



Werken in de bagagekelder, gemechaniseerd bagageafhandeling

De overige en in bagagevolume gemeten kleinere grondaafhandelaars maken gebruik van vacuümhulpen en de CLS. De CLS is hulpmiddel in de vorm van een tafel met rollers waarmee containers beladen kunnen worden. Ontwikkelingen staan niet stil en Schiphol heeft momenteel een tender uitgeschreven voor een hulpmiddel die bagagestukken van een carousel kunnen pakken.



Werken in de bagagekelder, bagageafhandeling met hulpmiddelen

Mede door dit inspectieproject is bereikt dat de gezondheid en welzijn van werknemers die werkzaam zijn bij de bagageafhandeling zodanig is verbeterd dat gezondheidkundige grenswaarden voor fysieke belasting niet meer worden overschreden.

www.inspectieszw.nl/Schiphol

Eigen film van bagageafhandeling bij Schiphol

https://www.youtube.com/watch?v=kyaTert3_VU

Bagagekelders Schiphol en hulpmiddel CLS

<https://www.youtube.com/watch?v=-AyMO9LANro>

Bagagekelders Schiphol hulpmiddel CLS uitleg

<https://www.youtube.com/watch?v=nijhC8PR Ug>

Platform hulpmiddel Rampsnake

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Fri, 29 Jul 2022 08:04:05 +0100
To: "[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>
Subject: FW: Nieuwsuur

IG-team,

Zie hieronder mail m.b.t. verzoek Nieuwsuur voor reactie op hun onderzoek bij cargo en bagageafhandelaars als het gaat om RI&E en inspectie op fysieke belasting. Die we vermoedelijk sinds 2015 niet gedaan hebben. Eind dit jaar staat een controle bij cargo hieromtrent in de planning.

Zou graag a.s. maandag even willen overleggen wie het interview met Nieuwsuur gaat doen.

Prettig weekend.

[5.1,2,e]

Van: [5.1,2,E]
Verzonden: vrijdag 29 juli 2022 08:59
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>; [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: Nieuwsuur

Collega's,

Verschillende van jullie heb ik deze week 'bestookt' met mails omtrent vragen van Nieuwsuur m.b.t. RI&E en de bagageafhandeling. Dank nogmaals voor de snelle antwoorden. Ik geef hier even een update en tegelijk een wijziging van de plannen. Om met dit laatste te beginnen.

Nieuwsuur zit voor hen moverende redenen af van nu nog een achtergrondgesprek. Dat betekent dat dit gesprek komende week niet zal plaatsvinden. Wel willen ze een interview voor de camera. Zij zijn nu in een ver gevorderd stadium van hun item waarbij ze verschillende problematische constatering hebben gedaan. Welke dat zijn hoop ik nog te horen. Deze hebben ze voorgelegd aan verschillende deskundigen, evenals in de vorm van wederhoor aan de afhandelaars zelf, en hierover ook al een interview afgenomen met de vertegenwoordiger van de afhandelaars op camera.

Vanmiddag heb ik telefonisch overleg met Nieuwsuur en dan hoor ik wat zij nu al aan materiaal hebben en welke richting de vragen opgaan die betrekkingen hebben op de Arbeidsinspectie. Uit overleg gisteren bleek dat ze ook de cargo sector hebben gesproken, vandaar dat @ [5.1,2,e] nu in deze mail wordt meegenomen. Of zoals ze zelf zeggen: "daar hebben we juist een heel belangrijke kwestie gevonden".

De vragen die ze hebben, die ongetwijfeld toegespitst worden op 'waar was de inspectie sinds 2015' en hoe zit het toezichtstelsel er precies uit, dit in relatie met de RI&E.

Weliswaar is voorzover ik kan overzien wel geïnspecteerd op Schiphol maar betreft dit de coronamaatregelen en een (groot) aantal meldingen m.b.t. atw, wml en ongevalsonderzoeken. Vermoedelijk is bij deze onderzoeken niet gevraagd naar RI&E en hebben we niet gekeken naar de werkbelasting. Mocht ik het mis hebben, dan hoor ik dat graag voorzover jullie dit weten. En vergeet niet het onderzoek naar gevaarlijke stoffen op het platform Schiphol dat in de zienswijzefase zit.

Ook weten ze van de uitvraag van RI&E bij vijf bagageafhandelaars door het programma PSA, gericht op het risico intern ongewenst gedrag.

Als ik een beeld heb van de vragen vanmiddag zal ik die op de mail zetten naar jullie met de vraag om deze op korte termijn te beantwoorden. Het interview zelf zal 10 Of 11 augustus gehouden worden. Maandag zal ik met de aanwezige IG-teamleden overleggen wie eventueel het interview zal doen. Ik denk dat we dan eind van de week of begin volgende week een briefing zullen organiseren om het geheel met elkaar verder af te stemmen.

Op dit moment is het geen optie om niet mee te werken aan het programma. Misschien hebben we geen mooie boodschap, omdat we vermoedelijk geen onderzoek hebben gedaan de afgelopen jaren op dit vlak, maar daar moeten en kunnen we ook transparant over zijn.

Dank alvast en het wordt vervolgd.

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

In principe kijken we bij ongevallen sowieso wel naar de RIE. Ook bij de coronameldingen is gekeken of er in de RIE aandacht is besteed aan de coronameldingen. Bij meldingen over ATW en WML kan ik me voorstellen dat er niet naar de RIE is gekeken. Hangt er ook van af of Arbo of AMF de inspectie heeft gedaan. Sinds een aantal jaren hebben we het beleid dat we bij een Arbo inspectie/onderzoek ook altijd de aanwezigheid van de RIE meenemen.

Verder een lastig verhaal, maar volgens mij moet er wel uit te komen zijn. We inspecteren risico-gestuurd en kunnen niet overal zijn, meldingen van vakbonden pakken we altijd op en sinds een jaar of 3 controleren we altijd ook op de RIE bij een inspectie /onderzoek.

Met vriendelijke groet,

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: vrijdag 29 juli 2022 09:00
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>; [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: Nieuwsuur

Collega's,

Verschillende van jullie heb ik deze week 'bestookt' met mails omtrent vragen van Nieuwsuur m.b.t. RI&E en de bagageafhandeling. Dank nogmaals voor de snelle antwoorden. Ik geef hier even een update en tegelijk een wijziging van de plannen. Om met dit laatste te beginnen.

Nieuwsuur zit voor hen moverende redenen af van nu nog een achtergrondgesprek. Dat betekent dat dit gesprek komende week niet zal plaatsvinden. Wel willen ze een interview voor de camera. Zij zijn nu in een ver gevorderd stadium van hun item waarbij ze verschillende problematische constatering hebben gedaan. Welke dat zijn hoop ik nog te horen. Deze hebben ze voorgelegd aan verschillende deskundigen, evenals in de vorm van wederhoor aan de afhandelaars zelf, en hierover ook al een interview afgenomen met de vertegenwoordiger van de afhandelaars op camera.

Vanmiddag heb ik telefonisch overleg met Nieuwsuur en dan hoor ik wat zij nu al aan materiaal hebben en welke richting de vragen opgaan die betrekkingen hebben op de Arbeidsinspectie. Uit overleg gisteren bleek dat ze ook de cargo sector hebben

gesproken, vandaar dat 5.1.2.e nu in deze mail wordt meegenomen. Of zoals ze zelf zeggen: "daar hebben we juist een heel belangrijke kwestie gevonden".

De vragen die ze hebben, die ongetwijfeld toegespitst worden op 'waar was de inspectie sinds 2015' en hoe zit het toezichtstelsel er precies uit, dit in relatie met de RI&E.

Weliswaar is voorzover ik kan overzien wel geïnspecteerd op Schiphol maar betreft dit de coronamaatregelen en een (groot) aantal meldingen m.b.t. atw, wml en ongevalsonderzoeken. Vermoedelijk is bij deze onderzoeken niet gevraagd naar RI&E en hebben we niet gekeken naar de werkbelasting. Mocht ik het mis hebben, dan hoor ik dat graag voorzover jullie dit weten. En vergeet niet het onderzoek naar gevaarlijke stoffen op het platform Schiphol dat in de zienswijzefase zit.

Ook weten ze van de uitvraag van RI&E bij vijf bagageafhandelaars door het programma PSA, gericht op het risico intern ongewenst gedrag.

Als ik een beeld heb van de vragen vanmiddag zal ik die op de mail zetten naar jullie met de vraag om deze op korte termijn te beantwoorden. Het interview zelf zal 10 of 11 augustus gehouden worden. Maandag zal ik met de aanwezige IG-teamleden overleggen wie eventueel het interview zal doen. Ik denk dat we dan eind van de week of begin volgende week een briefing zullen organiseren om het geheel met elkaar verder af te stemmen.

Op dit moment is het geen optie om niet mee te werken aan het programma. Misschien hebben we geen mooie boodschap, omdat we vermoedelijk geen onderzoek hebben gedaan de afgelopen jaren op dit vlak, maar daar moeten en kunnen we ook transparant over zijn.

Dank alvast en het wordt vervolgd.

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, 3 Aug 2022 13:13:20 +0100
To: "[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>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: Nieuwsuur en bagage
Attachments: Gesprek Nieuwsuur [5.1.2.E].docx

[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

Gesprek Nieuwsuur m.b.t. uitzending over cargo en bagageafhandeling

Naar eigen zeggen is Nieuwsuur al drie maanden bezig met een item over medewerkers die werken bij de vrachtafhandeling en bagageafhandeling op Schiphol. Ze zouden tientallen medewerkers gesproken hebben en ook een enquête hebben verspreid onder meer bij HR personeel, monteurs en afhandelaars.

Hun insteek voor de uitzending is helder. Ze moeten te zwaar werk doen, structurele overbelasting, fysieke belasting met als gevolg uitval en beroepsziekte. Ze zouden een aantal medische dossiers hebben ingezien en gesproken hebben met bedrijfsartsen.

Ook hebben ze gesproken met SwissPort, namens de afhandelaars, en ligt er nog een verzoek bij Schiphol.

Swissport zou toegeven dat er sprake is van overbelasting, maar wijst direct ook weer met de vinger richting Schiphol omdat er te veel afhandelaars zouden zijn waardoor ze met elkaar moeten concurreren en dat heeft weer tot gevolg dat er bekibbeld wordt op machines, onderhoud en noem maar op. Met als gevolg dat ze gewoon moeten tillen. Ze zouden tilhulpen in de kelder staan, kapot, onbekend hoe er mee te werken etc.

Verder heeft Nieuwsuur geconstateerd dat de RI&E's niet op orde zijn, er in veel gevallen geen Plan van Aanpak is. Daar waar de risico's in de RI&E wel is geconstateerd worden normen toch overschreden. Werknemers zouden ook niet naar de RI&E vragen, ze weten überhaupt niet dat deze bestaan.

Werknemers vertellen dat ze nog nooit arboartsen zien of spreken. Nieuwsuur stelt, mede op basis van de medische dossiers, dat hier sprake is van beroepsziekten omdat later zal blijken dat ze last houden van de fysieke inspanningen en niet meer kunnen werken.

Dat medewerkers dit niet bij ons melden komt volgens Nieuwsuur omdat ze niet weten dat ze kunnen melden en omdat ze denken dat het wel meevalt, maar een beroepsziekte komt pas over een lange termijn.

Vragen die ze in ieder geval hebben:

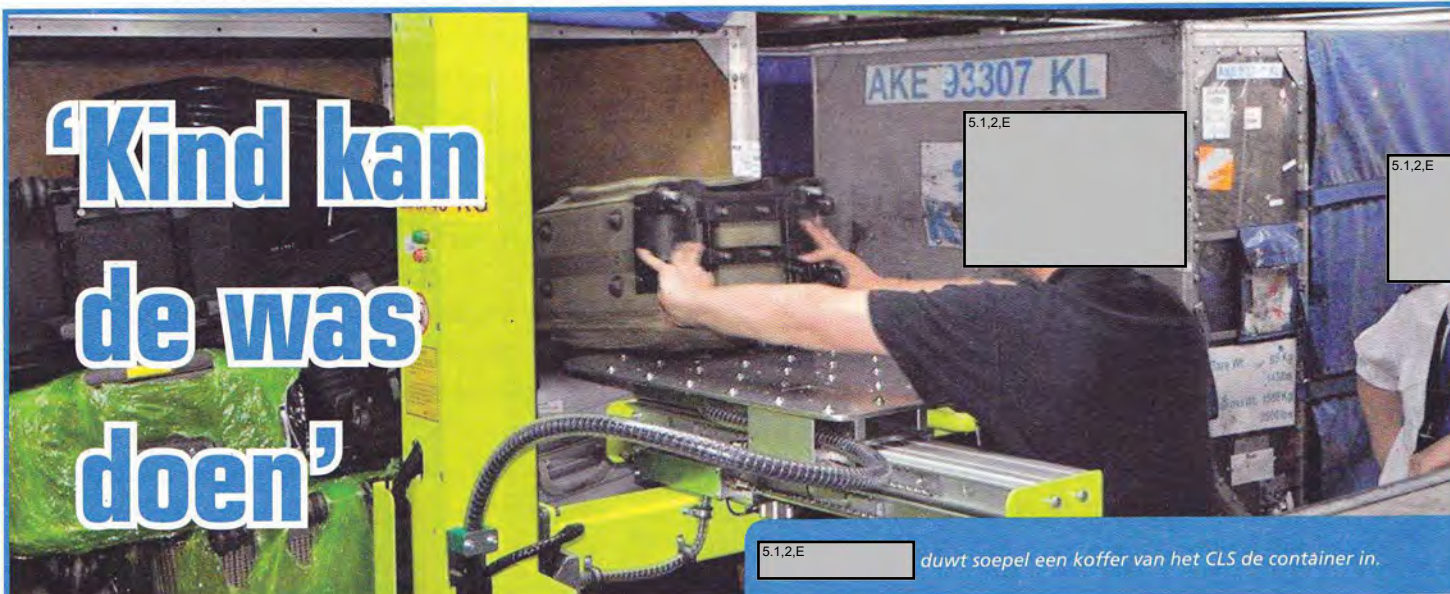
1. Waar was de Arbeidsinspectie al die jaren?
2. Waarom heeft deze doelgroep met zoveel fysieke belasting geen prioriteit?
3. Wat hield het project in 2013 | 2014 precies in? Had de inspectie het vertrouwen dat het daarna goed zou gaan?
4. Beschouwt de inspectie deze fysieke belasting ook als een mogelijke toekomstige beroepsziekte?
5. Waarom wordt niet beter gecontroleerd op RI&E's?

Aan 5.1.2.E heb ik vraag 3 voorgelegd om daarop informatie te geven.

Tot zover, wordt vervolgd. Ik ga morgen aan Nieuwsuur meedelen dat we niet voor de camera gaan maar vragen schriftelijk willen beantwoorden.

Groet,

5.1.2.e



De nieuwe tilhulp uit Zweden scoort prima tijdens de eerste testfase bij Bagage.

"Van alle tilhulpen die ik hier heb zien langskomen is dit met afstand de beste", zegt KLM'er 5.1.2.E werkzaam in de E-kelder. Kritisch kijkt hij naar de eerste container die hij heeft beladen met de nieuwe tilhulp CLS (Container Loading System). Hij is tevreden, maar: "De volgende keer zou ik het iets anders doen."

Al een tijd is Schiphol met KLM en de andere afhandelaren op zoek naar een tilhulp waarmee ook containers kunnen worden beladen en gelost. Het Zweedse bedrijf Lifts All kwam met de beste oplossing. Hun Container Loading System is in mei vier dagen lang uitgebreid getest bij lateral 39 Laag en Hoog in de E-kelder en bij aankomstband 17A in West. Dit om te kijken of het apparaat ook goed werkt in de dagelijkse praktijk.

Rollende balletjes

De directeur van Lifts All, 5.1.2.e is speciaal uit Zweden overgekomen om het testen te begeleiden. Af en toe geeft ze aanwijzingen: "Deze koffer moet je in de hoek doen, anders kan je er straks niet meer bij." 5.1.2.E is enthousiast over het apparaat. "Het maakt het werk leuker. Je kunt een beetje experimenteren wat de beste manier is. En door de rollende balletjes in de tafel werkt het lekker. Je hoeft niet lang te oefenen om ermee te leren werken: kind kan de was doen."

700 koffers

Ook Schiphol is tevreden na vier dagen testen. "Het apparaat voldoet functioneel aan alle eisen die we met de gebruikers hebben opgesteld", zegt 5.1.2.E van Schiphol Bagage. "De gebruikers die we hebben getraind zijn ook positief. En in de operatie werkt hij goed: we hebben met de CLS drie dagen vanaf 06.00 uur zo veel mogelijk koffers verwerkt en kwamen uit op ongeveer 700 koffers per dag. Een prima score."

SCHIPHOL

Fysieke belasting



Fysieke belasting

- Verplichting werkgever
 - Voorkomen fysieke overbelasting
 - (EU-) Regelgeving
 - Stand der techniek en professionele wetenschap
- Traject Schiphol
 - Vaststellen mate van overbelasting
 - Samenwerken richting oplossingen



Inspectie maart –juli 2004

- Bagagegewichten: gemiddeld 14 kg
- Bagage wordt handmatig verwerkt
- Circa 40 miljoen bagagestukken totaal / jaar
- Tilindexen variëren van 2.1 tot 3.7



Inhoud eis

(arbobesluit 5.2 en 5.3)

- Bagagekelder
 - Bagage wordt niet structureel handmatig gehanteerd
 - Er worden tilhulpmiddelen ingezet bij iedere werkplek
 - Indien sprake is van incidenteel tillen: maximaal gewicht van 23 kg
- Platform
 - beladingshulpmiddelen moeten worden ingezet bij laden en lossen
- Ter overbrugging naar mechanisatie worden organisatorische maatregelen doorgevoerd volgens eigen Plan van Aanpak

Oriëntatie





Van

Platform



->

Naar





Bagagekelder



Van

->

Naar



Fysieke belasting in de bagagegebieden op Schiphol

Voortgangsmeting
10 november 2010

Arbeidsinspectie



Agenda aanpak bagagekelders

1. Tilhulp voor belading containers

2. IBHA update



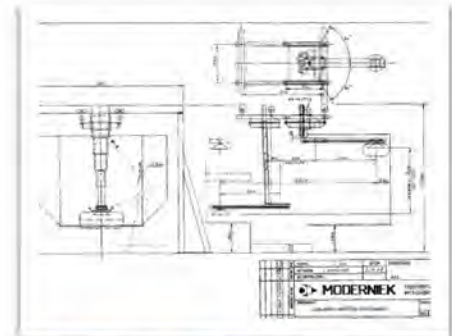
Innovatie Containertilhulp

Stand van zaken nu

- Ontwerp uitgewerkt door firma Moderniek
- Begin 2010 proef met nieuwe ontwerp. Deze proef is voldoet niet aan de gestelde eisen. Proef stop gezet.
- Europese tender wordt nu uitgezet voor het ontwikkelen van een Containertilhulp.
 - D-Fase gestart afgerond Dec
 - Tender start Jan. 2011 afgerond Q2/Q3
 - Pilots Q4 Q2 2012
 - Uitrol Q3 2012

Brief 2 april 2009:

- *Europese tender 1,5 tot 2 jaar doorlooptijd*
- *Proef in West: uitkomsten negatief*
- *Onderzoek Hogeschool Utrecht*



Innovatie IBHA



Status IBHA

Gemechaniseerd laden

- Een robot in E kelder
- Zes robots in Nieuwe Zuid

Gemechaniseerd Lossen

- Een losinstallatie operationeel LK 21 TSD

Automatisch transport

- Een installatie bij LK 21 TSD

SLES / Dolly

- 80 combinaties operationeel bij KLM



Huidige status invoering IBHA

I fase opgestart voor uitrol IBHA in UQE

- Vier losinstallaties
 - Geen handmatig lossen meer.
- Hal volledig uitgevoerd met ALT
 - Geen intern transport dolly's en karren
 - Gemechaniseerd overzetten van laadeenheden op en van het ALT

Invoering IHBA in UQE afhankelijk van resultaten I-fase

Toekomst IBHA

Mogelijke invoering na 2015 70 MB deel 2

- **E kelder**
 - Gemechaniseerd laden
 - Gemechaniseerd transport ALT
- **D hal en TSD**
 - Gemechaniseerd laden
 - Gemechaniseerd lossen
 - Gemechaniseerd transport ALT

Vragen?



Project A667 Grondafhandeling fysieke belasting. Tilhulp CLS

Onderwerp: Containerbelading

Geachte heer/mevrouw

Op donderdag 7 juni 2012 is door Schiphol (Health, Safety & Environment) een bijeenkomst georganiseerd om de nieuwe tilhulp CLS te bespreken. Deze tilhulp is ontwikkeld vanuit een Europese tender en bedoeld om het handmatig tillen van koffers bij het beladen van containers te voorkomen.

Het structureel handmatig tillen van koffers leidt tot een onacceptabel hoge fysieke belasting en dient te worden voorkomen. Eind november 2004 is hiertoe handhaving ingezet naar alle bagageafhandelaren. Dit heeft geleid tot een gezamenlijk streven van betrokken partijen om, in overleg met Inspectie SZW (toenmalige Arbeidsinspectie), tot een gezond niveau van fysieke belasting voor de bagagemedewerker te komen.

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.

Het gedemonstreerde hulpmiddel (CLS) is een oplossing voor twee van de drie bovengenoemde overgebleven fysieke knelpunten. Het structureel tillen van bagagestukken wordt hiermee voorkomen. Zodoende wordt het niveau van fysieke belasting voor de bagagemedewerker teruggebracht tot een "gezond" niveau. Met het oog op arbeidsomstandigheden is de CLS een essentiële verbetering en wordt door Inspectie SZW(ISZW) enthousiast ontvangen. **Ik ga er dan ook vanuit dat alle bedrijven die met de afhandeling van bagagestukken te maken hebben hun medewerkers gebruik van dit hulpmiddel voorschrijven.**

Mede vanuit het jaarlijkse overleg tussen ISZW en VPS aangaande container belading is onze verwachting dat de CLS snel en breed zal worden ingezet.

Wij willen alle betrokken partijen danken voor de (onderlinge) samenwerking en feliciteren met het behaalde resultaat.

ISZW gaat er vanuit dat u uw medezeggenschapsorgaan/belanghebbende medewerkers op de hoogte stelt van deze brief.

Indien u schriftelijk wilt reageren, wordt u verzocht het kenmerk en de datum van deze brief te vermelden. U kunt ook bellen met bovengenoemde contactpersoon.

Fysieke belasting

Definitie fysieke belasting (Arbeidsomstandighedenbeleid artikel 1.1.4 onder a);

Fysieke belasting: de door een werknemer in verband met de arbeid in te nemen werkhouding, uit te voeren bewegingen of uit te oefenen krachten, onder meer bestaande uit het tillen, neerzetten, duwen, trekken, dragen of op een andere wijze verplaatsen of ondersteunen van een of meer lasten

Het menselijke lichaam is in staat te bewegen door een samenstel van botten, spieren en gewrichten. Dit geheel wordt het houding- en bewegingsapparaat genoemd. Het belasten van het houding- en bewegingsapparaat ten gevolge van lichamelijke arbeid wordt fysieke belasting genoemd. Er wordt van fysieke overbelasting gesproken als de fysieke belasting schadelijk is voor het houding- en bewegingsapparaat.

Verschillende vormen van mechanische belasting zijn:

- tillen en dragen,
- duwen en trekken,
- repeterende handelingen
- statische belasting
- trillingen

Algemeen:

1. Het percentage werknemers in de EU dat aangeeft zware lasten te hanteren (tillen), neemt de laatste tijd weliswaar af, maar is nog steeds hoog namelijk 34,5 % van de werknemers. Rugpijn is een van de belangrijkste beroepsgerelateerde gezondheidsklachten in de EU (23,8 %),
2. Uit "Vitaliteitspakket"
(visie van het kabinet op het vergroten van arbeidsparticipatie en de duurzame inzetbaarheid van werkende) in bijlage 1, thema Gezondheid
 - Zowel fysieke als psychisch overbelasting zijn de belangrijkste veroorzakers van ziekteverzuim en voortijdig stoppen met werken.
 - Ruim vier op de tien werknemers geeft aan langer door te kunnen werken als zij lichter werk doen (Arbobalans 2010)
 - 67% van WIA instroom wordt veroorzaakt door werkenden die kampen met gezondheidsklachten aan het bewegingsapparaat als gevolg van slijtage en/of psychische klachten.
3. Uit "Omvang, blootstelling, naleving, verzuim en ongevallen naar prioritaire sectoren" (2010/2011)
Bronnen: CBS 2010, Arbo in bedrijf 2010, arbobalans 2009
Blootstelling aan het arborisico (als % van alle bedrijven met >2wn)
 - Tillen en dragen = 46,6% Totaal Nederland (en is daarmee het grootste arborisico. Ter vergelijking machineveiligheid 43,5%, gevaarlijke stoffen 27,7%, werken op hoogte 15%, PSA 7,9%, ...)
 - Ziekeverzuim 4,2% (op 863,840 bedrijven en 7.788.600wn)
4. Het tillen van lasten kan onder andere de volgende aandoeningen veroorzaken:
 - cumulatieve aandoeningen als gevolg van een geleidelijke en cumulatieve verslechtering van het bewegingsapparaat door het voortdurend optillen/ hanteren van lasten, hetgeen bijvoorbeeld tot pijn en schade in de onderrug kan leiden;
 - acute trauma's zoals een hernia of fracturen als gevolg van ongevallen.



Schiphol

Bij het bagageproject is (alleen) gekeken naar: Overbelasting bij tillen

Situatie 2004 op basis van NIOSH berekenmethode (compressie lage rug) waarbij:

De uitkomst (Lifting index = Li)

- Li = <1, ideale situatie
- Li = 1 tot 2 minder gunstig, er zijn maatregelen nodig (RI&E)
- Li = > 2 niet acceptabel, verbeteringen op korte termijn noodzakelijk

Tabel werkzaamheden / overbelasting / huidige situatie

Werkplek	Werkzaamheden	Li tot max.	Li nu (2012)
Platform	lopende band	3,6	Geen verhoogd tillen*
	ruim (zonder band)	3,8	Geen verhoogd tillen**
Bagage terminal	kar vanuit carrousel	2,5	Geen verhoogd tillen**1 en *3
	kar vanuit lateral	2,3	Geen verhoogd tillen**1 en *3
	kar lossen	2,7	Geen verhoogd tillen**1 en *2
	container vanuit carrousel	3,0	Geen verhoogd tillen**4 en *3
	container vanuit lateral	2,9	Geen verhoogd tillen**4 en *3
	container lossen	4,1	Geen verhoogd tillen**4 en *2

* Powerstow en Rampsake (Rampsake interventie studie 2004; KLM Arbo Services bv.)

*1 Tilhulpen: TSD en D-hal (62x) West (8x) Odd-site (allemaal)

*2 IBHA MUM/ALT (mechanisch lossen)

*3 IBHA Robots

*4 Container til hulp (cls)

Liftingindex (LI) hoger dan waarde 2, is een grenswaarde bij de beoordeling van beroepsziekten. (registratierichtlijn D004, Aspecifieke lage rugklachten. [REGISTRATIERICHTLIJN \(beroepsziekten.nl\)](http://registratierichtlijn.nl/beroepsziekten.nl))

Situatie 2013 is dat nu het structureel tillen van bagagestukken is voorkomen.

Er zijn geen situaties meer die leiden tot fysieke overbelasting (gevaar voor de gezondheid) door tillen.

Kanttekening

- Er zijn nog doorontwikkeld om de situatie te verbeteren; bagage vanaf een carrousel in een container.
- Andere vormen van fysieke belasting, zoals het duwen en trekken van bagagestukken met de handen en armen en de aangenomen werkhoudingen zijn nog niet geheel inzichtelijk. Er is naar verwachting geen overbelasting bij de afhandeling van bagage. (bij de andere vormen van fysieke belasting)

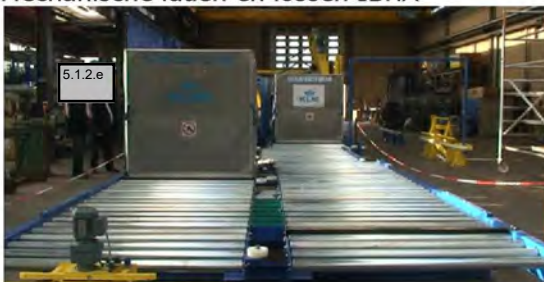
Tilhulp karren



Tilhulp containers



Mechanische laden en lossen IBHA



Platform



From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 4 Aug 2022 11:49:42 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: RI&E

[5.1.2.E]

Ontzettend veel dank. Ook voor het filmpje. Ga het even aandachtig lezen. Kom er nog bij je op terug.

Groet,

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 4 augustus 2022 12:17
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: RI&E

[5.1.2.E] in het kort omschrijven is natuurlijk een uitdaging als een project zo lang loopt.

Zoals je zegt laat het filmpje mooi zien dat structureel handmatig tillen van bagage in de kelder en op het platform niet meer zou moeten voorkomen.

Structureel handmatig bagage tillen geeft een dusdanige belasting voor de lage rug dat er gevaar voor de gezondheid is. Dit gevaar is zo groot dat het ook de waarden die genoemd in de beroepsziekten registratierichtlijn voor de lage rug (D004) overschrijdt.

Ik moet toch wat informatie toevoegen, kijk maar wat je kan gebruiken.

Ernst en aanpak fysieke belasting bij Schiphol

- Fysieke belasting Schiphol
 - Waarom kan tillen gezondheidsschade geven, tilwaarden waarden bij vaststelling en afronding
- Project tillen bij luchthavens fysieke belasting bij begageafhandeling
 - Beschrijving inspectieproject, aanleiding, doelen, afronding
- Presentatie Schiphol, korte weergave van eis en omstandigheden

Feiten bij afronding van inspectieproject (A667)

- Project A667 Grondafhandeling fysieke belasting. Tilhulp CLS
 - Laatste formeel contact, 2012 openstaande punten 2 van 3 zijn hiermee ingevuld
- Presentatie van Schiphol, Fysieke belasting in de bagagegebieden op Schiphol
 - Voortgangsoverzicht na afronding project.
- Film van Schiphol 130410,
 - Laatste formele bijeenkomst is opgenomen, [5.1.2.E] komt hierin aan het woord !
- Intern CLS publicatie
 - Schiphol publicatie over hulpmiddel CLS voor koffer beladen in boxen

Start van het project was in Juli 2004, afronding (afhandelingsbrief) in 2008 laatste contact n.a.v openstaande punten in nov 2010.

Bedrijven die meegenomen zijn in het project zijn:

- Schiphol (BIG) calamiteiten groep die inspringt, schiphol handelt normaal geen bagage af maar door deze calamiteitengroep hebben we ze aangesproken.
- KLM
- Menzies
- Avia (partners)
- Asito
- Globe

Enkele afhandelaren zijn gestopt en er zijn hiervoor "nieuwe" gestart. Daar heb ik geen zicht op, zijn dus ook nooit aangesproken. Ik haal van internet dat blijkbaar dnata en Swissport bagageafhandelen, ik kom Globe en Asito niet meer tegen.

De film is te groot dus zal ik via Secure Transfer aan je sturen

Mijn indruk van de Nieuwsuur vragen

- Als handmatig tillen van bagage voorkomt dan is dit niet nodig en niet wenselijk. Bedrijf SwissPort was ten tijde van start project A667 niet werkzaam en is dus niet door ons bezocht
- Bedrijven zijn "losgelaten" in 2008 omdat er voldoende vertrouwen was dat voorgenomen investeringen (aanpassing) uitgevoerd zouden worden en dat vertrouwen bleek in 2010 terecht. Hoewel er nog zeker wel fysieke knelpunten over bleven
- Focus is alleen tillen geweest, handmatig verplaatsen van karren bijvoorbeeld is niet in het project meegenomen. Reden was dat de stand van de techniek voor tilhulpmiddelen er niet was en dus een ambitus project om belangrijkste knelpunt voor gezondheid weg te nemen. Hulpmiddelen als bagagerobot en CLS bestonden niet

Wat onhandig is is dat ik nu niet meer bij de gegevens van het inspectieproject A667 kan. De eindbrief aan elke afhandelaar kan ik bv niet meer bekijken.

Hopelijk geeft het richting bij de beantwoording.

Als situatie is zoals Nieuwsuur schets zou ik zeer graag betrokken organisaties willen aanpreken. Het is denkbaar dat hulpmiddelen niet worden gebruikt omdat handmatig sneller zou gaan. ik heb deze signalen niet gekregen
Onwenselijk dus

Groeten 5.1.2.E



5.1.2.E

5.1.2.E

Nederlandse Arbeidsinspectie

Mobiel 5.1.2.E

E-mail 5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl

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

Verzonden: woensdag 3 augustus 2022 09:10

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

Onderwerp: RE: RI&E

5.1.2.E

Zou het jou lukken om in het kort te omschrijven wat wij precies gedaan hebben op Schiphol in 2013 (?) m.b.t. de bagageafhandeling. Waar dit mooie filmpje ooit over gemaakt is.

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

En is het te omschrijven waaraan een werkgever moet voldoen zodat de bagageafhandelaars niet te lang en niet te zwaar werken.

Nieuwsuur stelt dat er sprake is van beroepsziekte bij de bagageafhandelaars omdat ze te lang te zwaar werk hebben en pas later hiervan last hebben. Wat zou jouw reactie hierop zijn, als je die kan en wilt geven.

Dank.

Groet,

5.1.2.E

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

Verzonden: donderdag 28 juli 2022 11:54

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

Onderwerp: RE: RI&E

Ik ben beschikbaar [5.1.2.E]

Groeten [5.1.2.E]

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

Verzonden: donderdag 28 juli 2022 11:35

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>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>

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

Onderwerp: RE: RI&E

[5.1.2.E]

Dank voor het antwoord. Het gaat meer om een algemeen verhaal, en niet geënt op de huidige inspecties. Maar prima om [5.1.2.E] bij het gesprek te laten zijn. Ik wil wel proberen het op korte termijn te regelen, dus als [5.1.2.E] beschikbaar is en [5.1.2.E] ook zo dat mooi zijn. Ga even kijken of [5.1.2.E] er wel is of niet via deze mail.

Groet,

[5.1.2.E]

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

Verzonden: donderdag 28 juli 2022 10:47

Aan: [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>

Onderwerp: RE: RI&E

Hallo [5.1.2.E]

[5.1.2.E] en ik hebben overlegd over je vraag.

[5.1.2.E] is destijds intensief betrokken geweest bij het project fysieke belasting:

<https://www.nlarbeidsinspectie.nl/publicaties/videos/2013/09/24/effecten-van-toezicht-in-de-transport-logistiek> (in de bijlage de werkwijze en uitkomst van dat onderzoek). Hij kan daar dus een en ander over vertellen. Niet over de andere inspectietrajecten die hebben gelopen en ook niet over het traject dat nu nog loopt.

Ik -dat zal dan waarschijnlijk één van mijn collega-specialisten mbt onderwerp RI&E worden: [5.1.2.E] (heel aug beschikbaar) of [5.1.2.E] (vanaf 15 aug beschikbaar); ik ga vanaf morgen tot 29 augustus op vakantie- kan iets vertellen over de algemene werkwijze mbt de RI&E. Maar ook niet of en hoe dit onderwerp in de verschillende uitgevoerde en lopende inspectietrajecten is meegenomen.

Kern is: [5.1.2.E] en ik kennen de inhoud van de uitgevoerde en huidige inspectietrajecten niet, muv dus van het project in de link.

Die informatiepositie is van groot belang tijdens een interview met een journalist die zonder twijfel de praktijk naast de theorie zal willen leggen en die informatie ligt bij de project- en programmaleiding. [5.1.2.E] ([5.1.2.E] met Schiphol in portefeuille) ligt dan het meest voor de hand.

Dus: we kunnen een gesprek met een journalist voeren over project fysieke belasting en theorie over (handhaven op) de RI&E, maar dan samen met iemand die de informatie over de inhoud van de feitelijke inspecties en handhaving kent en voor zijn/haar rekening neemt. We denken daarbij vooral aan [5.1.2.E]

Vriendelijke groeten,

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

5.1.2.E



Nederlandse Arbeidsinspectie
Ministerie van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid

Inspectiebreed Kenniscentrum | Team ERMAO (Ergonomie, Medisch adviseurs, Arbeid & organisatie)

Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht

Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag

5.1.2.E @nlarbeidsinspectie.nl

5.1.2.E

5.1.2.E afwezig

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

Verzonden: donderdag 28 juli 2022 09:39

Aan: 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>

Onderwerp: RE: RI&E

Heren,

Hebben jullie al hierover kunnen nadenken? Als er vragen zijn hoor ik die graag.

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

Verzonden: woensdag 27 juli 2022 12:11

Aan: 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>

Onderwerp: RE: RI&E

5.1.2.E 5.1.2.E

Zijn jullie bereid om een achtergrondgesprek te geven aan een journalist van Nieuwsuur? Als ja, wat ik hoop, dan praten we verder over het hoe en wat.

@ [5.1.2.E] tijd geleden.

[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: 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>; 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 me een item over de bagageafhandelaren 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 bagageafhandelaren.

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: Tue, 9 Aug 2022 15:47:47 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: FW: Bespreeknotitie Signaal Nieuwsuur Schiphol - bagageafhandeling

Hoi [5.1.2.E]

Ik heb [5.1.2.E] nog niet gesproken, maar bij deze alvast de link naar het document waarin ik alles bij elkaar heb verzameld en ook een voorstel en opties heb opgenomen.

Mijn verwachting is dat ik dat laatste deel zeker nog ga scherpen met [5.1.2.E]
Dan werk ik het document gewoon bij.

[Bespreeknotitie Signaal Nieuwsuur Schiphol - bagageafhandeling.docx](#)

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]
[5.1.2.E]

.....
Nederlandse Arbeidsinspectie
Afdeling Meldingen Informatie Centrum
Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht
Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag

.....
M [5.1.2.E]
[5.1.2.E]@NLArbeidsinspectie.nl
[5.1.2.E]@NLArbeidsinspectie.nl
www.NLArbeidsinspectie.nl

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 11 Aug 2022 08:38:20 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: Bespreeknotitie Signaal Nieuwsuur Schiphol - bagageafhandeling
Attachments: Bespreeknotitie Signaal Nieuwsuur Schiphol - bagageafhandeling, opm [5.1.2.E].docx

Hoi [5.1.2.E]

Sorry voor mijn late reactie, maar het was wat hectisch. Notitie wat mij betreft akkoord, heb er alleen een concreet voorstel aan toegevoegd. Zou je daar nog kritisch naar kunnen kijken? Uploaden naar DIWI mislukte, vandaar dat ik het bestand heb bijgevoerd.

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: dinsdag 9 augustus 2022 20:24
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: Bespreeknotitie Signaal Nieuwsuur Schiphol - bagageafhandeling

Hoi [5.1.2.E]

Ik heb de laatste aanpassingen gedaan.
Fijn als jij er nog even kritisch naar kijkt.
Graag bijzondere aandacht voor 'vragen/voorstel'.

Ik hoop dat je hiermee uit de voeten kunt richting [5.1.2.E]

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E])

[5.1.2.E]

.....
Nederlandse Arbeidsinspectie
Afdeling Meldingen Informatie Centrum
Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht
Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag

.....
M [5.1.2.E]

[5.1.2.E]@NLArbeidsinspectie.nl
[5.1.2.E]@NLArbeidsinspectie.nl
www.NLArbeidsinspectie.nl

Van: [5.1.2.E]

Verzonden: dinsdag 9 augustus 2022 16:34

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

Onderwerp: Bespreeknotitie Signaal Nieuwsuur Schiphol - bagageafhandeling

[Bespreeknotitie Signaal Nieuwsuur Schiphol - bagageafhandeling.docx](#)

Bespreknotitie Signaal – Schiphol - bagageafhandeling

Inhoud

Aanleiding.....	1
Betrokken bedrijven	1
Inspectieproject A667 (2004)	2
Meldingen Schiphol	3
Actieve inspecties	4
Plannen P&P – actieve inspectieprojecten.....	4
Andere relevante informatie	4
Samenvatting.....	4
Vragen/voorstel.....	5
Betrokkenen	6

Aanleiding

Nieuwsuur is bezig met een item over bagageafhandeling op Schiphol.

Eenzijds zullen vragen van Nieuwsuur over het toezichtstelsel/RI&E moeten worden beantwoord. Dit valt buiten het bestek van deze notitie.

Daarnaast heeft het IG-team opdracht gegeven om de publiciteit rondom bagageafhandeling op te vatten als een melding. In eerste instantie heeft de NL Arbeidsinspectie geen actie ondernomen m.b.t. tot signalen over werkdruk bij de bagageafhandeling, omdat de timing gezien de chaotische situatie niet handig leek en er op Schiphol wordt gewerkt aan oplossingen.

Voor nadere informatie zie bijgevoegde mails.

[mail - Nieuwsuur - met reactie.pdf](#)

[mail - RI&E - met reacties.pdf](#)

[mail - aanpak bagageafhandeling Schiphol - reacties 1.pdf](#)

[mail - aanpak bagageafhandeling Schiphol - reacties 2.pdf](#)

Betrokken bedrijven

Er wordt zowel gesproken over bagageafhandeling als over de cargo sector. Nieuwsuur heeft aangegeven dat ze juist in de cargo sector een belangrijke kwestie hebben gevonden. De plannen van de NL Arbeidsinspectie voor actieve inspecties richten zich ook op die sector. Zie verder 'Plannen P&P – actieve inspectieprojecten'.

In de cargo sector zijn de volgende bedrijven werkzaam:

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

In de bagageafhandeling zijn dezelfde bedrijven werkzaam en nog een drietal andere bedrijven:

- Aviapartner B.V.
- Viggo Schiphol B.V. (sinds 1 jaar afhandelaar)
- Axxicom Airport Caddy B.V.

Bijgevoegde factsheet van Schiphol heeft het over KLM als grootste bagageafhandelaar met daarnaast nog de volgende afhandelaars: Aviapartner, dnata, Menzies en Swissport. Deze factsheet is echter achterhaald. Elk half jaar wordt opnieuw bepaald wie de bagageafhandeling mag uitvoeren.

[Factsheet Bagage op Schiphol.pdf](#)

Inspectieproject A667 (2004)

In 2004 is het inspectieproject A667 gestart.

Hieronder een gedeelte van de mail die [5.1.2.E] als antwoord op vragen van [5.1.2.E] heeft gestuurd.

Feiten bij afronding van inspectieproject (A667)

- *Project A667 Grondafhandeling fysieke belasting. Tilhulp CLS*
 - o *Laatste formeel contact, 2012 openstaande punten 2 van 3 zijn hiermee ingevuld*
- *Presentatie van Schiphol, Fysieke belasting in de bagagegebieden op Schiphol*
 - o *Voortgangsoverzicht na afronding project.*
- *Film van Schiphol 130410,*
 - o *Laatste formele bijeenkomst is opgenomen, [5.1.2.E] komt hierin aan het woord !*
- *Intern CLS publicatie*
 - o *Schiphol publicatie over hulpmiddel CLS voor koffer beladen in boxen*

Start van het project was in Juli 2004, afronding (afhandelingsbrief) in 2008 laatste contact n.a.v openstaande punten in nov 2010.

Bedrijven die meegenomen zijn in het project zijn:

- *Schiphol (BIG) calamiteiten groep die inspringt, schiphol handelt normaal geen bagage af maar door deze calamiteitengroep hebben we ze aangesproken.*
- *KLM*
- *Menzies*
- *Avia (partners)*
- *Asito*
- *Globe*

Enkele afhandelaren zijn gestopt en er zijn hiervoor "nieuwe" gestart. Daar heb ik geen zicht op, zijn dus ook nooit aangesproken. Ik haal van internet dat blijkbaar dnata en Swissport bagageafhandelen, ik kom Globe en Asito niet meer tegen.

- Als handmatig tillen van bagage voorkomt dan is dit niet nodig en niet wenselijk. Bedrijf SwissPort was ten tijde van start project A667 niet werkzaam en is dus niet door ons bezocht
- Bedrijven zijn "losgelaten" in 2008 omdat er voldoende vertrouwen was dat voorgenomen investeringen (aanpassing) uitgevoerd zouden worden en dat vertrouwen bleek in 2010 terecht. Hoewel er nog zeker wel fysieke knelpunten over bleven
- Focus is alleen tillen geweest, handmatig verplaatsen van karren bijvoorbeeld is niet in het project meegenomen. Reden was dat de stand van de techniek voor tilhulpmiddelen er niet was en dus een ambitus project om belangrijkste knelpunt voor gezondheid weg te nemen. Hulpmiddelen als bagagerobot en CLS bestonden niet

Zie verder de volledige mail met en bijlagen van 6.1,2,E

[mail - RI&E - informatie inspectieproject A667.pdf](#)

[Fysieke belasting Schiphol.docx](#)

[Project luchthavens fysieke belasting bij bagageafhandeling.doc](#)

[SCHIPHOL.pptx](#)

[Project A667 Grondaanpak fysieke belasting tilhulp CLS.docx](#)

[Schiphol Presentatie Arbeidsinspectie bagagekelders 10 november 2010 V0 1.pptx](#)

[CLS schiphol publicatie.pdf](#)

Meldingen Schiphol

Momenteel loopt een onderzoek m.b.t. werkzaamheden op de platforms bij diverse bedrijven. Het onderzoek richt zich op blootstelling aan gevaarlijk stoffen. De aanleiding hiervoor is een handhavingsverzoek van de FNV. Schiphol heeft samen met alle afhandelaren een taskforce opgericht n.a.v. onze inspecties. Het resultaat is onder andere dat alle PAGO's gelijk worden getrokken en ook de voorlichting en instructie wordt voor iedereen hetzelfde. Daarnaast zijn diverse bedrijven naar aanleiding van de inspecties bezig met een update van de RI&E. In het kader van dit project is ook bij alle betrokken bedrijven de RI&E opgevraagd.

Nummer	Zaaknaam	Projectcode	Plaats locatie	Medewerker	Status	Zaaksoort	Startdatum	Datum afgesloten
! 2133160	[SH01 def eis] Schiphol Nederland B.V.	Y0254	Schiphol	VERBODEN	In behandeling	Klacht	12-08-2021	
! 2144149	[SH03 zienswijze] Aviapartner B.V.	Y0254	Schiphol	VERBODEN	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
! 2144150	[SH04 zienswijze] Viggo Schiphol B.V.	Y0254	Eindhoven	VERBODEN	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
! 2144146	[SH05 zienswijze] Axxicom Airport Caddy B.V.	Y0254	Schiphol	VERBODEN	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
! 2144148	[SH06 zienswijze] dnata B.V.	Y0254	Schiphol	VERBODEN	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
! 2144144	[SH07 zienswijze] Menzies Aviation (LCC) B.V.	Y0254	Schiphol	VERBODEN	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
! 2144145	[SH08 zienswijze] Swissport Amsterdam B.V.	Y0254	Schiphol	VERBODEN	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
! 2144137	[SH09 zienswijze] KLM N.V.	Y0254	Luchthaven Schiphol	STUZE	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
! 2144670	[SH10 zienswijze] Worldwide Flight Services Holland	Y0254	Schiphol	VERBODEN	In behandeling	Klacht	08-12-2021	

Hieronder de link naar de overzichten van alle meldingen per bedrijf.

[meldingen Aviapartner B.V..xlsx](#)

[meldingen Axxicom.xlsx](#)

[meldingen dnata B.V. .xlsx](#)

[meldingen KLM CARGO OPERATION SPLFH.xlsx](#)

[meldingen Menzies.xlsx](#)

[meldingen Swissport.xlsx](#)

[meldingen Viggo Schiphol B.V..xlsx](#)

[meldingen Worldwide Flight Services Holland.xlsx](#)

Van alle vier in de factsheet van Schiphol genoemde bedrijven zijn in de loop der jaren een aantal ongevallen en/of klachten/signalen geregistreerd. De meeste klachten/signalen gaan over ATW, WML, Covid en de wijze van leidinggeven. In enkele gevallen wordt ook fysieke belasting benoemd. De meldingen waarin fysieke belasting voorkomt, zijn uit de volgende jaren: 2015 (2x), 2016 (2x), 2017 (1x), 2020 (1x), 2021 (1x) en 2022 (1x). Deze meldingen zijn geel gearceerd in de overzichten. In geen van de gevallen heeft een inspectie op fysieke belasting naar aanleiding van een melding plaatsgevonden, omdat geen sprake is van mogelijk zware overtredingen. In enkele gevallen heeft wel opvolging op andere onderwerpen plaatsgevonden.

Actieve inspecties

Bij slechts één van deze bedrijven heeft de afgelopen jaren een actieve inspectie plaatsgevonden. Dit betreft Swissport Cargo services The Netherlands B.V. In 2021 is hier o.a. geïnspecteerd op fysieke belasting in het kader van het inspectieproject 'Y0376 - DC Arbo fysieke belasting en aanrijdgevaar 2021'. Er zijn geen overtredingen fysieke belasting geconstateerd.

In het kader van het geplande actieve inspectieproject PSA (Y0549) is bij de cargo-bedrijven de RI&E opgevraagd. Zie verder 'plannen P&P'

Plannen P&P – actieve inspectieprojecten

In het kader van project Y0549 zullen PSA inspecties plaatsvinden bij de Cargo-sector. Hiervoor zijn inmiddels aankondigingsbrieven verstuurd waarin o.a. de RI&E is opgevraagd. In de project zal worden samengewerkt tussen de programma's PSA en Transport & Logistiek. 5.1.2.E is de projectleider voor 5.1.2.E. Tijdens de voorbereiding is geconcludeerd dat samen inspecteren op PSA en fysieke belasting niet mogelijk was. Het programma PSA gaat inspecteren op Schiphol. Zie verder de projectpagina [Y0549 Vervoer; luchtvaart SBA - Alle documenten \(rijksweb.nl\)](#) en [mail - aanpak bagageafhandeling Schiphol - reacties 2.pdf](#)

Het programma Transport en Logistiek gaat verkenningen naar fysieke belasting uitvoeren op de luchthavens in Maastricht en Eindhoven. Naar aanleiding daarvan wordt besloten een breder inspectieproject in de Cargo-sector dat in 2023 gaat plaatsvinden. De projectleider is 5.1.2.E en wordt 5.1.2.E

Beide programma's, zowel PSA als Transport en Logistiek richten hun activiteiten uitsluitend op de Cargo-sector. De bagageafhandeling wordt niet meegenomen in deze projecten.

Daarnaast ligt er een ontwikkelopdracht fysieke belasting voor 5.1.2.E

Andere relevante informatie

- [Interne instructie Arbomeldingen "Klachten & Signalen" Datum: april 2021, versie 2.3](#)
- [Checklist doorgeleiding GV vs 4-4.xlsx](#)

Samenvatting

Er zijn dus 8 bedrijven die zich op Schiphol bezig houden met vracht- en/of bagageafhandeling:

- KLM CARGO OPERATION SPL/FH*
- Swissport Cargo Services The Netherlands B.V.*
- Worldwide Flight Services Holland B.V. (alleen cargo)*
- Menzies World Cargo (Amsterdam) B.V.*
- dnata B.V.*
- Aviapartner B.V.
- Viggo Schiphol B.V. (sinds 1 jaar afhandelaar)
- Axxicom Airport Caddy B.V.

In het inspectieproject A667 'Grondafhandeling fysieke belasting' is slechts een deel van deze bedrijven bezocht, de niet bezochte bedrijven waren destijds geen bagageafhandelaar op Schiphol. Destijds zijn investeringen gedaan om fysieke belasting door tillen te beheersen. De bedrijven zijn "losgelaten" in 2008 omdat er voldoende vertrouwen was dat voorgenomen investeringen (aanpassing) uitgevoerd zouden worden en dat vertrouwen bleek in 2010 terecht. In dat project is geen aandacht geweest voor fysieke belasting door handmatig verplaatsen van karren.

In 2021/2022 zijn al deze bedrijven in het kader van het handhavingsverzoek geïnspecteerd op blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Bij al deze bedrijven is in dat kader de RI&E opgevraagd.

In 2022 staan 5 van deze bedrijven (zie *) ingepland voor een PSA inspectie. In dat kader is bij al deze bedrijven een RI&E opgevraagd.

Van deze bedrijven zijn de afgelopen jaren een behoorlijke hoeveelheid meldingen binnengekomen bij den NLA. Slechts enkele betroffen fysieke belasting.

Het geplande inspectieproject op gebied van fysieke belasting betreft in eerste instantie slechts een verkenning. Deze verkenning is niet gepland op Schiphol, maar op andere luchthavens.

Vragen/voorstel

Is het gezien bovenstaande een idee om de uitzending van Nieuwsuur af te wachten en op basis daarvan af te wegen wat we gaan doen op Schiphol in relatie tot bagage- en vrachtafhandeling? We zijn op Schiphol al bezig met twee prioritaire onderwerpen, namelijk PSA en blootstelling gevaarlijke stoffen. Er is een inspectieproject op fysieke belasting gepland. In de lopende trajecten is aandacht voor de RI&E.

Bij al deze bedrijven loopt al minimaal één traject (HH-verzoek) van de NLA, bij een deel is al een tweede inspectietraject (PSA) opgestart. Willen wij hier nog een derde traject aan toevoegen?

Wanneer het antwoord hierop 'ja' is, willen we dan alle 8 bedrijven bezoeken? In welke vorm gaan we dat dan gieten? Wordt dit dan een 'mini-inspectie project'? Gaat de projectmanager M&V Arbo dit dan trekken? Of is het beter dit bij Transport en Logistiek te beleggen?

Is het een optie om de verkenningen van het programma Transport en Logistiek te verplaatsen van Eindhoven en Maastricht naar Schiphol en deze wellicht z.s.m. uit te voeren? Na de verkenning dan contact zoeken met de taskforce die Schiphol recent samen met alle afhandelaren heeft opgericht? Beperken we deze verkenningen dan, zoals gepland tot de Cargo-bedrijven of nemen we ook bedrijven mee die alleen bagageafhandeling doen?

Wanneer we niet op korte termijn al deze bedrijven gaan inspecteren op fysieke belasting, gaan we dan de hiervoor in aanmerking komende bedrijven wel opnemen in het in 2023 geplande project fysieke belasting bij Cargo bedrijven? Wat willen we dan doen richting de bedrijven die uitsluitend bagage afhandelen?

Voorstel

- Afwachten wat de uitzending Nieuwsuur te weeg brengt
- Verder uitvoeren van de geplande inspecties, verkenningen en onderzoeken
- Verkenningen Maastricht en Eindhoven uitbreiden of verplaatsen naar Schiphol
- De RIE's die zijn opgevraagd bij de 5 bedrijven ook beoordelen op fysieke belasting. Indien hieruit grote tekortkomingen blijken, deze bedrijven bij de PSA -inspectie ook hierop inspecteren.

Betrokkenen

Met de volgende personen is in het kader van dit signaal afgestemd:

- [5.1,2,E] – [5.1,2,E] ARBO M&V
- [5.1,2,E] – [5.1,2,E] Transport en Logistiek
- [5.1,2,E] – [5.1,2,E] PSA/Ardis
- [5.1,2,E] – [5.1,2,E] PSA/Ardis
- [5.1,2,E] – [5.1,2,E] Transport en Logistiek
- [5.1,2,E] [5.1,2,E] BmGS
- [5.1,2,E] – [5.1,2,E]
- [5.1,2,E] – [5.1,2,E] Benl
- [5.1,2,E] – [5.1,2,E] loket Meldingen

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Tue, 16 Aug 2022 10:31:01 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: NIOSH Nieuwsuur

[5.1,2,E]

Dat gaat zeker gebeuren!

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 16 augustus 2022 11:29
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: NIOSH Nieuwsuur

Ja op papier zeker. Zoals gezegd sta ik klaar om de kelders van Schiphol weer wakker te krijgen ☺
Graag zelfs.

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 16 augustus 2022 11:29
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: NIOSH Nieuwsuur

[5.1,2,E]

Dank. Zit toch allemaal mooi in elkaar. Althans op schrift, nu nog de praktijk. Wordt vervolgd.

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 16 augustus 2022 11:23
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: NIOSH Nieuwsuur

Ja correct. Voor berekening van een tilsituatie hanteren we de NIOSH norm, gelijk met de meeste EU landen.
Voor repeterend werk is de HARM
Voor statisch werk is de WHI
Voor duwen en trekken is de DUTCH
Voor

De NIOSH berekend hoeveel ik mag tillen gegeven een bepaalde situatie. Bv 8 uur werken, 1x per 2 min tillen van de grond naar een kar.
Als NIOSH als uitkomst geeft bv 8 kg. Dan betekent dat dat ik 8 kg kan tillen in die situatie waarbij er geen gevaar voor de gezondheid is door het tillen

Bv een koffer is 6 kg, NIOSH zegt dat ik 8kg mag tillen dat is $6/8 = \text{Lifting index (LI)} 0,75$
Als de koffer 22 kg is en ik mag 8 tillen volgens NIOSH dan is dat $22/8 = \text{LI van } 2,75$

Een Li > dan 2 is ook een beroepsziekte meldings criteria. Voor de NLA is Li > 1 = mogelijk gevaar voor gezondheid dus goed in de RIE, stand van de wetenschap etc etc toepassen en werknemers voorlichten, onderrichten en toezicht houden.

LI > 2 is rood dus situatie moet verbeterd worden. Tenzij de SWPD of redelijkheid dit niet toestaat. Niet voor alles is een oplossing, denk aan sjoeren. Wel kan je de duur van werken dan verminderen. Als redelijk. Juridisch gedoe wordt dit dus

Groeten [5.1,2,E]



5.1.2.E

5.1.2.E

Nederlandse Arbeidsinspectie

Mobiel 5.1.2.E

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

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

Verzonden: dinsdag 16 augustus 2022 10:24

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

Onderwerp: NIOSH Nieuwsuur

5.1.2.E

Het klopt toch dat wij, als Arbeidsinspectie de niosh-normen hanteren (van max 23 kg gewicht in optimale tilsituatie, niosh staat ook in toelichting arbobesluit 5.2) en niet bv de IATA-norm van de luchtvaartindustrie van max gewicht van 32?

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: Tue, 16 Aug 2022 13:40:56 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: Nieuwsuur Schiphol
Attachments: Nieuwsuur.RIE.docx

[5.1.2.E] [5.1.2.E]

Nieuwsuur heeft eerste specifieke vraag gesteld m.b.t. Schiphol.

Zie vraag hieronder. In bijlage het antwoord. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

Hoi [5.1.2.E] nog even een vraagje. Jullie hebben meegekeken met de tilhulpen etc in de jaren 2011, 2012, maar de laatste keer dat jullie echt ter plekke de RI&E's controleerden en de werkplaatsen en de arbeidsomstandigheden van personeel op Schiphol op het specifieke punt van fysieke belasting was voor cargo in 2002, en voor bagage in 2004, klopt dat?

[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 grondafhandelaars 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: Wed, 17 Aug 2022 13:34:59 +0100
To: "[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>
Subject: RE: reactie Nieuwsuur

Dank. Overgenomen.

[5.1.2,E]

Van: [5.1.2,E] <[5.1.2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 17 augustus 2022 14:17
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>
Onderwerp: RE: reactie Nieuwsuur

Hoi, zie paar suggesties, kijk maar of dit handig is. [5.1.2,E]

Van: [5.1.2,E] <[5.1.2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 17 augustus 2022 12:59
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>
Onderwerp: RE: reactie Nieuwsuur

Lijkt mij een prima reactie. Ik heb [5.1.2,E] gevraagd alvast een klein team samen te stellen hiervoor.
Groet [5.1.2,E]

Van: [5.1.2,E] <[5.1.2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 17 augustus 2022 11:47
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>
Onderwerp: reactie Nieuwsuur

[5.1.2,E] [5.1.2,E] [5.1.2,E]

Nieuwsuur heeft nu formeel gevraagd om een reactie op de uitzending. Weliswaar hebben we die nog niet gezien, maar ze hebben wel een uitgebreide beschrijving gegeven van hun bevindingen. Die hebben jullie al eerder gekregen.

Hierbij de reactie die ik wil versturen.

[5.1.2,E]

[5.1.2,E]

[5.1.2,E]

M [5.1.2,E]

www.inspectiewerkt.nl
www.NLarbeidsinspectie.nl

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Thu, 25 Aug 2022 14:37:10 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Cc: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE:
Attachments: Rapportage Zelfinspectietools definitief 2017.pdf, Rapportage Zelfinspectietools definitief 2013.pdf, 20220101 Rapportage Effectmeting Zelfinspectie 2021 - DEF iets contractrijker.pdf, 20220616 effectonderzoek ZIT - toezichtsfestival.pdf

Hoi [5.1,2,E]

Vraag: of de zelfinspectietools ook worden onderzocht op effectiviteit, en wat uit die eventuele onderzoeken is gebleken.

Antwoord: Ja. We laten elke vier jaar gebruikersonderzoek doen, waarbij we kijken naar bekendheid, gebruik en de mate waarin de tools aanzetten om actie te ondernemen om gezonder, veiliger en eerlijker te werken. We weten daardoor dat wanneer mensen een zelfinspectietool gebruiken, ze vaker dan anderen overgaan tot het nemen van maatregelen om eerlijker, gezonder en veiliger te werken. Als het ons dus lukt om mensen naar de zelfinspectietools te geleiden, ligt het voor de hand dat men ook actie onderneemt. Deze aanname is gebaseerd op verschillende onderzoeken:

- Gebruikersonderzoek door Intomart Gfk (2013) onder werkgevers en/of de vertegenwoordigers van de werkgever die belast zijn met arbozaken in het bedrijf. In het onderzoek werd vooral gekeken naar bekendheid, gebruik en beoordeling van de zelfinspectietool. De gebruikers waren positief over de zelfinspectietools en de helft van de gebruikers nam na gebruik ook maatregelen. Omdat het aantal mensen dat de tools kende nog vrij laag was, is de jaren daarna ingezet op het vergroten van de bekendheid.
- Gebruikersonderzoek door GfK (2017) naar bekendheid, gebruik en de – op basis van de tools – genomen maatregelen. Ook uit dit onderzoek bleek dat er een positieve relatie is tussen bekendheid en gebruik van de tools en het vervolgens nemen van maatregelen.
- Gebruikersonderzoek door MarketResponse (2021) naar behoefte aan een dergelijk middel, bekendheid, gebruik en de mate waarin gebruikers tot actie overgaan na het gebruiken van de tools. De bekendheid van de tools onder de doelgroep is stabiel: een kwart van de bedrijven. Van mensen die de tools kennen gebruikt 50% ze wel eens. Van de gebruikers neemt de helft daarna maatregelen, met name technische. We concluderen dat het zinvol is om te blijven werken aan het vergroten van de bekendheid en het verleiden om de tool daadwerkelijk in te vullen.

Ik stuur ter informatie ook nog een presentatie mee, waarin we de tools beschrijven en laten zien welke rol ze hebben in onze communicatiemix (en de toezichtpraktijk).

Groet, [5.1,2,E]

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

Directie Analyse, Programmering en Strategie, Afdeling Communicatie Nederlandse Arbeidsinspectie

Bezoekadres: Croeselaan 15 Utrecht of 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

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 15:13
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW:

[5.1,2,E]

Zie hieronder. Gaat om deel geel gearceerd. Kan jij mij onze onderzoeken op dit terrein mailen?

Dank.

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nieuwsuur.nl>
Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 14:14
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: Re:

Veel dank, 5.1.2.E

Nog even over de boetes. En het aantal fte's bij de inspectie. Ik kom op de volgende getallen:

2021 - 1.424 boetes - 1.510 fte
2020 - 1.253 boetes - 1.387 fte
2019 - 1.778 boetes - 1.335 fte
2018 - 2.035 boetes - 1.250 fte
2017 - 2898 boetes - 1.125 fte

2016 - 3.685 boetes - 1.149 fte
2015 - 3.183 boetes - 1.185 fte
2014 - 2.912 boetes - 1.168 fte
2013 - 3793 boetes - 1.097 fte
2012 - 3376 boetes - 1.114 fte

Ik blijf het toch opmerkelijk vinden dat het aantal fte's toeneemt maar het aantal boetes af, ondanks de kleine opleving in 2021 ten opzichte van 2020 waar je op wijst (dat aantal boetes is alsnog minder dan de helft van het aantal in 2012 en 2013, terwijl het aantal fte's juist hoger ligt). Ik kan nog verder teruggaan in de jaren maar in dit overzicht wordt het al wel duidelijk.

Die vraag is eveneens van belang omdat het aantal inspecties zelf óók is afgenomen. Die heb ik ook even op een rijtje gezet:

Aantal inspecties:

2009 - 34.000
2010 - 22.000
2011 - 28.000
2012 - 28.000
2013 - 23.000
2014 - 23.000
2015 - 21.000
2016 - 20.000
2017 - 15.500
2018 - 10468
2019 - 11733
2020 - 15462
2021 - ontbreekt - weet jij het getal?

Komt dit nou omdat jullie wel nieuwe mensen krijgen maar dat die niet als inspecteur gaan werken, maar iets anders doen? Tot aan 2016 maken jullie in de jaarverslagen een uitsplitsing van het aantal fte's naar het totaal aantal inspecteurs, maar na dat jaartal niet meer. Ik kan dus niet nagaan wat die extra fte's dan precies zijn gaan doen. Je schrijft dat er ook mensen 'op kantoor' gaan werken, maar wat doen die mensen dan precies, wat is hun functie?

Graag zou ik willen weten of deze cijfers kloppen, wellicht heb ik iets verkeerd geïnterpreteerd.

En ik wil graag weten hoe jullie zelf verklaren dat jullie minder beboeten en minder inspecteren, ondanks een hoger aantal fte's. Het is natuurlijk goed mogelijk dat het aantal inspecties en boetes niet samenhangt met het aantal beschikbare fte's dan wel inspecteurs, maar met een bepaalde beleidskeuze. Ik las in jullie eigen jaarverslag dus over een sterkere inzet op communicatie-campagnes en zelfinspectietools als verklaring voor de daling in boetes, maar dat lijkt mij in je reactie niet echt te bevestigen - je stuurt me wel een verdiepend verhaal dat hieraan raakt. Maar is dit inderdaad de verklaring?

Ook zou ik graag willen weten:

Hoeveel communicatie/pr/sociamedia-medewerkers jullie er de afgelopen tien jaar (uitgesplitst per jaar) bij hebben gekregen. Dit staat niet in jullie jaarplannen/verslagen.

En: of de zelfinspectietools ook worden onderzocht op effectiviteit, en wat uit die eventuele onderzoeken is gebleken.

Alvast heel veel dank, ik hoor graag.

Groet,

5.1.2.E

5.1.2.E

onderzoeksjournalist

Tel: 5.1.2.E



NTR|NOS Nieuwsuur | Post office box 29200 | Hilversum, 1202MP The Netherlands

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

Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 12:46

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

Onderwerp:

5.1.2.E

Ik heb geprobeerd al je vragen/opmerkingen die je via de app had gesteld te beantwoorden. Hoewel je eigenlijk geen vragen stelt, maar een analyse maakt van een aantal zaken.

ICF

Het Inspectie Control Framework is in mei 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden. TK 2017, 34 550 XVV, nr 74. De middelen uit het regeerakkoord worden – geleidelijk oplopend naar 2022 – vrijgemaakt voor versterking van de handhavingketen. Beginnend met 13 miljoen euro in 2018, 25 miljoen euro in 2019, 31 miljoen euro in 2020, 38 miljoen euro in 2021 en 50 miljoen euro structureel vanaf 2022. Dat betekent een uitbreiding van de inspectie op alle terreinen, niet alleen inspecteurs en rechercheurs, maar ook 'voor mensen op kantoor'. De afgelopen jaren hebben we al veel nieuwe inspecteurs mogen

begroeten. Dat betekent niet dat ze direct aan het werk kunnen, ze doorlopen eerst een opleiding. Na ongeveer een jaar zijn ze volledig inzetbaar. De structurele formatie van de Arbeidsinspectie zal uitkomen op circa 1570 fte.

De versterking van de inspectie is feitelijk op vier punten:

- Arbeidsomstandigheden: de balans tussen ongevalsonderzoek en actieve programmering;
- Besluit risico's zware ongevallen (Brzo): de mate van gezamenlijk inspecteren met Brzo-partners;
- Intelligence gestuurd werken: de mate van gezamenlijke risicoanalyse met andere bedrijveninspecties en toezichthouders;
- Arbeidsuitbuiting/eerlijk werk: de intensiteit van de aanpak van uitbuiting, onderbetaling en andere arbeidsmarktfraude.

Van streepjes naar effect

De afgelopen jaar is bij de inspectie de beweging ingezet van 'streepjes naar effect'. Dat laatste betreft de omschakeling van sturen op aantallen inspecties naar het sturen en verantwoorden op maatschappelijk effect als meerjarige ontwikkelopgave. De Inspectie maakt haar effect op verschillende manieren zichtbaar. Bij het kiezen en vormgeven van de interventie wordt op voorhand rekening gehouden met de motieven van overtreders en inzichten uit de gedragswetenschappen, zodat verwacht mag worden dat de interventie effectief is. Daarna is een eerste stap in het meten van effect het inzichtelijk maken hoeveel bedrijven met de ingezette interventies worden bereikt. Geen bereik, dan ook geen effect. Sturen op effect is dus ook sturen op bereik. Een tweede stap is plausibel maken of aantonen in hoeverre de interventies van programma's effect hebben gehad. Hebben ze ook de gewenste gedragsverandering bij werkgevers en werknemers teweeggebracht? Dit effectonderzoek behelst niet alleen kwantitatief of (quasi-) experimenteel onderzoek, maar ook storytelling, een casestudy en raadpleging van deskundigen. De Inspectie wil haar maatschappelijk effect met name realiseren door bij te dragen aan een verbeterde naleving van wetgeving. Hierbij gaat de Inspectie uit van de beleidstheorie waarop de wetgeving is gebaseerd. Dat betekent de aanname dat de naleving van de arbeidswetten en de uitvoering van de sociale zekerheid bijdragen aan gezond, veilig en eerlijk werk en bestaanszekerheid voor iedereen. Een derde stap is daarom inzichtelijk maken of de naleving is verbeterd. Dat kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door een meting bij bedrijven in een (sub)sector uit te voeren.

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 te overtreden de basis zijn voor de keuze voor het meest effectieve instrument. Als overtredingen bijvoorbeeld voortkomen uit onwetendheid, is het vergroten van kennis van de regels effectief. Doelbewuste en structurele overtredingen zijn meer gebaat bij repressief optreden.

Kennis over effectiviteit komt zowel uit de gedragswetenschappelijke literatuur als uit effectmetingen van interventies. Door de inzet van een inspectiebreed Behavioral Insights Team (BIT) besteedt de Inspectie ook in de vormgeving en uitvoering van interventies nadrukkelijker aandacht aan gedragsinzichten. Het team ondersteunt programma's hierbij. Ook wordt het BIT ingezet om te bepalen hoe er meer effect kan worden behaald uit het openbaar maken van inspectiegegevens.

Het aantal boetebeschikkingen in 2020 bedroeg 1.253, in 2021 was dat aantal 1.424.

Onaangekondigde inspecties

Ik weet niet precies wie je verteld heeft dat wij onze inspecties aankondigen, maar dat is niet correct. Alleen de inspecties bij BRZO bedrijven worden meestal aangekondigd. Dit omdat het hier om grote complexen gaat en we vaak naar een bepaald onderdeel van het complex willen. Daarvoor is van te voren overleg voor nodig. Soms geven we via een branche vereniging door, bijvoorbeeld groothandels van chemische stoffen, dat er het komend jaar inspecties plaatsvinden. De individuele bedrijven weten echter niet of de inspectie bij hen langskomt. Maar je kan stellen dat ruim 90% van onze inspecties onaangekondigd zijn.

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Thu, 25 Aug 2022 16:15:21 +0100
To: "[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>
Subject: RE:

[5.1,2,E]

Top en dank voor de snelle check en het commentaar erbij. Daar kan ik zeker wat mee.

Groet en prettige avond

[5.1,2,E]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: donderdag 25 aug. 2022 5:06 PM
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Kopie: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW:

Hallo [5.1,2,E]

Zie onze check en bevindingen in onderstaande mailwisseling. Met betrekking tot relatie aantal fte en productie geldt dat we in het kader van streepjes naar effect, zoals ook toegelicht in meerdere jaarverslagen voor effect zijn gaan kiezen waardoor we soms heel veel tijd in een enkele zaak zijn gaan steken.

Bekend voorbeeld is de zaak waarbij twee inspecteurs een heel jaar zijn bezig zijn geweest met het onderzoeken van 1 ongeval waarbij werd aangetoond dat bij een bedrijf sprake was van een niet op veiligheid gerichte bedrijfscultuur. In de gesprekken tussen de nabestaanden en het bedrijf heeft dit rapport een belangrijke rol gespeeld in de ommekeer bij het bedrijf om voortaan miljoenen te besteden voor het verbeteren van de veiligheidscultuur. 1 streepje, geen boete wel veel effect ook weer als voorbeeld naar andere bedrijven waarom investeren in veiligheidscultuur loont.

Zie ook interview [5.1,2,E] van streepjes naar effect en er heeft ook een toelichting plaatsgevonden volgens mij voor de vast kamer commissie SZw om die omslag van streepjes naar effect toe te lichten. [NVVKinfo 2019-1 Van vinkjes zetten naar effect.pdf \(1\).pdf](#)

Verder heb ik al aangegeven dat daling boetes voor een deel ook te verklaren is uit het niet meer behoeven te hebben van een tewerkstellingsvergunning door Polen, Roemenen en Bulgaren. Deze werd voor Polen reeds afgeschaft in 2012 en voor Roemenen en Bulgaren in 2014. Het opstellen van boeterapporten en de uiteindelijk beoeteoplegging ijlen daar in de cijfers nog tot twee jaar daarna op na.

Na de beëindiging van tewerkstellingsvergunning voor Polen werd die leemte snel opgevuld door Roemenen en Bulgaren maar na de beëindiging van een benodigde tewerkstellingsvergunning voor die nationaliteiten zagen wij een behoorlijk deel van de illegale arbeid en daarmee ook de boetes op grond van de WAV aanzienlijk teruglopen. Het werk verschoof weliswaar toen naar controles op onderbetaling WML en ATW, maar die onderzoeken zijn vele malen zo arbeidsintensief als een WAV onderzoek en de bewijsvoering is veel minder simpel rond te krijgen.

Verder speelt zijn het traject van streepjes naar effect en de inzet op andere vormen van toezicht dan alleen inspecties van invloed op de aantallen inspecties en ook op het aantal boeteopleggingen.

Allemaal wat kort door de bocht opgeschreven maar wellicht heb je er wat aan in je reactie naar betreffende journalist om platte redeneringen naar dalingen van efficiency en dergelijke te nuanceren.

Met ook dank aan [5.1,2,E] voor een groot deel van de check.

met vriendelijke groet,

[5.1,2,E]

[5.1,2,E]

Directie APS

Nederlandse Arbeidsinspectie

✉ Postbus 90801, 2509 LV, Den Haag

☎ 5.1.2.E

Kantoor Den Haag

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

Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 15:07

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

Onderwerp: FW:

5.1.2.E

Zie hieronder een cijfermatige opsomming van Nieuwsuur m.b.t. boetes, inspecties e.d. Is het mogelijk dat jullie deze op korte termijn checken of deze cijfers kloppen?

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

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

Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 14:14

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

Onderwerp: Re:

Veel dank, 5.1.2.E

Nog even over de boetes. En het aantal fte's bij de inspectie. Ik kom op de volgende getallen:

2021 - 1.424 boetes - 1.510 fte beide kloppen

2020 - 1.253 boetes - 1.387 fte aantal boetes klopt, aantal fte moet zijn 1348

2019 - 1.778 boetes - 1.335 fte beide kloppen

2018 - 2.035 boetes - 1.250 fte aantal boetes klopt, aantal moet zijn 1288
2017 - 2898 boetes - 1.125 fte aantal boetes klopt, aantal fte moet zijn 1127

2016 - 3.685 boetes - 1.149 fte, beide kloppen
2015 - 3.183 boetes - 1.185 fte, beide kloppen
2014 - 2.912 boetes - 1.168 fte, beide kloppen
2013 - 3793 boetes - 1.097 fte, beide kloppen
2012 - 3376 boetes - 1.114 fte, aantal fte klopt, aantal boetes moet zijn 3.672

Ik blijf het toch opmerkelijk vinden dat het aantal fte's toeneemt maar het aantal boetes af, ondanks de kleine opleving in 2021 ten opzichte van 2020 waar je op wijst (dat aantal boetes is alsnog minder dan de helft van het aantal in 2012 en 2013, terwijl het aantal fte's juist hoger ligt). Ik kan nog verder teruggaan in de jaren maar in dit overzicht wordt het al wel duidelijk.

Die vraag is eveneens van belang omdat het aantal inspecties zelf óók is afgenomen. Die heb ik ook even op een rijtje gezet:

Aantal inspecties:

2009 - 34.000 Niet gecheckt voor 2012 andere organisatie
2010 - 22.000 Niet gecheckt vóór 2012 andere organisatie
2011 - 28.000 Niet gecheckt vóór 2012 andere organisatie
2012 - 28.000, met ruime definitie inspecties, maar zonder ontheffingen: 27.045
2013 - 23.000, met ruime definitie inspecties, maar zonder ontheffingen: 23.363
2014 - 23.000, met ruime definitie inspecties, maar zonder ontheffingen: 22.487
2015 - 21.000, alleen inspecties (totalen ARBO, AMF en MHC): 21.138
2016 - 20.000, alleen inspecties (totalen ARBO, AMF en MHC): 18.922
2017 - 15.500 alleen inspecties (totalen ARBO, AMF en MHC):
2018 - 10468 alleen inspecties (totalen ARBO, AMF en MHC):
2019. - 11733 alleen inspecties (totalen ARBO, AMF en MHC):
2020 - 15462 alleen inspecties (totalen ARBO, AMF en MHC):
2021 - ontbreekt - weet jij het getal? Leveren wij niet meer extern, vanwege insteek van streepjes naar effect.

Graag zou ik willen weten of deze cijfers kloppen, wellicht heb ik iets verkeerd geïnterpreteerd.
Alvast heel veel dank, ik hoor graag.

Groet,

5.1.2.E

5.1.2.E

onderzoeksjournalist

Tel: 5.1.2.E



From: "[5.1,2,E]"
Sent: Fri, 26 Aug 2022 07:55:15 +0100
To: "[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>
Cc: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: voorzet nieuwsuur

Ja die zag ik ook, [5.1,2,E] schreef er ook een leuk stukje over op LinkedIn.

Vriendelijke groet,

[5.1,2,E]

[5.1,2,E]

[5.1,2,E]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: vrijdag 26 aug. 2022 8:49 AM
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>, [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>, [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Kopie: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: voorzet nieuwsuur

<https://verslaggeving.afm.nl/onze-handhaving-in-perspectief/>

AFM heeft net dit gepubliceerd, ik vond het wel handig uitgelegd.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: vrijdag 26 aug. 2022 8:45 AM
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>, [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Kopie: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: voorzet nieuwsuur

Hoi, ik ga ook nog reageren, heeft het haast, moet het vandaag terug naar nieuwsuur?

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: vrijdag 26 augustus 2022 08:44
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>; [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>
Onderwerp: RE: voorzet nieuwsuur

de cijfers geven een helder beeld van de door de Arbeidsinspectie gehanteerde toezichtsstrategie. Kort gezegd komt die er op neer steeds bekeken wordt welk concreet effect de inspectie wil bereiken en wat de beste interventie is om dat effect te bereiken. Inspecteren en boetes op leggen maken deel uit van de set aan interventies. Die strategie is niet uniek, vrijwel alle grote toezichthouders werken (steeds meer) zo.

Hoe werkt dat dan?

Concreet voor de arbeidsinspectie:

De motieven van werkgevers om regels te overtreden en inzichten vanuit de gedragswetenschap bepalen de keuze welke mix van interventies in een bepaalde situatie het beste door de Arbeidsinspectie kan worden ingezet. Bij onwetendheid van de werkgever is dat bijv. nalevingscommunicatie, maar bij een malafide werkgever is het instrument van een inspectie of zelfs een strafrechtelijk onderzoek efficiënter.

Wanneer een overtreding wordt geconstateerd kan in eerste instantie een waarschuwing of bestuurlijke boete worden opgelegd, maar de Arbeidsinspectie kan bij volharding door de werkgever steeds zwaardere maatregelen nemen zoals preventieve stillegging van een bedrijf (voor 1-3 maanden) of bestuursdwangmaatregelen opleggen, zoals een last onder dwangsom of een last onder bestuursdwang.

Vriendelijke groet,

5.1.2.E

5.1.2.E

5.1.2.E

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

Datum: donderdag 25 aug. 2022 3:11 PM

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>, 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>, 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>

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

Onderwerp: FW:

5.1.2.E 5.1.2.E 5.1.2.E

Zie hieronder vraag van Nieuwsuur. Zojuist toegelicht aan 5.1.2.E en 5.1.2.E De cijfers laat ik nog even checken bij PC&F, maar kloppen ongetwijfeld.

Van belang is nu om een zo correct mogelijk antwoord te geven. Suggesties, kort krachtig, zijn welkom. Maak ik er daarna een mooi verhaal van.

De laatste vraag m.b.t. onze eigen afdeling doen we wel zelf. Overigens een bijzondere vraag.

Dank en groet,

5.1.2.E

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

Verzonden: donderdag 25 augustus 2022 14:14

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

Onderwerp: Re:

Veel dank, 5.1.2.E

Nog even over de boetes. En het aantal fte's bij de inspectie. Ik kom op de volgende getallen:

2021 - 1.424 boetes - 1.510 fte
2020 - 1.253 boetes - 1.387 fte
2019 - 1.778 boetes - 1.335 fte
2018 - 2.035 boetes - 1.250 fte
2017 - 2898 boetes - 1.125 fte

2016 - 3.685 boetes - 1.149 fte
2015 - 3.183 boetes - 1.185 fte
2014 - 2.912 boetes - 1.168 fte
2013 - 3793 boetes - 1.097 fte
2012 - 3376 boetes - 1.114 fte

Ik blijf het toch opmerkelijk vinden dat het aantal fte's toeneemt maar het aantal boetes af, ondanks de kleine opleving in 2021 ten opzichte van 2020 waar je op wijst (dat aantal boetes is alsnog minder dan de helft van het aantal in 2012 en 2013, terwijl het aantal fte's juist hoger ligt). Ik kan nog verder teruggaan in de jaren maar in dit overzicht wordt het al wel duidelijk.

Die vraag is eveneens van belang omdat het aantal inspecties zelf óók is afgenomen. Die heb ik ook even op een rijtje gezet:

Aantal inspecties:

2009 - 34.000
2010 - 22.000
2011 - 28.000
2012 - 28.000
2013 - 23.000
2014 - 23.000
2015 - 21.000
2016 - 20.000
2017 - 15.500
2018 - 10468
2019. - 11733
2020 - 15462
2021 - ontbreekt - weet jij het getal?

Komt dit nou omdat jullie wel nieuwe mensen krijgen maar dat die niet als inspecteur gaan werken, maar iets anders doen? Tot aan 2016 maken jullie in de jaarverslagen een uitsplitsing van het aantal fte's naar het totaal aantal inspecteurs, maar na dat jaartal niet meer. Ik kan dus niet nagaan wat die extra fte's dan precies zijn gaan doen.

Graag zou ik willen weten of deze cijfers kloppen, wellicht heb ik iets verkeerd geïnterpreteerd.

En ik wil graag weten hoe jullie zelf verklaren dat jullie minder beboeten en minder inspecteren, ondanks een hoger aantal fte's. Het is natuurlijk goed mogelijk dat het aantal inspecties en boetes niet samenhangt met het aantal beschikbare fte's dan wel inspecteurs, maar met een bepaalde beleidskeuze. Ik las in jullie eigen jaarverslag dus over een sterkere inzet op communicatie-campagnes en zelfinspectietools als verklaring voor de daling in boetes, maar dat lijkt mij in je reactie niet echt te bevestigen - je stuurt me wel een verdiepend verhaal dat hieraan raakt. Maar is dit inderdaad de verklaring?

Ook zou ik graag willen weten:

Hoeveel communicatie/pr/sociamedia-medewerkers jullie er de afgelopen tien jaar (uitgesplitst per jaar) bij hebben gekregen. Dit staat niet in jullie jaarplannen/verslagen.

En: of de zelfinspectietools ook worden onderzocht op effectiviteit, en wat uit die eventuele onderzoeken is gebleken.

Alvast heel veel dank, ik hoor graag.

Groet,

5.1.2.E

5.1.2.E

onderzoeksjournalist

Tel: 5.1.2.E



NTR|NOS Nieuwsuur | Post office box 29200 | Hilversum, 1202MP The Netherlands

From: "[5.1.2,E]"
Sent: Mon, 29 Aug 2022 09:15:52 +0100
To: "[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>
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>
Subject: RE: voorzet nieuwsuur

Hoi, ik ben even volledig overboard gegaan bij het formuleren van een antwoord!!

Zie onderstaand. Wat mij betreft niet bedoeld om lock stock and barrel door te sturen.

Is denk ik vooral iets om uit te pikken wat in je kraam te pas komt. En ik heb het voor onszelf even opgeschreven voor het gezamenlijke overzicht.

Bij aantallen FTE voor communicatie het ik een X en Y genoemd, [5.1.2,E] kan dat wel specifiek maken denk ik.

Wat deze journalist lijkt te doen, is hetzelfde als de val waarin de inspectie vroeger was gelopen. Die val is dat de rijkdom en veelheid van het werk met alle nuances erin wordt gereduceerd tot een tabel met cijfers. Alsof we 1 product (inspecties) hebben en alsof boetes het equivalent van 'winst' bij een bedrijf zijn.

De val van een cijfermatige opstelling is dat die eerst een suggestie wekken, en pas daarna komt de focus op wat die cijfers zouden kunnen zeggen. En dan is een daling vast slecht. Die val hadden we tien jaar geleden voor onszelf gezet door in de periode dat we veel inspecties deden, daar ook prat op te gaan. En toen het anders werd, hadden we dat niet pro-actief gemeld en kwamen we met ad-hoc verklaringen die het teveel buiten onszelf legden. In 2015 kwam dat op het bord van Asscher tijdens WGO in TK, [5.1.2,E] was erbij als [5.1.2,E]. Daar speelde overigens ook dat het werd geduid als uiting van tekort aan capaciteit door aantal kamerleden. Dat leidde in 2016 tot een motie die die vraag expliciet bij Asscher legde. Daarop is een doorlichting gedaan door ABD topconsult, daaruit kwam het ICF voort en daaruit de uitbreiding in het RA van oktober 2017.

'Als je wilt oordelen, moet je je erin verdiepen'. Het antwoord moet denk ik die boodschap tussen de regels door geven. Wellicht straks even bespreken bij ig-team.

Mvg

[5.1.2,E]

Hoi [5.1.2,E]

5.1.2.i; 5.2.1

Onderstaand voor de volledigheid meer achtergrond.

Groet, S.1.2.E

De cijfers zijn over het verloop van de jaren niet te duiden alsof het ceteris paribus is. Want er is nogal wat gewijzigd, zowel in de aanpak van de inspectie zelf als extern.

Hierbij in ieder geval belangrijke hoofdpunten en ik verwijs naar stukken die er nader op ingaan.

- In 2016 is ingezet op een ontwikkeling die effect centraal zet. Die noemen we ook wel 'van streepjes naar effect'. [kst-34550-XV-5.pdf \(officielebekendmakingen.nl\)](#). Die brief formuleert treffend dat sturen op aantallen onwenselijk is en waarom.
- In 2016 vond een trendbreuk plaats op het vlak van inspecties naar arbeidsmarktfraude (zie diezelfde brief). De primaire focus lag vanaf dat jaar niet meer op de Wet arbeid vreemdelingen, maar op alle 4 arbeidswetten (naast wav ook wml, atw, waadi). Later is daar ook de Wagweu nog bijgekomen. Een wav overtreding is bijvoorbeeld als een inspecteur iemand werkend aantreft die niet mag werken. Dat stel je vast door de identiteit vast te stellen en of er een werkvergunning kan worden getoond. Een WML overtreding of een ATW overtreding stel je meestal alleen vast door werknemers te horen, al dan niet via tolken, informatie over loonbetalingen te vragen van de werkgever, de boekhouding te onderzoeken, urenstaten op te vragen etc. Kortom, een heel andere werkwijze en ander type onderzoek.
- In 2016 is een externe doorlichting uitgevoerd. Zie [blg-791268.pdf \(officielebekendmakingen.nl\)](#). Onder andere met de aanbeveling om een inspectie control framework te maken.
- In 2017 is zo'n inspectie control framework gemaakt. [Inspectie Control Framework | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#). Dat leidde onder andere tot een tabel met andere kerncijfers in begroting en jaarplan/jaarverslag (zie pagina 54 van [kst-34775-XV-2.pdf \(rijksfinancien.nl\)](#).) Sinds die tijd wordt die tabel gehanteerd in begrotingen en jaarverslagen.
- In 2017 is extra geld toegekend voor de 4 doelen die in het inspectie control framework worden benoemd. Dat geld is beschikbaar gekomen in een oplopende reeks waarbij in 2022 het structurele niveau wordt bereikt. Het jaarplan 2018 ([Jaarplan Inspectie SZW 2018 \(pdf\) | Jaarplan | Nederlandse Arbeidsinspectie \(nlarbeidsinspectie.nl\)](#)) en het Meerjarenplan 2019-2022 ([Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid \(XV\) voor het jaar 2019 | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)) geven aan dat daarbij de n+1 regel geldt: geld voor extra capaciteit in jaar N leidt in jaar N+1 tot extra operationeel inzetbare capaciteit (werven, selecteren, opleiden, praktijkbegeleiding etc). In de jaarverslagen wordt over die ontwikkeling gerapporteerd.
- Een inzichtelijke figuur voor de verdeling van de capaciteit staat in het MJP. Die figuur laat zien welke verschillende disciplines je nodig hebt voor het toezicht en de interventiemix. Deze figuur, [zie onderaan deze mail](#), geeft door middel van de dikte van de lagen de onderlinge cijfermatige verhoudingen qua FTE tussen de disciplines aan. En toont de uitbreiding. In de tussenliggende jaren kunnen de verhoudingen tussen disciplines verschillen en het is ook niet gezegd dat die naar de toekomst toe vaststaand zijn.
- Qua communicatie laat die figuur al zien dat communicatie een klein onderdeel is. We hadden voor de uitbreiding zo'n x fte en na de uitbreiding y. Andere disciplines zijn dus veel sterker gestegen. En het is goed om je te bedenken dat in het kader van de onafhankelijkheid, de woordvoerder die vroeger vanuit SZW de inspectie deed, sinds 2018 ook echt in dienst is bij de inspectie. Tegelijk maken de communicatiemensen de producten, zoals inspectietools, uiteraard in nauwe samenspraak met specialisten op een terrein als arbo, fraude of gevaarlijke stoffen.
- Naast interventies die gericht zijn op overtredingen vaststellen en handhaven (dat kan met boetes zijn, maar ook door middel van waarschuwingen, eisen etc) worden ook interventies toegepast die zich richten op bewustwording en normbesef. Zie bijvoorbeeld pagina 14 van het jaarverslag 2020 over starters of de interventies gericht op de nog in ontwikkeling zijnde taak voor arbeidsmarktdiscriminatie, zie pagina 89 van dat jaarverslag.
- Andere relevante ontwikkelingen zijn de gedifferentieerde aanpak ongevalsonderzoek en de introductie van de familie inspecteur. De gedifferentieerde aanpak is zowel gedreven vanuit de organisatie zelf, inspecteurs vinden het niet effectief om dezelfde werkwijze te hanteren bij een bedrijf dat de veiligheid op orde heeft, als bij bedrijven die er met

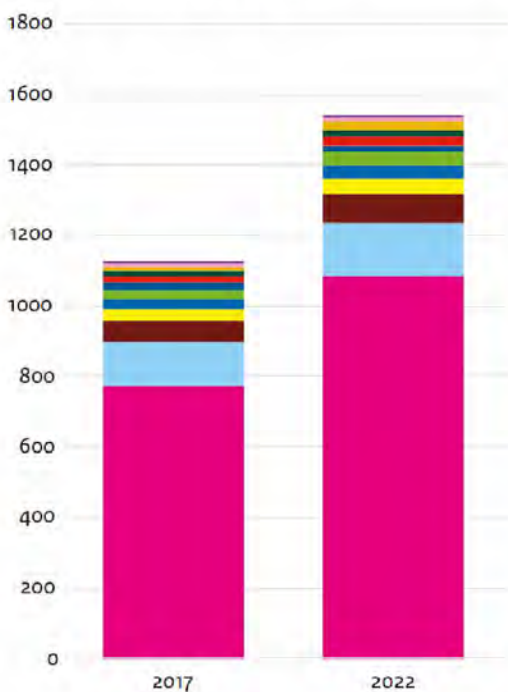
de pet naar gooien, als vanuit de wens in de tweede kamer om bij ongevallen meer te focussen op leren, voorkomen en investeren in veiligheid, dan in een focus op vaststellen van overtredingen en het opleggen van boetes. Die nieuwe werkwijze is de afgelopen jaren ontwikkeld en wordt sinds 2020 breder toegepast en ook nog voortdurend doorontwikkeld. Het door het bedrijf zelf maken van een rapportage over het ongeval en de lessen, komt daarmee centraal te staan. De familie inspecteur treedt op bij zware of dodelijke ongevallen. Het zijn 'gewone' arbo inspecteurs maar met extra opleiding voor de begeleiding van betrokkenen en nabestaanden. De familie-inspecteur doet niet het ongevalsonderzoek, maar geeft toelichting en uitleg en hulp aan de familie over het onderzoek, de rol van de inspectie, het openbaar ministerie etc.

- De inspectie aanpak in coronatijd was gericht op naleving van de overheidsmaatregelen en beperking van besmettingsrisico's en directe gedragsaanpassing. Handhaving met boetes was daarvan nog steeds onderdeel, maar was niet de meest effectieve interventie omdat het niet direct aangrijpt op het gedrag op de werkvloer. Door de introductie van de NOW regeling hebben we er tevens voor gekozen daarop ook een strafrechtelijke aanpak te formuleren. De inspectie heeft in 2020 het jaarplan tussentijds bijgesteld om die wijzigingen toe te lichten ([Kamerstukken | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)).
- Meer exogeen is de ontwikkeling dat de jurisprudentie voor een steeds verdere verfijning en vertakking zorgt van wat een inspecteur moet onderzoeken. Een goed inzicht in hoe steeds in iedere zaak de feiten en omstandigheden van het geval moeten worden bekeken (en dit wordt dus ook gedaan), staat bijvoorbeeld in de brief van 22 januari 2021. Die brief is in reactie op FD artikelen en kamervragen die juist het beeld schiepen alsof de inspectie een 'boetemachine' was. [vlfjs4quvoy3.pdf \(eerstekamer.nl\)](#)
- Per saldo geldt dus dat je wel totalen kunt tellen, maar dat het geen zeggingskracht heeft ten aanzien van de beoogde doelen. Sinds 2017 wordt in wezen voor het aggregatieniveau van de inspectie als geheel de tabel in begroting en jaarplan/jaarverslag gebruikt. En in jaarverslagen en in rapportages wordt ingegaan op de specifieke doelen voor ieder van de 15 inspectieprogramma's, de ingezette interventiemix en eventuele resultaten of effecten. Daarvoor moet je kijken op programmaniveau. Zie bijvoorbeeld de programmarapportage bedrijven met gevaarlijke stoffen [Toezicht op het werken met gevaarlijke stoffen 2016-2020 | Rapport | Nederlandse Arbeidsinspectie \(nlarbeidsinspectie.nl\)](#) of uitzendbureaus [Kamerstukken | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#). Of het stuk over kostenverschillen en arbeidsuitbuiting. [Arbeidsmarktbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#). Recente stukken zijn bijvoorbeeld de rapportage over distributiecentra [Projectrapportage Distributiecentra | Rapport | Nederlandse Arbeidsinspectie \(nlarbeidsinspectie.nl\)](#) of de [Rapportage WagwEU | Rapport | Nederlandse Arbeidsinspectie \(nlarbeidsinspectie.nl\)](#). Dit laatste laat ook treffend zien dat de inspecties bij deze nieuwe verplichting vooral ook gericht zijn geweest op het identificeren en oplossen van de kinderziektes en dat er een mix van instrumenten wordt ingezet om werkgevers te wijzen op wat ze nalaten, wat hun verplichtingen zijn en hoe ze die kunnen nakomen. Voor lopende projecten zoals met pakketbezorging of bouw en infra wordt nadrukkelijk op ketens geïntervenieerd vanuit de gedachte dat allerlei individuele overtredingen aan de brede basis van een keten kunnen samenhangen met hoe 'hoger' in de keten wordt gestuurd op kosten, veiligheid, gezondheid, arbeidsvoorwaarden en dat interventies 'hogerop' dan een hefboom kunnen zijn om overtredingen aan de basis te vermijden. De interventiemix is dan een combi van inspecteren aan de basis met interventies naar 'spelverdelers' of opdrachtgevers hogerop.
- In het jaarverslag 2020 en in dat van 2021 wordt daarnaast toegelicht dat we het concept interventiedekking aan het ontwikkelen zijn. En daar zijn ook cijfermatige inzichten over gegeven, zie deel 3 van het jaarverslag. Voor een aantal onderwerpen van de inspectie is in deel 2 van het jaarverslag inzicht gegeven in de dagelijkse werkwijze en resultaten aan de hand van uitgeschreven verhalen van medewerkers.

Grafiek 2 Groei formatie en opbouw naar functiegroepen

In legenda aandeel functiegroep in totale organisatie

Groeiformatie en functies



Functieverdeling 2022

- Directeuren toezicht, opsporing, strategie, personeel en IG. (0,3%)
- Communicatie (0,9%)
- Planning, control, financiën (1,6%)
- Beleidsondersteuning (1,3%)
- handhavingsbeleid (1,5%)
- programmering, signalering, onderzoek (1,3%)
- facilitair, personeel, organisatie, kwaliteit (2,3%)
- ICT en Informatie voorziening (2,5%)
- boete oplegger (boete, dwangsom, inning) (2,9%)
- frontoffice voor meldingen, signalen, klachten, ondersteuning (5,3%)
- inspecteurs, rechercheurs, onderzoekers kennis specialistisch (9,7%)
- Inspecteurs, rechercheurs, onderzoekers, analisten, projectleiders verbonden aan programma's en projecten (70,4%)

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

Verzonden: vrijdag 26 augustus 2022 08:59

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>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>

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

Onderwerp: RE: voorzet nieuwsuur

Heeft geen directe haast. Wil dinsdag reageren. Heb ondertussen de juiste cijfers van PC&F, die wijken bijna niet af van de lijst van Nieuwsuur. En ook zij constateren dat na 2012-2014 veel minder WAV boetes zijn uitgedeeld omdat Roemenen|Bulgaren toen direct mochten werken in Nederland. WAV-boete zo gereed, boetes WML|ATW vergen veel meer onderzoekstijd. Plus de verjuridisering van het bedrijfsleven.

From: "5.1,2,E"
Sent: Thu, 1 Sep 2022 07:36:50 +0100
To: "5.1,2,E" <5.1,2,E@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: zelfinspectietools

Ik ben bang van wel. Ja, dat is zo.

Groet, 5.1,2,E

5.1,2,E 5.1,2,E
5.1,2,e

.....
**Directie Analyse, Programmering en Strategie, Afdeling Communicatie
Nederlandse Arbeidsinspectie**

Bezoekadres: Croeselaan 15 Utrecht of 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

Van: 5.1,2,E <5.1,2,E@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 1 september 2022 08:34
Aan: 5.1,2,E <5.1,2,E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: zelfinspectietools

5.1,2,E

Prima, ik had het niet kunnen opschrijven. Nog wel een vraag. Die 24 duizend is dat per onderzoek?

5.1,2,e

Van: 5.1,2,E <5.1,2,E@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: donderdag 1 september 2022 08:25
Aan: 5.1,2,E <5.1,2,E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: zelfinspectietools

5.1,2,E zoiets?

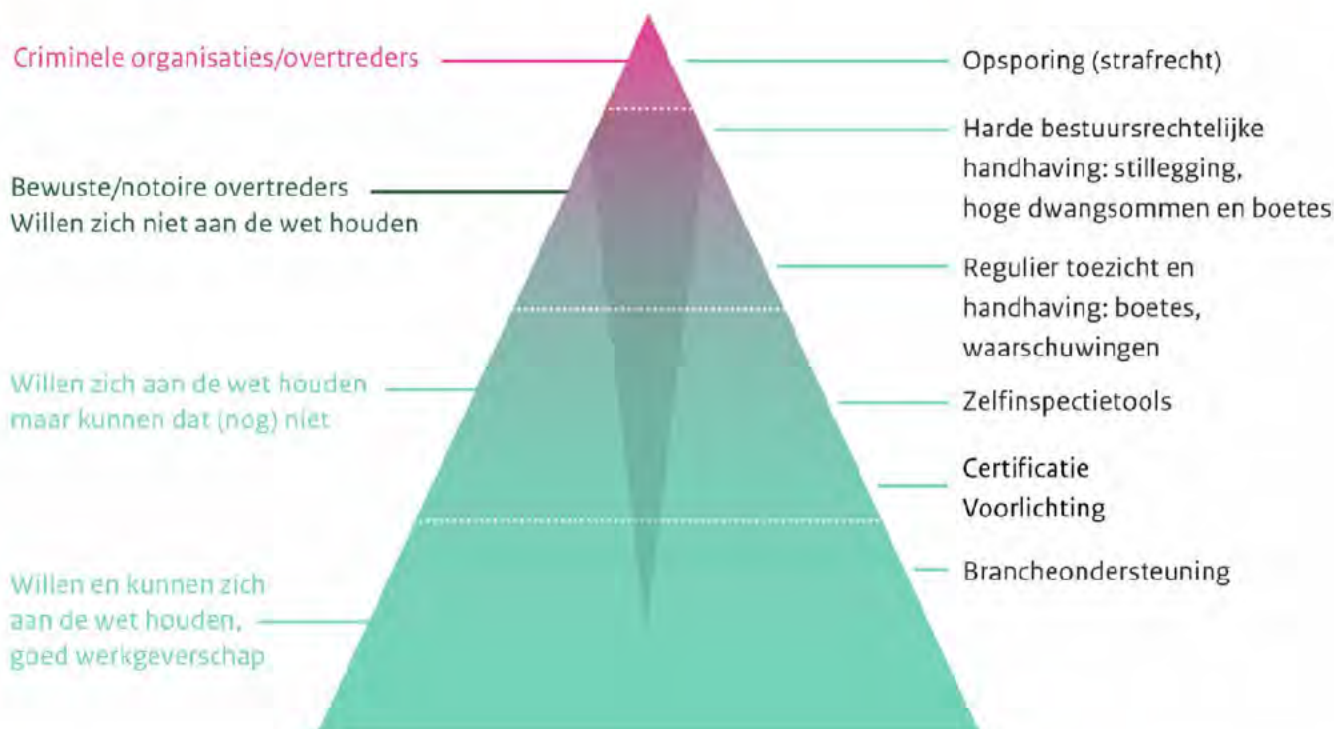
Het meten van gedrag, met daarbij ook nog zekerheid over de motivatie voor dit gedrag, is natuurlijk moeilijk te meten. Dat zou een groter en langduriger onderzoek vragen, met een controlegroep.
Wat bij communicatieonderzoek gangbaar is, is dat je een aantal zaken meet, waarbij het één voorwaarde is van het ander. En waarbij je in toenemende mate iets kunt zeggen over daadwerkelijk effect:

- Is de boodschap verstuurd?
- Heeft de boodschap de ontvanger bereikt?
- Is de boodschap aantrekkelijk/geloofwaardig genoeg voor de doelgroep?
- Biedt de boodschap handelingsperspectief voor de doelgroep?
- Leidt de boodschap tot een gedragsintentie?
- Heeft men dat gedrag daadwerkelijk vertoond?

De laatste 2 zaken zijn moeilijk te controleren en er is altijd sprake van sociaal wenselijke antwoorden. Toch denken we dat de onderzoeken een goede indicatie geven:

- Doordat we een extern bureau vragen te onderzoeken, zal de neiging sociaal wenselijk te antwoorden iets minder zijn.
- Een gespecialiseerd bureau weet hoe zij respondenten moeten selecteren om een zo representatief mogelijk beeld te krijgen.
- De eventuele sociale wenselijkheid is in ieder geval consistent: de antwoorden zijn in 2013, 2017 en 2021 vergelijkbaar, zij het dat het aantal mensen dat de tools kent toeneemt.

Wellicht ten overvloede goed om nog aan te geven op welk deel van de doelgroep we ons met deze tools richten: op werkgevers die in principe volgende de regels willen werken maar niet (helemaal) weten waaraan zij moeten voldoen (zie afbeelding). De tools zijn bedoeld als een check en eventueel aanpassing van het handelen. Die check kan ook als uitkomst hebben dat men voldoet aan de regels. In dat geval heeft het een versterkend effect. Gedragsverandering is in die zin zeker niet het enige doel.



Kosten:
De onderzoeksbureaus die voor ons werken vallen onder de raamovereenkomst van het rijk en werken met plafondtarieven. De door Nadere opdrachtgever aan Opdrachtnemer te betalen vergoeding onder deze Nadere overeenkomst zal maximaal €24.850,-- exclusief btw bedragen.

Groet, 5.1.2.E

5.1.2.E 5.1.2.E

5.1.2.E

**Directie Analyse, Programmering en Strategie, Afdeling Communicatie
Nederlandse Arbeidsinspectie**

Bezoekadres: Croeselaan 15 Utrecht of 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

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

Verzonden: donderdag 1 september 2022 07:28

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

Onderwerp: FW: zelfinspectietools

5.1.2.E

Heb je nog een reactie hierop.

Groet

5.1.2.e

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: donderdag 01 sep. 2022 1:06 AM

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

Onderwerp: Re: zelfinspectietools

Beste 5.1.2.e

Dank, maar hieruit blijkt niet dat de zelfinspectietools bewezen effectief zijn om de arbeidsomstandigheden te verbeteren. Het zijn voornamelijk effectmetingen van het bereik van campagnes, en een klein deel gaat over de manier waarop bedrijven zéggan dat ze de tools gebruiken voor het verbeteren van arbeidsomstandigheden - daarbij gaat het voornamelijk om 'technische' aanpassingen (dus op papier opschrijven dat men ergens mee aan de slag gaat). Kortom: deze onderzoeken gaan grotendeels niet over mijn vraag (ik bedoelde met 'effect' van de tools uiteraard niet hoe goed de campagne slaagde om bekendheid van zo'n tool te vergroten maar of ze daadwerkelijk bijdragen aan betere arbeidsomstandigheden) en het deel dat mijn vraag wel raakt levert daar in het geheel geen bewijs voor: dat bedrijven zelf *zeggen* dat zij op papier eea zouden hebben verbeterd nav het gebruik van de tool zegt immers weinig. De vraag is of het klopt, want dit zijn oncontroleerbare uitingen, geen feiten, de vraag is bovendien of bedrijven in staat zijn om dit überhaupt zelf goed in te schatten, en de vraag is tenslotte waar de aanpassingen daadwerkelijk, concreet in de praktijk (dus niet alleen 'technisch') toe hebben geleid, en óf ze ergens toe hebben geleid. Zoiets moet natuurlijk serieus onderzocht en gestaafd worden. Werknemers zonder arbo- of leidinggevende functie zijn bovendien überhaupt geen onderdeel van de enquêtes die je stuurt. Dat laatste punt alleen al maakt deze metingen eenzijdig en daarmee onbetrouwbaar voor wat betreft mijn vraag.

Is dit het enige dat er beschikbaar is mbt effectiviteit van inspectietools inzake verbeteren arbeidsomstandigheden?

Zo nee: zou je me dan de onderzoeken kunnen sturen die hier wél over gaan?

Zo ja: waarom is deze kwestie dan eigenlijk niet onderzocht? Waarom gaat de inspectie door met deze tools zolang de effectiviteit mbt verbetering arbeidsomstandigheden is aangetoond? Hoeveel geld is inmiddels aan de tools uitgegeven en hoeveel is nog begroot?

Ik hoor graag. Overigens is deze week wel echt de uiterlijke week voor een reactie, want we gaan binnen enkele dagen publiceren. Tot nu toe ben je steeds zeer vlug geweest met een reactie op onze vragen, waarvoor zeer veel dank. Ik zie jullie antwoord dus graag spoedig tegemoet!

Hartelijke groet,

5.1.2.E

[Outlook voor iOS](#) downloaden

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

Verzonden: Wednesday, August 31, 2022 3:51:08 PM

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

Onderwerp: zelfinspectietools

5.1.2.E

Je stelde de vraag of de zelfinspectietools ook worden onderzocht op effectiviteit, en wat uit die eventuele onderzoeken is gebleken. Het antwoord daarop is ja.

We laten elke vier jaar gebruikersonderzoek doen, waarbij we kijken naar bekendheid, gebruik en de mate waarin de tools aanzetten om actie te ondernemen om gezonder, veiliger en eerlijker te werken. We weten daardoor dat wanneer mensen een zelfinspectietool gebruiken, ze vaker dan anderen overgaan tot het nemen van maatregelen om eerlijker, gezonder en veiliger te werken. Als het ons dus lukt om mensen naar de zelfinspectietools te geleiden, ligt het voor de hand dat men ook actie onderneemt. Deze aanname is gebaseerd op verschillende onderzoeken:

- Gebruikersonderzoek door Intomart GfK (2013) onder werkgevers en/of de vertegenwoordigers van de werkgever die belast zijn met arbozaken in het bedrijf. In het onderzoek werd vooral gekeken naar bekendheid, gebruik en beoordeling van de zelfinspectietool. De gebruikers waren positief over de zelfinspectietools en de helft van de gebruikers nam na gebruik ook maatregelen. Omdat het aantal mensen dat de tools kende nog vrij laag was, is de jaren daarna ingezet op het vergroten van de bekendheid.
- Gebruikersonderzoek door GfK (2017) naar bekendheid, gebruik en de – op basis van de tools – genomen maatregelen. Ook uit dit onderzoek bleek dat er een positieve relatie is tussen bekendheid en gebruik van de tools en het vervolgens nemen van maatregelen.
- Gebruikersonderzoek door MarketResponse (2021) naar behoefte aan een dergelijk middel, bekendheid, gebruik en de mate waarin gebruikers tot actie overgaan na het gebruiken van de tools. De bekendheid van de tools onder de doelgroep is stabiel: een kwart van de bedrijven. Van mensen die de tools kennen gebruikt 50% ze wel eens. Van de gebruikers neemt de helft daarna maatregelen, met name technische. We concluderen dat het zinvol is om te blijven werken aan het vergroten van de bekendheid en het verleiden om de tool daadwerkelijk in te vullen.

Ik stuur ter informatie ook nog een presentatie mee, waarin we de tools beschrijven en laten zien welke rol ze hebben in onze communicatiemix (en de toezichtpraktijk).

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 1 Sep 2022 07:47:45 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE:

Dag [5.1.2.e] je weet het vast wel maar het IG team heeft besloten niet te wachten op de uitzending en dus starten we morgen met bezoeken aan alle bagageafhandelaren.

Deze inspectiebezoeken moeten er toe leiden dat fysieke belasting geen gevaar voor de gezondheid meer mag zijn. Mag dat geconstateerd worden. Er zijn meerdere nieuwe spelers dus we gaan zien wat er gaande is.

Groeten [5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 31 augustus 2022 10:28
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE:

[5.1.2.E]

En ik maar denken dat alles zo lekker simpel is.

Kom hier wel uit (voorlopig). Maar ja, je weet maar nooit met Nieuwsuur. Ze hebben nog steeds geen datum voor de uitzending gepland.

Groet,

[5.1.2.e]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: woensdag 31 augustus 2022 09:58
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE:

Dag [5.1.2.e]

Nee lastig, 25kg is een maximaal productgewicht bij niet frequent handmatig tillen, 23kg is een rekenkundig maximaal tilgewicht in een ideale situatie bij frequent tillen.

23kg komt uit de NIOSH, als je in een ideale houding tilt dan komt er rekenkundig uit dat 23kg een gewicht is wat geen schade geeft aan je lage rug. De basis van de NIOSH is 3400N als hoeveelheid kracht wat je lage rug (L5S1) kan hebben als compressie. Deze maat wordt in een biomechanisch model teruggerekend naar hoeveel dat dan is als last in de handen. Dat is dus 23kg. Bij rechtop staan, last direct voor het lichaam en lage frequentie van tillen. Ideaal dus.

Bij de introductie van de NIOSH tilberekening 1994 in Nederland speelde in Nederland ook de discussie over zware lasten tillen. Hierbij is politiek gekozen om 25kg als maat te houden voor maximaal gewicht van producten die handmatig getild worden. Dus 25kg zakgewicht en 23kg liftingindex (Li) van de NIOSH hebben niet een directe link. Daarnaast is 25kg frequent handmatig tillen veel te veel. Afhankelijk van tilhouding, frequentie en til duur kom je veel lager uit als gewicht wat je mag tillen.

[NIOSH methode - Ergonomie site](#) (prima uitleg bij onze Belgische collega's)

[Hoeveel mag een werknemer tillen? | Arboportaal](#)

Hopelijk iets van verduidelijking, helaas hebben wij (ergonomen bij het IKC) geen documentatie of gegevens van de beleidskeuze voor 25kg.

Ps zoals ik in de link naar het arboprotaal staat zie je dat incidenteel 50kg als maximaal tilgewicht staat. Dit klopt. Handmatig mag er nooit meer dan 50kg worden getild, ook niet met 2 of meer personen (groepstillen)

Als 1 persoon incidenteel 50kg tilt dan is dat 2x het maximaal toelaatbaar gewicht en dat noemen we een misstand en moet dus opgelost worden. Ook is het een grens voor registratierichtlijn D004 lage rug, genoemd als beroepsziekte. (dus 2x overschrijding van wat je mag tillen wordt een misstand genoemd en wordt gezien als mogelijk oorzaak van beroepsziekte aan de lage rug.

Groeten [5.1.2.E]



[5.1.2.e]

[5.1.2.e]

Nederlandse Arbeidsinspectie

Mobiel [5.1.2.E]

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

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

Verzonden: woensdag 31 augustus 2022 08:06

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

Onderwerp: FW:

[5.1.2.E]

Het verschil tussen incidenteel 25 kilo en de norm van 23 kilo is vast uit te leggen.

Hoor graag en dank.

Groet

[5.1.2.e]

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: dinsdag 30 aug. 2022 10:31 PM

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

Onderwerp: Re:

Ha [5.1.2.E]

Lukt het om mijn nieuwe vragen te beantwoorden?

Ik vroeg me ook nog af waar deze zin vandaan komt: 'er bij incidenteel tillen sprake is van een maximaal gewicht van 25kg'. In het rapport zelf lees ik dat het om 23 kg gaat: <https://zoek.officiëlebekeendmakingen.nl/kst-25883-74-b1.pdf>

Of mis ik iets?

Dank en groet,

[5.1.2.E]

onderzoeksjournalist

Tel: 5.1.2.E



NTR|NOS Nieuwsuur | Post office box 29200 | Hilversum, 1202MP The Netherlands

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

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

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 1 Sep 2022 07:48:43 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: FW: Actie bagage-afhandeling Schiphol

Deze start bedoel ik
Groeten [5.1.2.E]

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

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2022 17:01

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>; [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>

Onderwerp: FW: Actie bagage-afhandeling Schiphol

Beste allemaal,

Onlangs zijn jullie gevraagd om deel te nemen aan inspecties bij de bagage-afhandelaars op Schiphol n.a.v. een signaal van Nieuwsuur hierover dat het IG-team ontving. Hiervoor hebben jullie afgelopen donderdag bijeen gezeten. Toen is afgesproken dat er, zodra de uitzending van Nieuwsuur geweest was, een (virtuele) bijeenkomst zou plaatsvinden om te zien welke vermeende misstanden er aan de orde zouden komen. Uit onderstaand bericht van [5.1.2.E] kunnen jullie opmaken dat het IG-team die uitzending niet wil afwachten en heeft het IG-team te kennen gegeven dat de bagage-afhandelaars geïnspecteerd moeten worden.

Zojuist heb ik [5.1.2.E] verzocht om naar aanleiding van dit signaal voor alle bedrijven een aparte zaak aan te laten maken en op jullie namen te laten zetten zodat jullie er mee aan de slag kunnen.

@ [5.1.2.E] Hierbij ben ik uitgegaan van een overzichtje op de Diwi-pagina ([Schiphol – bagage-afhandelaars - Alle documenten \(rijksweb.nl\)](#)) waarin 8 tot 9 bagage-afhandelaar genoemd staan. Is dat overzichtje compleet of jij weet?

Omdat er nu geen uitzending (virtueel) te bespreken valt, heb ik net met [5.1.2.E] gesproken hoe te starten. Hij geeft aan dat jullie afgelopen donderdag voldoende geïnformeerd zijn om direct aan de slag kunnen, dat er toen ook besproken is om vooral gezamenlijk op pad te gaan en dat hij jullie met raad en daad bijstaat. Dat laatste betekent ook dat [5.1.2.E] indien nodig/wenselijk, met jullie meegaat op inspectie.

De bedoeling van de inspecties is in eerste instantie het vaststellen van de huidige situatie. Na die inspecties volgt een (virtuele) bijeenkomst waarin de zaken worden doorgesproken en de wijze waarop eventuele handhaving zal plaatsvinden, wordt besproken. In verband met het organiseren hiervan ontving ik begin volgende week graag een planninkje van wanneer jullie op inspectie gaan

Veel succes en mocht je nog vragen/opmerkingen hebben, verneem ik die uiteraard graag!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

Nederlandse Arbeidsinspectie

Bezoekadres: Croeselaan 15 | 3521 CA Utrecht

Postadres: Postbus 90801 | 2509L LV | Den Haag

T: [5.1.2.E]

M: [5.1.2.E]

E: [5.1.2.E]@NLArbeidsinspectie.nl

I: www.NLArbeidsinspectie.nl

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

Verzonden: dinsdag 30 augustus 2022 15:43

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

Onderwerp: Actie bagage-afhandeling Schiphol

Hoi [5.1.2.E]

Als het goed is heeft [5.1.2.E] je bijgepraat over Nieuwsuur en bagage-afhandeling Schiphol. Het IG team wil Nieuwsuur niet afwachten en de mensen die [5.1.2.E] heeft klaargezet op pad sturen. Weet jij welke inspecteurs dit zijn? Dank kun je ze vast inseinen. Het loket maakt een melding aan en wacht op wiens naam ik het kan zetten.

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](mailto:[5.1.2.E]@NLArbeidsinspectie.nl)
<http://www.NLArbeidsinspectie.nl>

.....
M [5.1.2.E]

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Sun, 4 Sep 2022 17:34:19 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: FW: Fwd: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (spoed)

[5.1.2.E]

Even bellen morgen? Of ben je in Den Haag?
Mail morgenochtend onze reacties richting Nieuwsuur.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nieuwsuur.nl>
Datum: zondag 04 sep. 2022 6:21 PM
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: Fwd: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (spoed)

Ik stuur jou deze mail ook even door, je bent natuurlijk al op de hoogte maar het staat nu concreter onder elkaar. We zenden komende week uit.

Groet,

[5.1.2.E]

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nieuwsuur.nl>
Verzonden: zondag, september 4, 2022 5:48 PM
Aan: [5.1.2.E]@minszw.nl <[5.1.2.E]@minszw.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nos.nl>
Onderwerp: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (spoed)

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 'idiot 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 sjuwwerk 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: Sun, 4 Sep 2022 19:10:16 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: Fwd: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (spoed)

Hoi [5.1.2.E] dank! lijkt me dat minister ook alleen schriftelijk moet reageren, toch?

En in hun woordvoering kan staan dat ze hebben begrepen dat de inspectie nav de signalen van nieuwsuur al controleert of binnenkort gaat controleren.

Dan sturen ze hen daarmee terug naar ons.

Mvg

[5.1.2.e]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: zondag 4 september 2022 18:36
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW: Fwd: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (spoed)

[5.1.2.e]

Ter info. Heb al contact gezocht met [5.1.2.E]

Groet

[5.1.2.e]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nieuwsuur.nl>
Datum: zondag 04 sep. 2022 6:21 PM
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: Fwd: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (spoed)

Ik stuur jou deze mail ook even door, je bent natuurlijk al op de hoogte maar het staat nu concreter onder elkaar. We zenden komende week uit.

Groet,

[5.1.2.E]

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nieuwsuur.nl>
Verzonden: zondag, september 4, 2022 5:48 PM
Aan: [5.1.2.E] @minszw.nl <[5.1.2.E]@minszw.nl>
CC: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nos.nl>
Onderwerp: verzoek NOS/Nieuwsuur reactie minister (spoed)

Beste [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 'idiot 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 grondaafhandelingsbedrijven op Schiphol staat: 'Het zelfregulerend vermogen van de sector is in de huidige markt onvoldoende gewaarborgd', 'Grondaafhandelingsbedrijven 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



NTR|NOS Nieuwsuur | Post office box 29200 | Hilversum, 1202MP The Netherlands

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Tue, 6 Sep 2022 07:36:33 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: Inspecties Bagage-afhandelaars

Dank voor de info. Ben benieuwd.

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: dinsdag 6 september 2022 08:28

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] <[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>

Onderwerp: RE: Inspecties Bagage-afhandelaars

Collega's,

Zoals het er nu naar uitziet zal Nieuwsuur woensdag de uitzending hebben over Schiphol en de bagageafhandelaars. Nieuwsuur weet nog niet dat we afgelopen vrijdag al geïnspecteerd hebben. Als je de uitzending ziet, blijf rustig en wind je niet te veel op. Op sommige punten zal de verwijzende vinger naar ons gewezen worden. Door wetenschappers, bedrijfsartsen, de (objectieve) journalist en de vakbond. Niet erg, we weten wat we wel gedaan hebben, wat me mochten verwachten en dat we weer goed reageren.

Een reflectie op de uitzending, als jullie daar zin in hebben, daarvoor hou ik me altijd aanbevolen.

[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: vrijdag 2 september 2022 16:56

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] <[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: Inspecties Bagage-afhandelaars

Goedemiddag,

Zojuist sprak ik [5.1.2.E] een van inspecteurs die vandaag de bagage-afhandelaars op Schiphol geïnspecteerd heeft. [5.1.2.E] gaf aan dat de inspecties goed verlopen zijn en dat de inspecteurs door medewerkers van Schiphol (Group) goed begeleid zijn. Vandaag zijn diverse werkplekken, met name de bagagekelder, bezocht en zijn er verschillende werkprocessen gezien. Ook is er met personeel van 5 van de 6 afhandelaars gesproken. Het aantal van 8 of 9 bagage-afhandelaars waar eerder vanuit werd gegaan is, bijvoorbeeld door faillissementen, dus teruggelopen naar 6. Verder gaf [5.1.2.E] aan dat de inventarisatie voor nu klaar is en dat het niet nodig is om volgende week opnieuw naar Schiphol te gaan.

Details van de inspecties volgen volgende week op papier maar de inspecteurs stellen al wel vast dat er sprake is van meerdere situaties waar sprake is van enorme overbelasting. Er worden door Schiphol hulpmiddelen aangeschaft om de Fysieke Belasting (FB) te voorkomen/te beperken en aan de bagage-afhandelaars beschikbaar gesteld, maar blijkbaar niet (juist) door de werknemers van de afhandelaars gebruikt. De bevindingen worden komende week met [5.1.2.E] en [5.1.2.E] specialisten FB bij het IKC gedeeld en wordt het verdere verloop afgestemd.

@ [5.1.2.e] Naar aanleiding van dit bericht heb ik [5.1.2.E] en [5.1.2.e] van Noord-West maandag a.s. weer (terug) in het piket gezet.

@Allen: Mocht ik iemand vergeten te informeren, dan verneem ik dat graag. Mocht het voor nu zo voldoende zijn, wens ik jullie allen een goed weekend toe!

Met vriendelijke groet,

[5.1.2.E]
[5.1.2.e]

.....
Nederlandse Arbeidsinspectie

Bezoekadres: Croeselaan 15 | 3521 CA Utrecht

Postadres: Postbus 90801 | 2509L LV | Den Haag

.....
T: [5.1.2.e]

M: [5.1.2.E]

E: [5.1.2.E]@NLArbeidsinspectie.nl

I: www.NLArbeidsinspectie.nl
.....

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Tue, 6 Sep 2022 11:37:33 +0100
To: "[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>
Subject: RE: onder embargo: nieuwsberichten

Vrij heftige toon en experts die van tafel vegen etc etc.

Wat gaan we doen?

Bvd,

[5.1,2,e]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 12:21
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>; [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: onder embargo: nieuwsberichten

['De helft van onze ouderen heeft klachten' \(nos.nl\)](#)

Van: [5.1,2,E]
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 08:40
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>; [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: FW: onder embargo: nieuwsberichten

Hierbij onder embargo de vermoedelijk persberichten van Nieuwsuur die vandaag (eerste) en morgen (tweede) worden uitgebracht. Woensdagavond ook de uitzending. Of het moet sneuvelen door iets belangrijkers.

Oh ja, we mogen nog steeds langs komen in de uitzending.

Groet,

[5.1,2,e]

Arbonormen bagagepersoneel Schiphol jarenlang overschreden, deel personeel heeft gezondheidsklachten

Bagage- en vrachtbedrijven op Schiphol laten hun personeel te zwaar werk uitvoeren, terwijl de inspectie had geëist dat dat na 2009 niet meer zou gebeuren. Een deel van de bagage- en vrachtsjouwiers kampt met lichamelijke problemen als gevolg van het zware werk. Dat blijkt uit gezamenlijk onderzoek van de NOS en Nieuwsuur. Betrokken bedrijfsartsen waarschuwen dat de helft van het grondpersoneel een beroepsziekte krijgt als men het werk op deze manier moet blijven doen. De arbeidsinspectie heeft hier de afgelopen twaalf jaar niet meer op gecontroleerd.

Uit het onderzoek blijkt dat verschillende bagage- en cargobedrijven al jaren weten dat dit werk tot fysieke overbelasting kan leiden. In de interne bedrijfsstukken van verschillende afhandelaars staat dat de normen voor het maximale tilgewicht overschreden worden, dat medewerkers met lichamelijke problemen kampen, en dat het onverstandig is dit werk jarenlang te blijven doen.

De afhandelingsbedrijven doen bovendien onvoldoende om het zware til- en sjouwwerk te verlichten. Zij blijken eerder gemaakte afspraken met de arbeidsinspectie, dat op elke werkplek in de bagagekelder tilhulpen zouden worden gebruikt, niet te zijn nagekomen. Ook beschikken bedrijven over onvoldoende rollenbanen die het geknield stapelen van koffers in vliegtuigen moeten verlichten. Bij de cargo-afdeling werken de rolsystemen in vliegtuigen bovendien regelmatig niet, waardoor medewerkers moeten duwen tegen vrachtplaten van duizenden kilo's.

De onderzoeksredactie van de NOS en Nieuwsuur sprak met zo'n 30 bagage- en cargomedewerkers die op Schiphol werken of kort geleden zijn vertrokken. Zestien van hen vertellen anoniem dat zij gezondheidsproblemen hebben gekregen vanwege het zware werk. Medewerkers vertellen door hun rug te zijn gegaan, of een spier te hebben gescheurd. Dan neemt men tijdelijk rust en hervat het werk weer. Negen mensen zeggen blijvend letsel te hebben overgehouden aan het werk. Zo kan een medewerker niet meer bukken, kan een ander niet meer boven zijn schouders tillen, en vertelt een derde medewerker dat zijn hand versleten is.

Concurrentie

Schiphol wil aantrekkelijk zijn voor vliegtuigmaatschappijen, en voert daarom al decennialang een beleid om de kosten voor maatschappijen zo laag mogelijk te houden. Schiphol liet wel zes verschillende afhandelingsbedrijven toetreden op de luchthaven, die met elkaar concurreren wie de bagage- en vracht mag afhandelen van de luchtvaartmaatschappijen. Er zijn al langer zorgen dat bij een dergelijk beleid de arbeidsomstandigheden uit het zicht raken.

Bedrijfsarts Ernst Jurgens werkte tot enkele jaren geleden in de bagagekelder van KLM. Hij zegt in veertien jaar tijd 500 keer melding van een beroepsziekte (een ziekte of blessure veroorzaakt door het werk) te hebben gedaan, soms meerdere meldingen voor één medewerker. "Een idioot hoog aantal", zegt hij. Hij schat dat er die totale periode in de bagagekelder zo'n tweeduizend mensen in dienst waren bij KLM. "Ik heb me uiteindelijk afgevraagd wat ik hier eigenlijk aan het doen ben. Mensen helpen herstellen en vervolgens weer terugplaatsen in een omgeving waar ze ziek werden." Volgens Jurgens ontwikkelt een deel blijvend letsel, of raakt zelfs arbeidsongeschikt.

Ook een andere bedrijfsarts op Schiphol spreekt van een zorgelijke situatie. Op dit moment begeleidt hij 15-20 bagage- en vrachtmedewerkers die thuis zitten met "direct werkgerelateerde klachten". De afgelopen jaren was dat niet anders. Er werken zo'n driehonderd bagage- en vrachtmedewerkers bij zijn afhandelingsbedrijf. Hij luidt anoniem de noodklok: "Dit systeem moet veranderen."

Dat het langdurig uitoefenen van dit type werk tot gezondheidsproblemen leidt is bekend. Wetenschappelijke studies, naar duizenden bagagemedewerkers op luchthaven Kopenhagen, hebben inmiddels aangetoond dat mensen die langere tijd dit werk doen inderdaad een sterk verhoogd risico hebben op rug-, schouder- en knieklachten.

In een reactie erkennen de meeste afhandelaars dat het bagage- en vrachtwerk fysiek erg zwaar is, en dat medewerkers het een deel inderdaad nog altijd handmatig doen. Ze zeggen het probleem op het platform op te willen oplossen door in de toekomst vaker hulpmiddelen met elkaar te gaan delen. Dit voornemen bestaat al jaren, maar is vooralsnog niet van de grond gekomen. KLM heeft nog het meest in automatisering geïnvesteerd, maar zegt desondanks "niet genoeg" te hebben gedaan om beroepsziekten te voorkomen.

Verschiedende bagagebedrijven wijzen ook naar luchthaven Schiphol, die verantwoordelijk is voor de aanschaf van tilhulpen in de kelder. Volgens bedrijven Swissport en Viggo heeft Schiphol de tilhulpen voor inkomende vluchten uitgeschakeld, omdat ze niet goed werken. Schiphol ontkent dit, en zegt dat de afhandelaars zelf verantwoordelijk zijn voor het gebruik van tilmachines.

Afhandelaar Swissport zegt bovendien dat Schiphol teveel verschillende afhandelaars heeft toegelaten op de luchthaven, en de onderlinge concurrentie heeft gestimuleerd. "Door zoveel concurrentie wil je steeds goedkoper kunnen afhandelen om daarmee commercieel contracten binnen te kunnen halen, wat nodig is voor het voortbestaan van je bedrijf", zegt directeur personeelszaken Michel van de Stolpe. "En dat heeft inderdaad invloed op de arbeidsomstandigheden."

Schiphol zei tot nu toe altijd dat de concurrentie tussen de afhandelaars vanzelf was ontstaan, en dat de luchthaven niet verantwoordelijk is voor de arbeidsomstandigheden van hun personeel. In reactie op de bevindingen van de NOS-Nieuwsuur erkent Hanne Buis, operationeel directeur van Schiphol, nu dat de focus van Schiphol toch sterk lag op "lage kosten en concurrentie", en dat de luchthaven achteraf te weinig oog heeft gehad voor de arbeidsomstandigheden. Buis zegt dat Schiphol "met de kennis van nu" daar een grotere rol in had moeten nemen.

Vakbond FNV zegt zo snel mogelijk om de tafel te willen met de afhandelaars en Schiphol om de tilhulpen razendsnel in te voeren. Ook eist de vakbond dat de arbeidsinspectie opnieuw gaat inspecteren op de luchthaven. De inspectie blijkt de afgelopen twaalf jaar geen controle te hebben uitgevoerd op het zware sjouwwerk op Schiphol. De inspectie laat NOS-Nieuwsuur weten het 'teleurstellend' te vinden dat de bedrijven zich niet aan de afspraken hebben gehouden, en naar aanleiding van deze publicatie op korte termijn opnieuw gaat controleren.

INSPECTIE CONTROLEERDE 12 JAAR LANG NIET OP ZWAAR WERK SCHIPHOL

De Nederlandse arbeidsinspectie heeft in de afgelopen twaalf jaar niet één gecontroleerd op het zware werk van bagage- en vrachtmedewerkers op Schiphol. In 2004 constateerde de inspectie dat het bagagewerk de gezondheidsnormen overschreed, en dat er dus oplossingen moesten komen, zoals tilhulpen. Maar toen die waren aangeschaft ging de inspectie daarna niet meer kijken of die machines ook daadwerkelijk werden gebruikt, en of ze wel vervangen werden bij een defect. Bovendien had de inspectie überhaupt geen weet van het zware duwwerk op de cargo-afdeling.

In reactie op het onderzoek van NOS-Nieuwsuur zegt de inspectie opnieuw te gaan controleren op Schiphol. Maar voor veel medewerkers komt dat te laat. Zij hebben de afgelopen twaalf jaar fysiek zwaar werk uitgevoerd, dat zwaarder is dan de inspectienormen toestaan, terwijl hun werkgevers onvoldoende deden om het werk te verlichten. Verschillende afhandelaars beschikken niet, zoals met de inspectie was afgesproken, over werkende tilhulpen op elke werkplek in de bagagekelder. De tilhulpen werken slecht, of medewerkers zien er vanwege tijdsdruk regelmatig vanaf. Ook is er een tekort aan rolmachines die het stapelwerk van koffers in de vliegtuigbelly moet verlichten, en gebruiken medewerkers die machine vanwege tijdsdruk ook niet altijd bij het stapelen.

De inspectie zegt het 'teleurstellend' te vinden dat de bedrijven zich niet aan de afspraken hebben gehouden. Maar deskundigen vragen zich af waarom de inspectie daar niet strenger op heeft toegezien. Zelfs zonder een fysiek inspectiebezoek was het vrij gemakkelijk voor de inspectie om de situatie te controleren. In zogeheten 'risico- inventarisatie en evaluaties' van verschillende afhandelaars, waar NOS-Nieuwsuur uiteindelijk de hand op wisten te leggen, staat dat tilhulpen weinig gebruikt worden en dat rolmachines ontbreken. Ook de sterke fysieke belasting die ontstaat op de cargo-afdeling omdat de rolsystemen in vliegtuigen regelmatig kapot zijn, waardoor medewerkers tegen platen van duizenden kilo's moeten duwen, staat in stukken beschreven. De inspectie kan deze risico-inventarisaties gewoon schriftelijk opvragen, bedrijven zijn dan verplicht de documenten te verstrekken.

De inspectie kreeg de afgelopen jaren wel extra personeel, onder meer voor handhaving op de naleving van arbowetgeving, maar is opmerkelijk genoeg toch minder gaan beboeten en minder gaan inspecteren. Het beleid is sinds de jaren '90 gericht op 'zelfregulering': bedrijven en medewerkers moeten samen de arbeidsomstandigheden verbeteren, de overheid stelt zich terughoudend op. Binnen dit beleid biedt de inspectie verschillende 'zelfinspectietools' aan, waarmee bedrijven zelf kunnen nagaan of zij voldoen aan arbeidsnormen. Hoogleraar Arbeid en Gezondheid Allard van der Beek heeft kritiek op dit soort instrumenten: 'Alsof mensen voor een stoplicht staan en uit zichzelf denken: ja, het is rood, hier moet ik stoppen. Er zijn natuurlijk ook mensen die hebben haast en die willen door.'

Volgens deskundigen kan zelfregulering in sommige sectoren een prima ondersteuning betekenen, maar nou juist niet op een locatie zoals Schiphol, waar laaggeschoold personeel fysiek zwaar werk uitvoert voor bedrijven die in een keiharde concurrentiestrijd zijn verwickeld over wie de goedkoopste en snelste afhandelaar is.

Allard van der Beek: 'Zelfregulering in situaties waar veel concurrentie is werkt veel minder goed. Daar zou de politieagent een rol moeten nemen.'

Precies deze waarschuwing kreeg de inspectie al twintig jaar geleden. In een inspectierapport van Verkeer en Waterstaat uit 2003 staat over Schiphol: 'Het zelfregulerend vermogen van de sector is in de huidige markt onvoldoende gewaarborgd.' Want: '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 om het 'toezicht en handhaving op arbo-veiligheidswetgeving' te verbeteren op Schiphol.

Een woordvoerder van de inspectie laat NOS-Nieuwsuur nog weten dat Schiphol-medewerkers de afgelopen jaren 'geen meldingen' hebben gedaan bij de toezichthouder. Daarom was het voor de inspectie ook lastig om te weten wat er gaande was. Deskundigen vegen dit argument van tafel. Voormalig KLM-arts Ernst Jurgens zegt 'Het is hun taak om zich erin te verdiepen. En ze weten dat fysieke belasting een item is. Dus dan kun je toch af en toe eens langskomen?' Van der Beek: 'Die redenering kan drie hoog het raam uit. De inspectie moet natuurlijk niet de verantwoordelijkheid bij werknemers leggen. De inspectie moet zorgen dat ze inspecteert.'

5.1.2.E

parlementair journalist

5.1.2.E



Voor achtergronden bij het nieuws

NTR | NOS Nieuwsuur | Post office box 29200 | Hilversum, 1202MP The Netherlands

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Wed, 7 [5.1.2.E] 2022 08:40:58 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: NOS.nl: Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

Redelijk evenwichtige rapportage. Waar ze natuurlijk wel met nodige knip en plak werk Schiphol en Swissport tegenover elkaar zetten. Vrees dat zij niet echt tevreden zijn.

Schijnt dus vanavond nog een uitzending te zijn, met als uitgangspunt, waar waren wij. Denk niet dat die nog veel opzien gaat baren, behalve bij NOS en Nieuwsuur die het wel ongelooflijk uitventen. Voor zover ik het kan zien heeft van de landelijke bladen alleen Trouw en Nederlands Dagblad iets gemeld en beiden het ANP bericht. Wat je ook ziet bij nu.nl.

Behalve ANP ben ik overigens door geen enkele journalist gebeld.

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 23:10
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: NOS.nl: Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

Hoi, ik heb het niet gezien.

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 23:09
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>
Onderwerp: RE: NOS.nl: Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

Dank, wat vonden jullie van het item? Het wordt ook overal gedeeld nu ook bij het oog op morgen! Goed dat we toch geweest zijn vorige week. Ik zie in dit bericht dat Van Gennip op werkbezoek gaat. Groet [5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: dinsdag 06 sep. 2022 10:12 PM
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: FW: NOS.nl: Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minaz.nl>
Datum: dinsdag 06 sep. 2022 9:49 PM
Onderwerp: NOS.nl: Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

Milena Holdert en Ben Meindersma

Schiphol wil zich voortaan meer gaan bemoeien met de zware werkomstandigheden van de bagage- en vrachtsjouwiers. De luchthaven zegt dat in reactie op publicaties van vandaag door de NOS en *Nieuwsuur*. Tot nu toe stond Schiphol op het standpunt dat inmenging in het arbobeleid van de afhandelaars buiten zijn juridische verantwoordelijkheid lag.

Overigens blijkt topman Dick Benschop deze zomer in een brief aan minister Harbers te hebben gepleit voor een andere "markttoegang", zodat het aantal bagage- en cargobedrijven kan worden teruggebracht. Benschop zegt af te willen van de "ongezonde concurrentie" tussen deze bedrijven.

Op dit moment zijn er zes verschillende bagage- en cargoafhandelingsbedrijven actief op Schiphol die met elkaar concurreren, veel meer dan in buurlanden. Schiphol stond jarenlang toe dat steeds weer nieuwe afhandelaars konden toetreden. Door de onderlinge concurrentie waren de bedrijven gedwongen hun diensten zo goedkoop mogelijk aan te bieden, en dat maakte Schiphol aantrekkelijk voor luchtvaartmaatschappijen.

Maar uit gezamenlijk onderzoek van de NOS en *Nieuwsuur* blijkt dat het bagage- en vrachtpersoneel dat in dienst is bij deze concurrerende bedrijven, hiervan de dupe werd. Deze medewerkers doen al jarenlang fysiek zwaar werk, en hun werkgevers, de afhandelaars, doen onvoldoende om dat werk te verlichten. Zo hebben de meeste afhandelaars nog altijd te weinig functionerende tilhulpmachines in de bagagekelder. Een deel van de medewerkers kampt met lichamelijke problemen.

Focus op lage kosten

Afhandelaar Swissport wijt de situatie aan de onderlinge concurrentie op Schiphol. "Daardoor wil je steeds goedkoper afhandelen, dat is nodig voor het voortbestaan van je bedrijf. En dat heeft invloed op de arbeidsomstandigheden", aldus de directeur personeelszaken Michel van de Stolpe. Schiphols operationeel directeur Hanne Buis erkent dat de focus van Schiphol "in het verleden erg is geweest op concurrentie en lage kosten".

Schiphol weet al jaren dat er problemen zijn met niet functionerende tilhulpen, en is bovendien eigenaar van dat materieel. De luchthaven heeft zich echter nooit met de arbeidsomstandigheden van bagageafhandelaars willen bemoeien. Volgens Schiphol was dat juridisch niet mogelijk, omdat de bagagemedewerkers in dienst zijn bij de afhandelaars, en de afhandelaars weer een contract hebben met de luchtvaartmaatschappijen. Toch zegt Schiphol nu te gaan zoeken naar manieren om de arbeidsomstandigheden van het grondpersoneel te helpen verbeteren.

'Aantoonbaar adequaat arbosysteem'

In de regels omtrent de Schiphol-toegangspas staat overigens al jaren dat bedrijven met zo'n pas een "aantoonbaar adequaat arbosysteem" dienen te hebben, dat Schiphol daar periodiek toezicht op kan uitoefenen en dat bedrijven verplicht zijn om daaraan mee te werken. In reactie op vragen hierover zegt Schiphol achteraf toch "te weinig oog" te hebben gehad voor de arbeidsomstandigheden, en dat de luchthaven daarin "een grotere rol" had moeten nemen.

Operationeel directeur Buis kan nog weinig concreets noemen waarmee en hoe de luchthaven de arbeidsomstandigheden precies gaat verbeteren. Ze zegt wel "meer in gesprek" te willen over de tilhulpen. "Moeten die veranderen, moet de instructie veranderen, of moeten wij gewoon strenger worden en eisen dat ze gebruikt worden?" Buis weet niet precies wanneer de tilhulpen op orde zullen zijn: ze hoopt over een jaar.

Ook zegt de luchthaven eventueel in gesprek te willen gaan met de luchtvaartmaatschappijen over een maximumgewicht per koffer. Die mogen nu 23 kilo wegen, en nog meer als reizigers ervoor betalen. Terwijl volgens inspectienormen medewerkers eigenlijk niet meer dan 5 kilo mogen sjouwen. Buis zegt het gesprek te willen aangaan, maar zegt tegelijkertijd dat het een verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen is, en dat ze niet verwacht dat het 'haalbaar' is.

Minder bagageafhandelaars

In de brief die Schiphol-ceo Benschop deze zomer naar minister Harbers stuurde, stelt hij dat het hoge aantal afhandelaars leidt tot "risico's met betrekking tot arbeidsomstandigheden". Schiphol zegt "een marktmodel met een gereguleerde markttoegang" te willen. Hoeveel afhandelaars er dan minder moeten komen, en binnen hoeveel tijd, kan Benschop niet zeggen. "Dat weten we nog niet precies, dat zijn we aan het ontwerpen."

Dat medewerkers door het werk op Schiphol ernstige lichamelijke problemen hebben vindt Benschop "heel vervelend". Operationeel directeur Hanne Buis sluit zich daarbij aan: "Dat voel ik in mijn buik en dat is verschrikkelijk." Toch ligt de aansprakelijkheid voor de geleden schade bij de afhandelaars, zeggen ze. Buis zegt wel dat ze wil kijken of er een rol is voor Schiphol om de afhandelaars hierin te ondersteunen.

Schiphol heeft overigens zelf de mogelijkheid om eisen stellen aan afhandelaars, zodat het aantal omlaag kan worden gebracht. Tot nu toe heeft de luchthaven dat niet willen doen. Schiphol beweerde tot voor kort dat Europese regels dit onmogelijk maakten. Maar uit onderzoek uit 2021, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur, bleek dat dit wel kan.

Minister Van Gennip van Sociale Zaken zegt dat het onderzoek van de NOS en *Nieuwsuur* "een schrikbarend en kwalijk beeld schetst van de arbeidsomstandigheden van de bagageafhandelaars". Ze wijst op de verantwoordelijkheid van de werkgevers, maar zegt ook dat Schiphol "een voorbeeldrol heeft als het gaat om goed werkgeverschap". De bewindsvrouw vindt het "teleurstellend dat Schiphol zich hier niet naar heeft gedragen". Van Gennip en haar collega Harbers van Infrastructuur brengen dit najaar een werkbezoek aan de luchthaven. Ze wil bij die gelegenheid het arbobeleid aan de orde stellen. De Staat is meerderheidsaandeelhouder van Schiphol.

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Wed, 7 Sep 2022 11:17:22 +0100
To: "[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>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: onder embargo: nieuwsberichten

Dag [5.1.2.E] dag [5.1.2.E]

Ben het eens met [5.1.2.E] weinig gebruik van tilhulpen zien we waarschijnlijk niet staan in de RIE, op die van KLM na, die hebben dat wel opgeschreven. Om reden dat zij afdelingen met elkaar kunnen vergelijken en zien dat een afdeling achterblijft bij het gebruik van hulpmiddelen (vanmorgen geverifieerd) . Bij de andere organisaties, doordat ze kleiner zijn, zullen we dat waarschijnlijk niet zo zien.

In mijn optiek inhoudelijk een prima uitzending, wat werd aangegeven is ook onderbouwd. We zitten met een onwenselijke situatie voor de betrokken medewerkers

Mijn mening over de te volgen insteek is dat tilhulpen niet langer de oplossing zijn in deze organisaties. Geprobeerd en is blijkbaar zo van gedag afhankelijk dat andere keuzes worden gemaakt dan ze ook te gebruiken. We zijn 12 jaar verder en naast KLM maakt nu ook een andere organisatie gebruik van het geautomatiseerd systeem (Robot en koffer ontlading). Ik stel voor om te onderzoeken of we niet kunnen eisen dat koffers standaard met het geautomatiseerd systeem worden behandeld. Dus het standaard proces automatisch voor alle organisaties.

Groeten [5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 6 september 2022 16:50
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>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: onder embargo: nieuwsberichten

Hoi [5.1.2.E]

Dat tilhulpen weinig gebruikt worden schrijf je niet op in een RI&E nee. Want je zegt dan in feite dat jouw risicobeheersende maatregel (de tilhulp) niet werkt. Dat lijkt me iets voor in een interne evaluatie, die wel onderdeel uitmaakt van het arbozorgsysteem. In een RI&E beschrijf je welke risico's een bedrijf kent (zoals tillen), deze risico's evalueer je (hoeveel medewerkers worden blootgesteld aan het risico, wat zijn effecten, hoe hoog prioriteer je het risico) en om de risico's te beheersen stel je een plan van aanpak op met de nodige beheersmaatregelen, zoals het gebruik van tilhulpen.

Als ze de PDCA cyclus netjes doorlopen evalueren ze na het opstellen en uitvoeren van RI&E en PvA of arbeidsrisico's beheerst zijn en passen ze zo nodig de RI&E weer aan. Mocht er uit die evaluatie komen dat tilhulpen onvoldoende gebruikt worden, dan is er wss sprake van gebrekkige voorlichting, onderricht en toezicht (VOET). Ook de wijze waarop je VOET vormgeeft hoort thuis in de RI&E.

Ik vraag me af of ze dit inderdaad allemaal doen en documenteren.

Lang verhaal kort: als wij een RI&E opvragen volgt daar logischerwijs niet uit op te maken dat tilhulpen niet gebruikt worden.

@collega's van IKC, vullen jullie aan waar nodig?

Groet,
 [5.1.2.E]

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

Verzonden: dinsdag 6 september 2022 15:58

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: onder embargo: nieuwsberichten

[5.1.2.E]

Helder. Maar je schrijft toch niet in je RI&E dat , staat dat tilhulpen weinig gebruikt worden en dat rolmachines ontbreken. Ook de sterke fysieke belasting die ontstaat op de cargo-afdeling omdat de rolsystemen in vliegtuigen regelmatig kapot zijn, waardoor medewerkers tegen platen van duizenden kilo's moeten duwen, staat in stukken beschreven. Of wel?

Groet,

[5.1.2.e]

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

Verzonden: dinsdag 6 september 2022 15:40

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: onder embargo: nieuwsberichten

Dag [5.1.2.e]

Geen mals bericht. Dat gezegd hebbende. We kunnen inderdaad de RI&E schriftelijk opvragen zonder fysieke inspectie. Dat klopt.

Sinds we dat in 2020 in pilotvorm beproefd hebben doen we dat ook in doorontwikkelde vorm. De nuancering is wel dat we risicogestuurd bekijken bij welke bedrijven we RI&E's opvragen. Want als je ze opvraagt moet je natuurlijk ook verder handelen als zaken niet in orde zijn. Dat kost tijd. De criteria waarop we onze selectie van sectoren baseren zijn:

1. Sectoren waarin naleving op arbozorgbepalingen laag is (volgens onze cijfers uit Arbo in bedrijf)
2. Sectoren waarin sprake is van wezenlijke arbeidsrisico's (volgens IRA)
3. Daarbinnen focussen we op kleine werkgevers (MKB) omdat die vaker niet voldoen aan de RI&E-plicht dan grote bedrijven

Op basis van deze criteria is Schiphol niet uit de bus komen rollen. Een consequentie van geprogrammeerd werken. De vervolgvraag is dan weer waarom deze cargo bedrijven niet uit de programmering kwamen, maar dat is een andere vraag.

Heb jij hier voldoende aan?

Groet,

[5.1.2.E]

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

Verzonden: dinsdag 6 september 2022 08:31

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

Onderwerp: FW: onder embargo: nieuwsberichten

[5.1.2.E]

Nieuwsuur komt a.s. woensdag met de uitzending over de bagageafhandelaars op Schiphol. Ze gaan onder meer onderstaand persbericht uitgeven. In het geel gearceerde staat het een en ander over de RI&E de onze controle mogelijkheid. Als je die leest, zeg jij dan dat klopt wat ze schrijven of niet.

Hoor graag. En dank.

Groet,

5.1.2.e

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

Verzonden: maandag 5 september 2022 16:41

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

CC: 5.1.2.E <5.1.2.E@nos.nl>

Onderwerp: onder embargo: nieuwsberichten

INSPECTIE CONTROLEERDE 12 JAAR LANG NIET OP ZWAAR WERK SCHIPHOL

De Nederlandse arbeidsinspectie heeft in de afgelopen twaalf jaar niet één gecontroleerd op het zware werk van bagage- en vrachtmedewerkers op Schiphol. In 2004 constateerde de inspectie dat het bagagewerk de gezondheidsnormen overschreed, en dat er dus oplossingen moesten komen, zoals tilhulpen. Maar toen die waren aangeschaft ging de inspectie daarna niet meer kijken of die machines ook daadwerkelijk werden gebruikt, en of ze wel vervangen werden bij een defect. Bovendien had de inspectie überhaupt geen weet van het zware duwwerk op de cargo-afdeling.

In reactie op het onderzoek van NOS-Nieuwsuur zegt de inspectie opnieuw te gaan controleren op Schiphol. Maar voor veel medewerkers komt dat te laat. Zij hebben de afgelopen twaalf jaar fysiek zwaar werk uitgevoerd, dat zwaarder is dan de inspectienormen toestaan, terwijl hun werkgevers onvoldoende deden om het werk te verlichten. Verschillende afhandelaars beschikken niet, zoals met de inspectie was afgesproken, over werkende tilhulpen op elke werkplek in de bagagekelder. De tilhulpen werken slecht, of medewerkers zien er vanwege tijdsdruk regelmatig vanaf. Ook is er een tekort aan rolmachines die het stapelwerk van koffers in de vliegtuigbelly moet verlichten, en gebruiken medewerkers die machine vanwege tijdsdruk ook niet altijd bij het stapelen.

De inspectie zegt het 'teleurstellend' te vinden dat de bedrijven zich niet aan de afspraken hebben gehouden. Maar deskundigen vragen zich af waarom de inspectie daar niet strenger op heeft toegezien. Zelfs zonder een fysiek inspectiebezoek was het vrij gemakkelijk voor de inspectie om de situatie te controleren. In zogeheten 'risico- inventarisatie en evaluaties' van verschillende afhandelaars, waar NOS-Nieuwsuur uiteindelijk de hand op wisten te leggen, staat dat tilhulpen weinig gebruikt worden en dat rolmachines ontbreken. Ook de sterke fysieke belasting die ontstaat op de cargo-afdeling omdat de rolsystemen in vliegtuigen regelmatig kapot zijn, waardoor medewerkers tegen platen van duizenden kilo's moeten duwen, staat in stukken beschreven. De inspectie kan deze risico-inventarisaties gewoon schriftelijk opvragen, bedrijven zijn dan verplicht de documenten te verstrekken.

De inspectie kreeg de afgelopen jaren wel extra personeel, onder meer voor handhaving op de naleving van arbowetgeving, maar is opmerkelijk genoeg toch minder gaan beboeten en minder gaan inspecteren. Het beleid is sinds de jaren '90 gericht op 'zelfregulering': bedrijven en medewerkers moeten samen de arbeidsomstandigheden verbeteren, de overheid stelt zich terughoudend op. Binnen dit beleid biedt de inspectie verschillende 'zelfinspectietools' aan, waarmee bedrijven zelf kunnen nagaan of zij voldoen aan arbeidsnormen. Hoogleraar Arbeid en Gezondheid Allard van der Beek heeft kritiek op dit soort instrumenten: 'Alsof mensen voor een stoplicht staan en uit zichzelf denken: ja, het is rood, hier moet ik stoppen. Er zijn natuurlijk ook mensen die hebben haast en die willen door.'

Volgens deskundigen kan zelfregulering in sommige sectoren een prima ondersteuning betekenen, maar nou juist niet op een locatie zoals Schiphol, waar laaggeschoold personeel fysiek zwaar werk uitvoert voor bedrijven die in een keiharde concurrentiestrijd zijn verwikkeld over wie de goedkoopste en snelste afhandelaar is.

Allard van der Beek: 'Zelfregulering in situaties waar veel concurrentie is werkt veel minder goed. Daar zou de politieagent een rol moeten nemen.'

Precies deze waarschuwing kreeg de inspectie al twintig jaar geleden. In een inspectierapport van Verkeer en Waterstaat uit 2003 staat over Schiphol: 'Het zelfregulerend vermogen van de sector is in de huidige markt onvoldoende gewaarborgd.' Want: '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 om het 'toezicht en handhaving op arbo-veiligheidswetgeving' te verbeteren op Schiphol.

Een woordvoerder van de inspectie laat NOS-Nieuwsuur nog weten dat Schiphol-medewerkers de afgelopen jaren 'geen meldingen' hebben gedaan bij de toezichthouder. Daarom was het voor de inspectie ook lastig om te weten wat er gaande was. Deskundigen vegen dit argument van tafel. Voormalig KLM-arts Ernst Jurgens zegt 'Het is hun taak om zich erin te verdiepen. En ze weten dat fysieke belasting een item is. Dus dan kun je toch af en toe eens langskomen?' Van der Beek: 'Die redenering kan drie hoog het raam uit. De inspectie moet natuurlijk niet de verantwoordelijkheid bij werknemers leggen. De inspectie moet zorgen dat ze inspecteert.'

5.1.2.E

parlementair journalist

5.1.2.E



Voor achtergronden bij het nieuws

NTR | NOS Nieuwsuur | Post office box 29200 | Hilversum, 1202MP The Netherlands

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 8 Sep 2022 08:13:56 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Subject: RE: Woordvoeringslijnen MR
Attachments: Nieuwsuur.reactie.docx

[5.1.2.E]

Op vraag 1 stuur ik je onze reactie die we naar Nieuwsuur hebben gestuurd waar je uit kan putten.

Op vraag 2 kan je melden dat we afgelopen vrijdag een inspectie hebben uitgevoerd bij vijf van de zes bagageafhandelaars. Dat de resultaten daarvan op dit moment intern besproken worden.

En daarbij had je al een mooie reactie gegeven aan Nieuwsuur.

Groet,

[5.1.2.e]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@minszw.nl>
Verzonden: donderdag 8 september 2022 08:33
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: Woordvoeringslijnen MR

Goedemorgen [5.1.2.E]

Kan je me helpen met beantwoording van vragen, ter voorbereiding op de inloop en uitloop van de MR.

- Waarom heeft de Inspectie 12 jaar niet gecontroleerd bij de bagagehandelaars?
- Gaat de Inspectie, na het zien van de beelden, vaker controleren?

Mocht je zelf nog aanvullingen hebben, hoor ik het graag!

Groet,

[5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Thu, 8 Sep 2022 08:48:05 +0100
To: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: reactie intern

Lijkt me inderdaad goed om via de wekelijkse update te communiceren, dat is al morgen. Ik zou ook aangeven dat als mensen er vragen over hebben of ideeën dat ze er in hun afdeling of team over praten. Ik ben met [5.1.2.E] en [5.1.2.E] in gesprek om te kijken hoe we de werkwijze bij het MIC om informatie uit de meldingen te halen als voorbeeld kunnen nemen om iets soortgelijks bij de programma's te doen. Bij meldingen hebben we nu een goed proces, maar het onderling uitwisselen van gegevens bij de programma's gebeurt nog onvoldoende. Dit is geen fijne aanleiding, maar het geeft wel aan dat we iets te doen hebben.

Groet [5.1.2.E]

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: donderdag 08 sep. 2022 9:10 AM
Aan: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: reactie intern

[5.1.2.E]

De mooiste zin gisteren kwam van veiligheidsdeskundige Tiemen van de Worp: "Als werkgever gooi je dit dan kennelijk in een la en doe je er niets mee en accepteer je dat je medewerkers blootgesteld worden aan veiligheids- en gezondheidsrisico's".

Maar goed, één ding blijft overeind: waar waren we die twaalf jaar. En als we natuurlijk diep in onze eigen ogen kijken, mogen we wel de vraag stellen waarom komt een journalist van Nieuwsuur hier wel achter en een inspectiedienst niet.

Ik zou zeker intern reageren via je vrijdagse update. Waarbij je moet willen voorkomen om een beschuldigende vinger naar wie dan ook te wijzen. Hoewel die bedrijfsarts eigenlijk een enorme sukkel is. Zelf weg gaat omdat die geen deukje in een pakje boter kan slaan en niemand maar dan ook niemand vertelt dat hij ook een klacht bij ons of de vakbond kan indienen. En nu we het toch over de vakbond hebben, helaas stelt niemand de vraag waar waren zij die afgelopen twaalf jaar? Nu een meldpunt oprichten en schande roepen. Het gemak van de buitenstaander om iets te roepen. We gaan zien waar ze mee komen.

Ik geef je een aantal elementen waarmee je kan reageren:

- Niemand zal gemist hebben dat we als inspectie met de neus op de feiten zijn gedrukt.
- Intensief traject geweest van 2003 tot 2010, mede ingezet door zeer deskundige specialisten en inspecteurs van ons.
- We hadden toen vertrouwen dat de werkgevers hun verantwoordelijkheid zouden nemen. Dat is beschaamd, dat vinden we teleurstellend.
- Onderlinge concurrentie mag geen reden zijn om niet gezond en veilig te werken.
- Hadden we de afgelopen twaalf jaar moeten inspecteren? Met de beelden die we gezien hebben en onze eigen inspectie afgelopen vrijdag, is het antwoord natuurlijk ja.
- Maar was er een directe aanleiding om te inspecteren? Dat is de vraag die we ons zelf moeten stellen. Hebben we iets gemist?

Op dit laatste in te gaan, zouden we toch eens moeten kijken of we uit de organisaties niet meer kunnen halen. In de zin van 'heb je het idee dat het ergens mis is' meld dit dan bij het MIC of elders. Je zou eens kijken wat hier uitkomt. We missen niet veel, maar dit is wel een voorbeeld, de nagelsalons was ook een voorbeeld waar we niet inspecteerden. En wie weet....

Waar ik niet direct op in zou gaan is de verhouding fte-boetes, is maar heel kort aangestipt. En ik twijfel m.b.t. zelfregulering. Zelf denk ik dat veel kijkers afhaken als deze term wordt gebruikt.

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

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Mooi mooi

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Hoi, ter info. ook aan 5.1.2.e gestuurd die langs kwam lopen dat minister guidance wilde op wat ze moet zeggen als ze er morgen vragen over krijgt bij pers bij mr.

Ik had al mail in voorbereiding die ik nog wat heb aangepast, zie onderstaand.

Mvg,

5.1.2.e

Van: [5.1.2.E]
Verzonden: donderdag 8 september 2022 17:18
Aan: Gennip, C.E.G. van <[5.1.2.E]> @minsw.nl>

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

Onderwerp:

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 railerende 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,

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

ti.

Hoi **[5.1.2.E]** hartelijk dank! ik had eerder deze week ook al even contact met **[5.1.2.E]** Volgens mij hebben we daar ontzettend goed werk gedaan, maar is het daarna inderdaad in de versukkeling gegaan bij die werkgevers en bij opdrachtgever schiphol. In die zin wel zuur dat wij hem ook op ons bord krijgen. Dank voor de link naar diwi!

Goede vakantie verder nog!

5.1.2.e

Hoi 5.1,2,E 5.1.2.e

Ik las op mijn vakantie adres verschillende nieuwsberichten over de fysieke belasting van medewerkers m.b.t. bagageafhandeling op Schiphol en de afwezigheid van de Arbeidsinspectie. Ik weet dat we als Inspectie indertijd heel veel effort i.s.m. met Schiphol hebben gestoken om de fysieke belasting van deze groep medewerkers te verminderen. Er is volgens mij zelfs nog gekeken naar de manier van bagage afhandeling in Zweden om e.e.a. te verbeteren. Zie meer informatie in DIWI hierover: [Schiphol - bagageafhandelaars - Alle documenten \(rijksweb.nl\)](#). [5.1.2.E] was hier als specialist fysieke belasting indertijd bij betrokken samen met [5.1.2.E]. En zie bijgaande link naar een filmpje op YouTube <https://youtu.be/JOBaG0a7Bm0>. Dit filmpje is volgens mijn herinnering het resultaat van. De vraag is wat ertoe heeft gebracht dat de FB weer zo achteruit is gegaan en of dat een punt is van de Inspectie of van de BV Schiphol.

Met vriendelijke groet,

5.1,2,E

From: "[5.1,2,E]"
Sent: Tue, 13 Sep 2022 08:34:13 +0100
To: "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>; "[5.1,2,E]" <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: bedrijfsartsen

Lijkt me een goed plan.

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 09:30
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>
Onderwerp: RE: bedrijfsartsen

Wat mij betreft moeten we kijken of ik of een van de directeuren op hun nationale congres, als ze dat hebben, een speech kan houden. Openbare gelegenheid minder geschikt, een bestuursvergadering waarbij we eens kunnen aansluiten is wat mij betreft ook prima. Wellicht moeten er iets van maken dat [5.1,2,E] en ik daar eens langsgaan en toelichten hoe we werken. Zal ik [5.1,2,E] eens vragen wat handig is en dat zij met [5.1,2,E] contact opneemt? BVD [5.1,2,e]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: dinsdag 13 sep. 2022 9:14 AM
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>, [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: bedrijfsartsen

[5.1,2,e]

Geheel mee eens. Ze mogen het dus wel, melden. Misschien hebben ze gewoon een duwtje nodig om het te doen. En om te melden zijn er verschillende manieren, zonder dat zij direct in de problemen komen.

[5.1,2,e]

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 09:12
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>
Onderwerp: RE: bedrijfsartsen

Dank, maar een arts die niet bij ons meldt maar wel op tv zijn werkgever zit aan te geven is wel heel tegenstrijdig.

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: dinsdag 13 sep. 2022 9:06 AM
Aan: [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>, [5.1,2,E] <[5.1,2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: bedrijfsartsen

Lastig wel, snap dat bedrijfsartsen niet zo snel hun werkgever "aangeven". Misschien wel interessant om daar eens een onderzoek naar te doen en dan een signaal aan beleid van te maken.

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

Verzonden: dinsdag 13 september 2022 09:04

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

Onderwerp: bedrijfsartsen

[5.1.2.e]

Met betrekking tot je vraag over de bedrijfsartsen weet [5.1.2.E] me het volgende te melden.

Binnen programma BmGS loopt sinds een klein jaar een traject met de NVAB, de beroepsvereniging voor bedrijfsartsen. Is een van de alternatieve interventies van het programma. Richt zich op het versterken van de onderlinge afstemming en samenwerking, specifiek op blootstelling aan gevaarlijke stoffen.

[5.1.2.e] en [5.1.2.E] trekken dat traject. Momenteel zijn beide met vakantie [4.1.4]

[4.1.4]).

Wat ik in ieder geval weet is dat er gesproken is over de mogelijkheid dat arbo-professionals meldingen bij ons kunnen doen van ongezonde werksituaties. Die nemen we dan – net als bij vakbonden – sowieso in behandeling (uitvloeisel van lessen DuPont). Ik weet niet of dat inmiddels tot meer meldingen heeft geleid. In z'n algemeenheid wordt er slechts zeer zelden gebruik van gemaakt. Ook arbeidshygiënist en veiligheidskundigen doen dat vrijwel niet. Belangrijkste redenen hiervoor zijn dat ze heel lang door blijven gaan met het zelf proberen de werkgever tot actie te bewegen en hun relatie met het bedrijf niet op het spel willen zetten.

Informeren bij medisch adviseur [5.1.2.E] kan ook.

We hebben ook nog de NCVB (Nederlands centrum voor beroepsziekten), daar worden beroepsziekten geregistreerd en gesignaleerd. Maar dat is op een hoog aggregatieniveau, bijvoorbeeld veel neklachten in het noorden van het land. Ik heb wel eens aan PSO gevraagd wat zij met deze informatie doen; die werd een paar jaar geleden niet gebruikt voor de risicoanalyse. Ik weet niet of dat inmiddels wel gebeurt.

Misschien is het een idee om eind september aan [5.1.2.E] en [5.1.2.E] voor te leggen of het verstandig is om een gesprek te arrangeren.

[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] ([5.1.2,e])"
Sent: Sat, 17 Sep 2022 11:03:53 +0100
To: "[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])"
<[5.1.2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>; "[5.1.2,E] der" <[5.1.2,E]@nlarbeidsinspectie.nl>

Hoi, ik wil de minister even op de hoogte brengen met een mail. zie bijgaand concept.

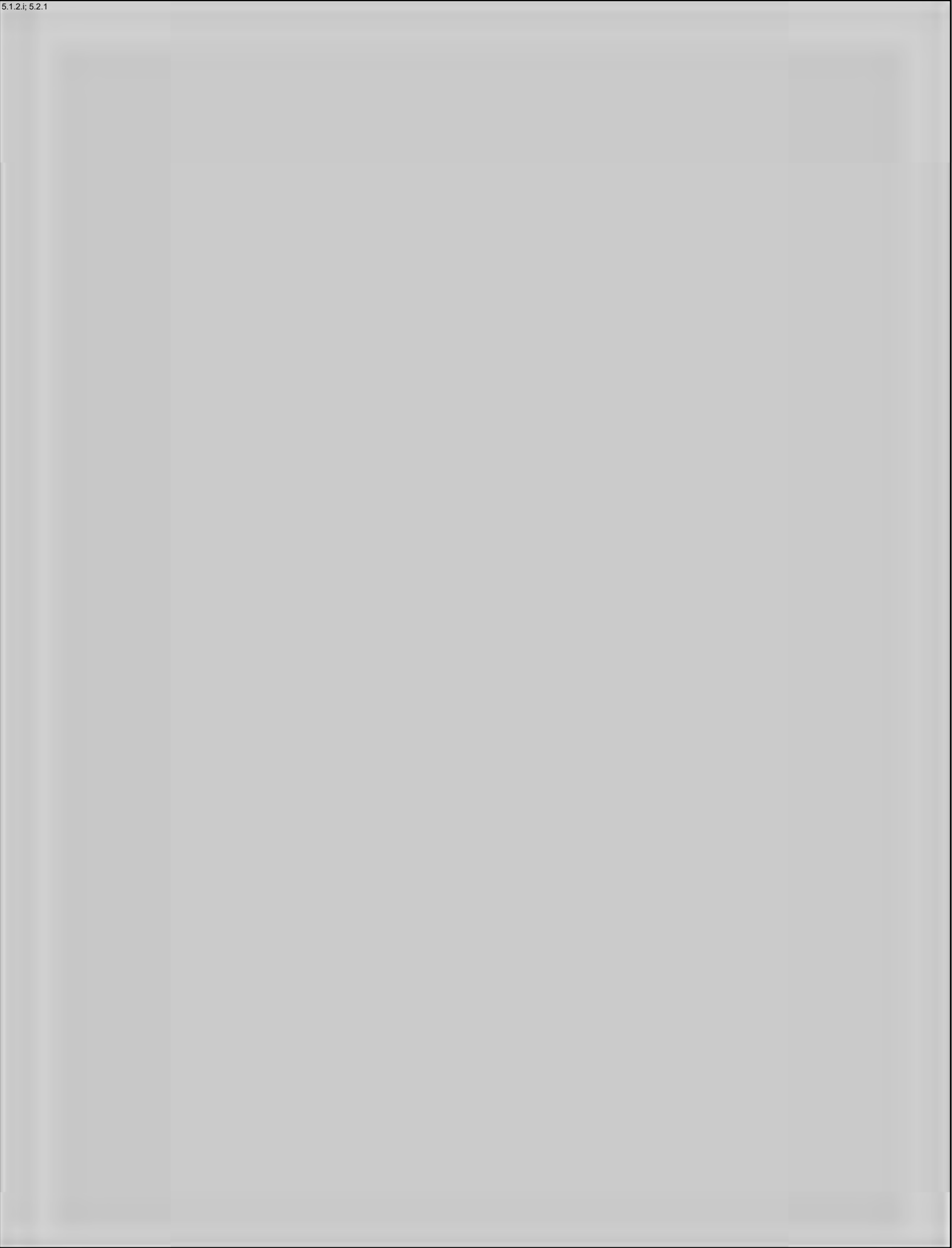
- Voor mezelf nog de vraag: was dat cargo project voor corona ook al voorzien en is het door corona uitgesteld? Nog wel relevant om te weten. Want in 2020 hebben we bijstelling jaarplan gedaan en focus verlegd. Luchtvaart lag toen flink stil. Kan relevant zijn?
- Ik noem ook eerdere kamervragen die over aantallen inspecties gingen en 1 keer in de 30 jaar bij een bedrijf. Wellicht goed dat we die in de beantwoording ook nog meenemen, dus veel verwijzen naar eerdere stukken en communicatie met de kamer bij de beantwoording.

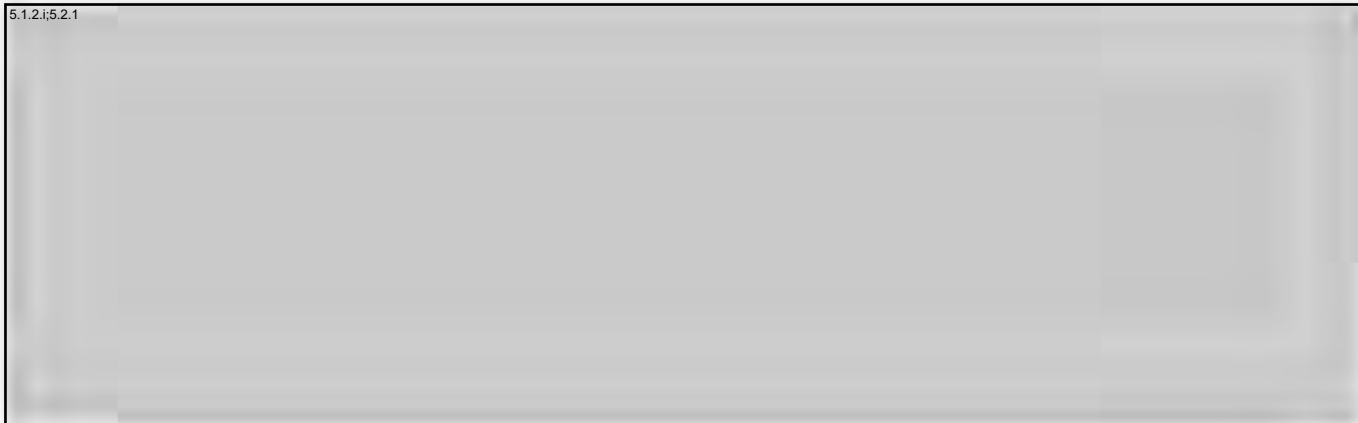
Aanvullingen en correcties welkom,

Bvd,

[5.1.2,e]

5.1.2.i; 5.2.1





From: "5.1.2.E"
Sent: Sat, 17 Sep 2022 16:22:56 +0100
To: "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>; "5.1.2.E"
 "5.1.2.E" <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: Update meldingen fysieke belasting en laatste ontwikkelingen

dank 5.1.2.e en 5.1.2.e voor het overzicht, ik heb het doorgestuurd naar de andere IG team leden en we zullen het maandag meenemen in onze bespreking! Fijn weekend nog, groet 5.1.2.e
 Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: zaterdag 17 sep. 2022 11:08 AM
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Kopie: 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: FW: Update meldingen fysieke belasting en laatste ontwikkelingen

Hallo 5.1.2.E

Met dank aan 5.1.2.e voor het voorwerk tbv de beantwoording van jouw vragen, hieronder onze reactie. Deze gaat in op jouw vragen en is ook een aanvulling op de laatste ontwikkelingen (mede nav het overleg van afgelopen donderdag) dus vandaar een wat uitgebreidere reactie.

We beperkten ons tot de twee enigszins recente meldingen (dit zijn ook meteen alle meldingen met het onderwerp fysieke belasting van de laatste 5 jaar). Wat deze twee meldingen betreft zien we geen afwijkingen van ons beleid, er is dus procedureel juist gehandeld. Nog even afgezien van de vraag of dit beleid niet op onderdelen aangepast dient te worden en daar kom ik later op terug.

Terugkoppeling meldingen

- De melding van 1 mei 2022 met nummer 4061235 5.1.2.e 4.1.4
 4.1.4
 4.1.4 De melding heeft geen opvolging gekregen wat betreft fysieke belasting, aangezien er geen sprake is van een vermoeden van een zware overtreding op dit onderwerp. In lijn met de Interne instructie Arbomeldingen "Klachten & Signalen", worden dergelijke meldingen alleen opgepakt wanneer deze afkomstig zijn van een vakbond of de OR/PVT.
- De melding van 9 mei 2020 met nummer 1268991 is opgepakt voor het onderwerp Covid-19. Er is telefonisch contact opgenomen met het bedrijf. De melding heeft geen opvolging gekregen wat betreft fysieke belasting, ook hier is geen sprake van een vermoeden van een zware overtreding.
- Tav je vraag over de follow-up van de inspectie tav en handhavingstraject van M&V ARBO tav baggage-afhandeling, is afgelopen donderdag al het eea over gedeeld.

Overige ontwikkelingen

De FNV heeft richting 5.1.2.E aangegeven dat ze naar de buitenwereld voldoende signalen hebben afgegeven aan de hand van rapportages over fysieke belasting. Opvallend is dat het handhavingsverzoek dat de FNV bij ons heeft ingediend, was gericht op blootstelling en niet op fysieke belasting. Je zou mogen verwachten als zij dit als groot risico hadden gesignaleerd dat ze dit onderwerp onderdeel hadden laten uitmaken van het handhavingsverzoek dus dat helpt ons in het gesprek met de vakbond.

Verder is goed te weten dat we binnen het MIC opnieuw gaan kijken naar alle meldingen rondom Schiphol/vliegvelden. Tot nu toe hadden we ons in de zoekvraag beperkt tot Schiphol en fysieke belasting maar gelet op het overleg van afgelopen donderdag gaan we de scope iets verbreden zodat we vanuit dat perspectief zicht krijgen op wat we daarover aan meldingen hebben ontvangen en hoe we hebben gehandeld. Zowel vanuit AMF als ARBO perpectief. Dit tbv onze informatiepositie en responsiviteit door maatwerk qua afhandeling nieuwe meldingen. 5.1.2.E neemt dit onderdeel in afwezigheid van Klasien op zich en zij zorgt ervoor dat alle nieuwe meldingen/vragen die worden opgeschaald vanuit het loket, besproken worden in het overleg van de tactische driehoek.

Verder goed te melden dat alle vragen die we van burgers ontvangen nu worden afgedaan met de redeneerlijn die inmiddels ism 5.1.2.E is opgesteld. Dus tav klachten/signalen/vragen/WOO verzoeken is iedereen binnen het MIC alert. We hebben ook een label aangevraagd zodat alle meldingen/zaken die lopen

rondom dit thema in de systemen herkenbaar gemaakt kunnen worden aangezien Schiphol vaak niet de werkgever is. Van dit label kunnen de andere organisatieonderdelen ook gebruik maken en zo zouden we zicht kunnen houden op alles wat er loopt rondom dit thema. Rest mij nog de vraag of dit een "hotspot" is? BO heeft in het verleden gesteld om spraakmakende/politiek/maatschappelijke relevante zaken als hotspot te definiëren dus wellicht goed om in jullie volgend overleg met 5.1.2.E te bezien of dit aan de orde is.

Herijking beleid

Zoals aangegeven zijn M&V Arbo en het MIC vanuit de doorontwikkeling gestart met het opnieuw tegen het licht houden van het beleid met betrekking tot het in behandeling nemen van meldingen.

De herijking vindt plaats vanuit het opgestelde handelingskader. Als lerende organisatie willen we steeds kijken waar we kunnen verbeteren op terrein van selectiviteit en responsiviteit. Het lijkt mij goed om dit ook in nauwe samenwerking te doen met 5.1.2.E die in haar vorige presentatie in het MT M&V heeft aangegeven dat PSO wil onderzoeken hoe we ons meer kunnen richten op "gezond werken" zodat ons reactieve beleid zich niet voornamelijk toespitst op veiligheidsrisico's/zware overtredingen maar ook op gezondheidsrisico's. De situatie rondom Schiphol bevestigt de noodzaak voor het reeds ingezette herijkingstraject. Voor nu hebben we het beleid aangepast tav meldingen over Schiphol/vliegvelden en wordt op casusniveau opgeschaald en besproken of opvolging wel of niet aan de orde is.

Voor zover deze beantwoording waarbij ik een aantal collega's in de cc heb meegenomen voor wie deze info ook relevant is.

Met vriendelijke groet,

Meldingen Schiphol

Momenteel loopt een onderzoek m.b.t. werkzaamheden op de platforms bij diverse bedrijven. 4.1.4

4.1.4

4.1.4 Daarnaast zijn diverse bedrijven naar aanleiding van de inspecties bezig met een update van de RI&E. In het kader van dit project is ook bij alle betrokken bedrijven de RI&E opgevraagd.

Nummer	Zaaknaam	Projectcode	Plaats locatie	Medewerker	Status	Zaaksoort	Startdatum	Datum afgesloten
2133160	[SH01 def eis] Schiphol Nederland B.V.	Y0254	Schiphol	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	12-08-2021	
2144149	[SH03 zienswijze] Aviapartner B.V.	Y0254	Schiphol	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
2144150	[SH04 zienswijze] Viggoo Schiphol B.V.	Y0254	Findboven	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
2144166	[SH05 zienswijze] Axxicom Airport Caddy B.V.	Y0254	Schiphol	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
2144168	[SH06 zienswijze] dnata B.V.	Y0254	Schiphol	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
2144144	[SH07 zienswijze] Menzies Aviation (LCC) B.V.	Y0254	Schiphol	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
2144145	[SH08 zienswijze] Swissport Amsterdam B.V.	Y0254	Schiphol	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
2144137	[SH09 zienswijze] KLM N.V.	Y0254	Luchthaven Schiphol	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	30-11-2021	
2144670	[SH10 zienswijze] Worldwide Flight Services Holland	Y0254	Schiphol	5.1.2.E	In behandeling	Klacht	08-12-2021	

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

Datum: maandag 12 sep. 2022 9:58 PM

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

Onderwerp: FW: Update meldingen fysieke belasting

Hoi 5.1.2.E

Ik denk dat jullie hier het beste antwoord op kunnen geven?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.E

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

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

Datum: maandag 12 sep. 2022 6:41 PM

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

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

Onderwerp: RE: Update meldingen fysieke belasting

Hoi allebei,

Goed om [5.1.2.e] ook te informeren hierover. Waarom hebben we niet met de meldingen gedaan? En hoe zit dat met de recente melding?

@ [5.1.2.e] wanneer is er overzicht op wat we gaan doen met de resultaten van de inspectie?

Groet [5.1.2.e]

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: maandag 12 sep. 2022 6:03 PM

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

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

Onderwerp: FW: Update meldingen fysieke belasting

Hallo [5.1.2.E]

Naar aanleiding van ons overleg stuur ik je hierbij info over de meldingen van de afgelopen jaren mbt Schiphol.

Groet,

[5.1.2.e]

Verzonden met BlackBerry Work

(www.blackberry.com)

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

Datum: maandag 12 sep. 2022 5:34 PM

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

Onderwerp: Update meldingen fysieke belasting

Hoi [5.1.2.E]

Naar aanleiding van ons gesprek zojuist, nog even een aanvulling en correctie.

Er zijn in 2019, 2020, 2021 en 2022 totaal 2 meldingen over fysieke belasting bij de bagage-afhandelaars/vracht-afhandelaars op Schiphol binnengekomen, vanaf 2015 gaat het totaal om 6 meldingen. Bij Dnata waren abusievelijk 2 meldingen gearceerd waarbij geen sprake was van fysieke belasting.

Van de twee recente meldingen is er slecht 1 van een werknemer, de andere is van een bezorgde burger. Bij de werknemer gaat het om vervangende werkzaamheden vanwege Covid.

Het gaat om de volgende meldingen:

- 1 mei 2022
Diverse afhandelaars.

Melder is nu een bezorgde burger het verbaast hem dat werknemers zo moeten werken. Ze moeten in de meest gekke situaties kronkelen om de bagage af te wikkelen en hij kan zich niet voorstellen dat er geen gewichtsovertredingen zijn (fysieke belasting) en de blootstelling aan gevaarlijke stoffen (kerosine) baart hem ook zorgen.

- 9 oktober 2020

Dnata B.V.

Vanwege de terugloop i.v.m. COVID-19 heeft hij en collega's vervangend werk gekregen. Deze vervangende werkzaamheden bestaan voornamelijk uit het tillen van luchtvracht in een loods nabij Schiphol, aan de 5.1,2,E

5.1,2,E Schiphol.

Het gaat vaak om zware vracht voor DNATA, een grondafhandelaar. De heer 5.1,2,e en nog meer collega's hebben geklaagd bij de planners van het 5.1,2,e over de fysieke belasting maar hier wordt niets mee gedaan en gedreigd met ontslag.

De heer 5.1,2,e en collega's vinden het zwaar werk, ervaren rugklachten en vragen zich bovendien af of dit nu (eerlijk) vervangend werk is. De vrouwelijke werknemers hebben vervangend werk toegewezen gekregen om kamers op vakantieparken schoon te maken.

5.1,2,e heeft een kantoortje ingenomen bovenaan de loods waar de planners zitten en bij wie zij hebben geklaagd.

Verder zijn er nog 4 oudere meldingen

- 31 januari 2017

Swissport

Beladen de vliegtuigen met koffers en ook vracht. Bedrijf gebruikt geen hulpmiddelen, alles moet handmatig.

Zware fysieke belasting en veel rugklachten.

Hebben een OR maar die doen er niets aan.

- 19 mei 2016

Dnata B.V.

Bij KLM was er een heel team om vliegtuig te beladen, pallet op transporter duwen of trekken, fysieke belasting

Te zware fysieke belasting, bij KLM waar klager ook gewerkt heeft waren er 2 a 3 werknemers per palletwagen, met 3 man duwden ze dan pallet op transporter

Hier moest je dat allemaal alleen doen, alleen van transporter afstappen, pallet in je eentje erop duwen, weer op transporter klimmen herhaald zich tot pallet of 60 geladen zijn.

- 24 december 2015

Dnata B.V.

De medewerkers moeten zware doze tillen van wel 25-27-30 kilo. Hierdoor krijgen ze rugklachten, de medewerkers worden fysiek zwaar belast.

- 14 oktober 2015

Worldwide Flight Services

Werknemer klaagt over het feit dat hij een voertuig moet rijden die op de weg stuitert. Het betreft een landbouwtrekker die hebben geen vering.

De werkgever wil geen geld uitgeven voor goed materieel.

Aantal werknemers die dit werk moeten doen: 6

Ae overige collega's kampen allemaal met hetzelfde probleem. melder durft niet naar de bedrijfsarts bang om in de problemen te komen. Hij is van mening dat de bedrijfsarts alles doorverteld aan de werkgever

Melder klaagt over pijn aan nek en rug.

Bovendien moeten zij 20 keer per dag uitstappen wat extra belastend is.

Met vriendelijke groet,

5.1,2,E (5.1,2,e)

5.1,2,e

.....
Nederlandse Arbeidsinspectie
Afdeling Meldingen Informatie Centrum
Croeselaan 15 | 3521 BJ | Utrecht
Postbus 90801 | 2509 LV | Den Haag

.....
M 5.1,2,E

5.1.2.E @NLArbeidsinspectie.nl
5.1.2.E @NLArbeidsinspectie.nl
www.NLArbeidsinspectie.nl

Van: 5.1.2.E
Verzonden: donderdag 8 september 2022 18:11
Aan: 5.1.2.E <5.1.2.E@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: melding fysieke belasting

Hoi 5.1.2.E

Hieronder een stukje uit de notitie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Hieronder de link naar de overzichten van alle meldingen per bedrijf.

[meldingen Aviapartner B.V..xlsx](#)
[meldingen Axxicom.xlsx](#)
[meldingen dnata B.V. .xlsx](#)
[meldingen KLM CARGO OPERATION SPLFH.xlsx](#)
[meldingen Menzies.xlsx](#)
[meldingen Swissport.xlsx](#)
[meldingen Viggo Schiphol B.V..xlsx](#)
[meldingen Worldwide Flight Services Holland.xlsx](#)

Van alle vier in de factsheet van Schiphol genoemde bedrijven zijn in de loop der jaren een aantal ongevallen en/of klachten/signalen geregistreerd. De meeste klachten/signalen gaan over ATW, WML, Covid en de wijze van leidinggeven. In enkele gevallen wordt ook fysieke belasting benoemd. De meldingen waarin fysieke belasting voorkomt, zijn uit de volgende jaren: 2015 (2x), 2016 (2x), 2017 (1x), 2020 (1x), 2021 (1x) en 2022 (1x). Deze meldingen zijn geel gearceerd in de overzichten. In geen van de gevallen heeft een inspectie op fysieke belasting naar aanleiding van een melding plaatsgevonden, omdat geen sprake is van mogelijk zware overtredingen. In enkele gevallen heeft wel opvolging op andere onderwerpen plaatsgevonden.

From: "[5.1.2.E]"
Sent: Fri, 23 Sep 2022 08:23:09 +0100
To: "[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>
Cc: "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>; "[5.1.2.E]" <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Subject: RE: Nieuwe vraag Nieuwsuur

Goedemorgen,

Ter verduidelijking. Ze willen meer informatie over ons risicogerichte aanpak, ira en oma. Hadden ze nog nooit van gehoord. Lijkt me goed om hierover een achtergrondgesprek te hebben. Alleen bedenken wie dat goed kan zoals [5.1.2.E] stelt.

Groet

[5.1.2.e]

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Datum: vrijdag 23 sep. 2022 9:16 AM
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>
Kopie: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>, [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Onderwerp: RE: Nieuwe vraag Nieuwsuur

Hoi [5.1.2.E]

Enig idee wat die nieuwe informatie dan is en waar ze heen willen? Onderwerp is breed en daarom goed om de insteek te kennen. Verder hebben we tot nu de lijn aangehouden dat de vragen via [5.1.2.e] te laten lopen en niet het gesprek aan te gaan. Wat maakt dat we dat nu anders gaan doen? Wat is jouw beeld/advies daarbij?

[5.1.2.E]

Van: [5.1.2.E] <[5.1.2.E]@nlarbeidsinspectie.nl>
Verzonden: vrijdag 23 september 2022 08:53
Aan: [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: Nieuwe vraag Nieuwsuur

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

Nieuwsuur heeft vanmorgen contact met ons gezocht. Ze willen graag een achtergrond gesprek omdat ze nieuwe informatie hebben en dat ze waarschijnlijk met een follow up komen.

Mijn advies zou zijn om mee te werken aan een achtergrond gesprek. Daarna moeten we dan goed bedenken wie dat gaat doen, iemand die inhoudelijk goed is ingewerkt, maar ook iemand die een redacteur van Nieuwsuur aankan.

Ik hoor t graag,
Groet, [5.1.2.E]

Met vriendelijke groet,
[5.1.2.E]

[5.1.2.E]

[5.1.2.e]

Inspectie SZW
Afdeling Communicatie
Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid

T [5.1.2.E]

Reactie:

5.1.2.i; 5.2.1



We hebben vier lijnen:

Wat deden we tot nu toe: project in 2014 en daarna heel veel andere toezichtsactiviteiten maar niet gericht op bagageafhandeling. Zwak punt: waarom niet gekeken of de opvolging van de afspraken uit 2014 goed was. Antwoord: achteraf gezien te veel vertrouwd op de rol van de werkgever.

Wat deden en doen we met signaal wat er nu ligt? We kennen signaal uit de media, we waren van plan om te inspecteren maar hebben even willen wachten omdat inspectie ook het werk (kunnen) verstoren en er was al heel veel verstoring. We wilden even wachten tot het iets rustiger was maar weten inmiddels dat dat te lang gaat duren, dus nu korte klap, snelle inspectie. Vanuit MenV want we beschouwen het als een melding.

Straks: er staat en stond al een project voor de Cargo op Schiphol op de rol (vanuit programma van 5.1.2,E) Najaar 2022.

Straks: een project dat ingaat op de RIE"s, vanuit programma PSA, 5.1.2,E

20221109 WhatsApp Chat minister Karien van Gennip – Appgroep MSZW-COM

[06/09/2022 12:01:55] [5.1.2.E] Arbonormen bagagepersoneel Schiphol jarenlang overschreden, deel heeft gezondheidsklachten
<https://nos.nl/l/2443508>

[06/09/2022 12:02:51] [5.1.2.E] Reactie wordt nu afgestemd, Nieuwsuur vervroegde publicatie met een dag

[06/09/2022 21:12:53] Karien van Gennip: Schiphol: EZ is boos? Szw toch? NOS

[06/09/2022 21:26:35] [5.1.2.E] Klopt, meteen geappt. Was een verspreking

[06/09/2022 21:26:54] [5.1.2.E] Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

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

[06/09/2022 21:27:03] [5.1.2.E] Staat onderaan wel goed

[07/09/2022 07:33:30] [5.1.2.E]

https://twitter.com/nieuwsuur/status/1567244866924560389?s=24&t=MqlKr41OqaCYH9eF_c3cYw

[07/09/2022 07:45:20] [5.1.2.E]

[07/09/2022 09:38:21] [5.1.2.E] Inspectie controleerde twaalf jaar niet op zwaar werk Schiphol
<https://nos.nl/l/2443603>

[07/09/2022 09:51:21] Karien van Gennip: Ja dus achteraf misschien iets te zware woorden naar schiphol toe gekozen?

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

[07/09/2022 09:53:18] [5.1.2.E] Forse onderlinge concurrentie heeft neerwaartse spiraal gehad, dat boetekleed heeft Schiphol ook wel aangetrokken

[07/09/2022 09:54:33] [5.1.2.E] Schiphol geeft toe: 'We hadden te weinig oog voor arbeidsomstandigheden'

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

[07/09/2022 10:04:04] [5.1.2.E] heeft [5.1.2.E] toegevoegd

[07/09/2022 10:05:13] [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.

[15/09/2022 12:44:42] [5.1.2.E] Dick Benschop vertrekt als topman Schiphol: 'ruimte geven voor een nieuwe start'

<https://nos.nl/l/2444692>

[21/10/2022 17:38:22] [5.1.2.E] Voormalig Eneco-baas Ruud Sondag wordt interim-topman Schiphol

<https://www.ad.nl/binnenland/voormalig-eneco-baas-ruud-sondag-wordt-interim-topman-schiphol~a6b1c44e/>

[02/11/2022 18:39:13] [5.1.2.E] Hoi @[5.1.2.E] I&W heeft de vlog via Twitter gepubliceerd met korte tekst van Harbers (obv tekst vlog) zie:

<https://twitter.com/minienw/status/1587847644759703552?s=48&t=VlfDHRUpGC83tG0QB2-BKQ>

Ben je akkoord om deze te RT-en met onderstaand bijschrift?

Goed om medewerkers te spreken en te zien hoe het eraan toegaat in de bagagekelders en platformen op Schiphol. Het is belangrijk dat we allemaal begrijpen wat de waarde van arbeid is. Want voor elke gesjouwde koffer heeft er iemand gewerkt. En dat kost wat, voor iedereen.

[03/11/2022 11:39:31] [5.1.2,E] Hoj @ [5.1.2,E] het LinkedInbericht over Schiphol heb ik zojuist opnieuw ter akkoord naar je verstuurd. Groet! [5.1.2,E]

[03/11/2022 18:19:33] [5.1.2,E] Hoj @ [5.1.2,E] een nieuwe versie van het LinkedInbericht Schiphol zit ter akkoord in je mailbox.

[04/11/2022 15:58:48] [5.1.2,E] Hoj @ [5.1.2,E] zie je kans om te reageren op het nieuwe LinkedInbericht Schiphol? Dan kunnen we deze indien akkoord publiceren.

20221109 WhatsApp Chat minister Karien van Gennip – Appgroep staf minister

[07/09/2022 15:06:33] [5.1.2.E] Vanavond in Nieuwsuur diverse partijen aan het woord over arbeidsomstandigheden Schiphol, ook aantal sets Kamervragen gesteld

[07/09/2022 15:09:47] [5.1.2.E] D66, CDA, CU en SP

[08/09/2022 16:18:32] [5.1.2.E] Bij de MR-stukken zit een nota over Schiphol.

[16/09/2022 12:27:21] Karien van Gennip: Mbt inspecties schiphol. Kennelijk gisteren zwaar terug in debat TK met Harbers. Vooral vraag waarom 12 jr niet. En obv welke signalen wel / niet.

Die vraag had ik zelf ook gesteld na het formele antwoord IG eerder (dat hij over zijn eigen planning gaat). Dus ook graag antwoord voor mij zsm. En dan bel ik daarna [5.1.2.E]

[16/09/2022 12:39:00] [5.1.2.E] We zetten even het een en ander onder elkaar, zodat je vervolgens [5.1.2.E] kunt bellen.