vliegtuig/ op het platform



Werken in de bagagekelder

Aangezien er in 2004 geen directe oplossing voorhanden was anders dan een enkele vacuümtilhulp voor in de kelders en de nog niet in ons land ingezette "Rampsnake" voor het platform, is er destijds gekozen voor een uniform handhavingstraject richting alle op dat moment werkzame afhandelaren. Een 2^e argument voor deze handhavingsaanpak was dat door de verwachte groei van luchthaven Schiphol de afhandelcapaciteit van bagage vergroot moest worden van circa 30 miljoen koffers per jaar naar 70 miljoen koffers. Automatisering van het proces en samenwerking tussen de afhandelaren was hiervoor noodzakelijk en wenselijk. Onze taak in dit proces was om de mate van fysieke belasting van werknemers voorop de agenda te krijgen.

Er is voor iedere grondafhandelaar een soortgelijke, eis gesteld om de projectdoelstellingen te bereiken.

Samengevat is geconstateerd dat:

- Bagagegewichten gemiddeld circa 14kg bedragen
- Bagage hoofdzakelijk handmatig werd verwerkt
- Er totaal per jaar circa 40 miljoen bagagestukken worden verwerkt
- De aangetroffen tilindexen 2 tot 4x de gezondheidkundige grenswaarde overschrijden (basis NIOSH)

De eis:

Samengevat is van de grondafhandelaars geëist dat:

In de bagagekelders,

- bagage niet langer structureel handmatig wordt gehanteerd
- tilhulpmiddelen worden ingezet bij iedere werkplek
- er bij incidenteel tillen sprake is van een maximaal gewicht van 25kg

Op het platform:

- beladinghulpmiddelen moeten worden ingezet bij het laden en lossen

Ter overbrugging naar automatiseren of mechaniseren moeten organisatorische maatregelen worden doorgevoerd op basis van eigen RIE en Plan van Aanpak.

Hierbij zijn de volgende stappen genomen:

1. Vaststelling van mate van fysieke belasting bij elke grondafhandelaar
2. Handhaving inzetten naar elke grondafhandelaar om de fysieke belasting te inventariseren (opnemen in de RIE) en deze te beperken tot een aanvaardbaar/gezond niveau.
3. Onderlinge samenwerking grondafhandelaren bepleiten richting oplossingen,
 - a. Aanschaf en doorontwikkeling van hulpmiddel (Rampsnake)
 - b. Gezamenlijk gebruik van hulpmiddelen (Powerstow)
 - c. Algemeen inzet van Vacuümtilhulpen in de kelder
 - d. Ontwikkeling en inzet van volledig geautomatiseerd systeem van bagagehandeling (IBHA 70MB) zoals robot voor laden en lossen.
 - e. Internationaal uitgezette ontwikkeling van containers beladen en lossen (CLS)
4. Controle eis: opheffen overtredingen.

Afronding:

Het handhavingstraject is eind 2008 afgesloten. De lange doorlooptijd heeft te maken met het gegeven dat een deel van de oplossingen nog niet bestonden. Om deze reden is begonnen om de mate van fysiek belasting te laten vast stellen in de RIE. Dit gaf urgentie aan het probleem. De stap om bedrijven gezamenlijk tot een oplossing te komen, heeft veel tijd en energie gekost aangezien het directe concurrenten betreffen. Tevens is destijds besloten om aan te sluiten bij het lopende programma van Schiphol om te komen tot een verhoging van de afhandelcapaciteit Schiphol breed. Deze keuze heeft veel afstemming, capaciteit en vasthoudendheid vanuit onze kant gevraagd. Bijzonder prettig was de ervaring dat Schiphol haar verantwoording heeft genomen en de samenwerking tussen afhandelaren heeft opgezet en begeleid. Niet alle grondafhandelaren wilden of konden mee in onze ambitie naar een afhandeling zonder fysieke overbelasting. Drie kleinere bedrijven hebben zich teruggetrokken uit Luchthaven Schiphol. De activiteiten van deze drie zijn overgenomen door de andere bedrijven.

Voor bagageafhandeling op het platform heeft elke grondafhandelaar een geavanceerde transportband (Rampsnake of Powerstow) beschikbaar.



Werken in het vliegtuig / op het platform met hulpmiddel

Voor bagageafhandeling in de kelders zijn er verschillende hulpmiddelen beschikbaar. De grootste grondafhandelaar KLM maakt gebruik van een geautomatiseerd bagageafhandelsysteem (IBHA). Onderdeel van dit systeem zijn onder meer, beladingsrobots, automatische kantelaars en transportsystemen.