

Vergaderjaar 2022–2023

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 452

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT EN VAN FINANCIËN EN VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2022

Met deze brief wordt invulling gegeven aan een aantal moties en toezeggingen die betrekking hebben op Schiphol en met name de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op de luchthaven. Het betreft:

- de terugkoppeling van het werkbezoek aan Schiphol op woensdag 2 november jl. van de Ministers van IenW en SZW;
- en het toezicht van de arbeidsinspectie op de arbeidsomstandigheden (toezegging aan Kamerlid Boucke);
- de suggestie uit de Kamer tot benoeming van een speciaal lid voor arbeidsomstandigheden in de raad van commissarissen van Schiphol (toezegging aan Kamerlid Kröger);
- de door de Kamer beoogde structurele verbetering van de arbeidsvoorwaarden op Schiphol (motie van het lid Van Baarle¹);
- en de door de Kamer gevraagde inspanning om ervoor te zorgen dat essentiële diensten op Schiphol niet langer geheel worden uitbesteed (motie van het lid Alkaya²).

Tezamen geeft dit een beeld van de verhouding van het kabinet ten opzichte van Schiphol; dat beeld is toegezegd door de Minister van Financiën tijdens de behandeling van de Nota Deelnemingenbeleid op 12 september jl. (Kamerstuk 28 165, nr. 379).

Terugkoppeling werkbezoek Schiphol

In het Commissiedebat Vliegveiligheid van 15 september jl. (Kamerstuk 24 804, nr. 194) heeft de Minister van IenW toegezegd om de Kamer mede namens de Minister van SZW te informeren over de bevindingen van hun werkbezoek van 2 november jl. aan de afhandelaren op Schiphol.

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 942.

² Kamerstuk 36 108, nr. 10.

Aanleiding en doel werkbezoek

De aanleiding van het werkbezoek aan Schiphol waren signalen van met name de FNV dat er veel mis is met de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van werknemers op de luchthaven Schiphol. Daarbij ging het onder meer over de hoge werkdruk, (te) zware fysieke belasting, ontbrekende of onvoldoende voorzieningen zoals bijvoorbeeld adequaat ingerichte rustruimtes, de blootstelling van werknemers aan gevaarlijke stoffen, en de in- en uitbesteding van diensten en beloning.

De Ministers van SZW en IenW wilden zelf ter plekke kijken hoe de werkomstandigheden voor werknemers op Schiphol en bij de afhandelaren zijn. Daarnaast wilden zij van de gelegenheid gebruikmaken om 1) de bedrijven die werkzaam zijn op Schiphol nogmaals aan te spreken op het bieden van goede arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden en op goed werkgeverschap in het algemeen en 2) Schiphol aan te spreken op haar brede verantwoordelijkheid hiervoor als exploitant van de luchthaven.

Tijdens het werkbezoek is gesproken met medewerkers van afhandelaren in de bagagekelders en op het platform. Ook mevrouw Jong en de heer Van Doesburg van FNV waren daarbij aanwezig. Een bestuurlijk overleg met FNV en de directie van Schiphol was voorzien, maar kon niet doorgaan, omdat het werkbezoek veel langer duurde. Dit overleg is inmiddels opnieuw gepland op 21 december 2022.

Verloop werkbezoek

Tijdens het bezoek aan de bagagekelder is gesproken met verschillende werknemers van de afdeling. Daarnaast hebben de Ministers ook rondgelopen op de werkvloer en de pauze- en rustruimten gezien. Over het algemeen zijn de medewerkers tevreden met en trots op hun werk op de luchthaven. Zij geven aan vaak al jaren op de luchthaven werkzaam te zijn. Wel is het werken in de kelder fysiek zwaar, soms eentonig en maken ze lange dagen zonder pauze. De medewerkers geven ook aan dat ze zich niet altijd gewaardeerd voelen en het werk de laatste jaren steeds zwaarder is geworden, mede vanwege te weinig personeel als gevolg van krapte op de arbeidsmarkt. Het werk kan dan ook leiden tot klachten. In de kelder is onder meer de semi-mechanische tilhulp voor het verplaatsen en sorteren van koffers aan de Ministers gedemonstreerd. Ook is een sorteerrobot getoond die op de langere termijn een groot deel van het fysieke werk van de medewerkers in de kelder over zal kunnen nemen.

Ondanks dat de medewerkers trots zijn op hun werk lopen zij wel tegen hun grenzen aan. Ze geven aan dat ze door het repetitieve werk wat ze vaak al jaren doen, bijna allemaal fysieke klachten hebben. Bijvoorbeeld slijmbeursvliesontsteking of andere klachten aan het bewegingsapparaat. Op de vraag aan een medewerker of hij zijn werk nú nog leuk vindt, antwoordt deze: «Er zijn dagen dat het huilen me nader staat dan het lachen, maar waar kan ik nu nog naartoe? Ik ben 59».

De Ministers van SZW en IenW hebben op 2 november met eigen ogen gezien hoe zwaar het werk kan zijn en gaan hierover verder in gesprek tijdens het (her)plande bestuurlijk overleg op 21 december. Daarnaast blijven zij de reeds in gang gezette maatregelen (waarover meer elders in deze brief) nauwlettend volgen.

Bij het bezoek op de platforms is er een zogeheten pushbackoperatie³ getoond en is gedemonstreerd hoe de koffers in en uit de buik van vliegtuigen geladen worden. Ook is op het platform gesproken over de problematiek van blootstelling van afhandelingspersoneel aan gevaarlijke stoffen. Mondmaskers die als kortetermijnmaatregel beschikbaar zijn gesteld aan medewerkers, worden echter niet altijd gebruikt, omdat medewerkers het niet prettig vinden werken. Op iets langere termijn kan het helpen om de pushbackoperatie te verlengen, waardoor het inschakelen van de vliegtuigmotoren pas op de taxi- of startbaan plaatsvindt, dus op grotere afstand van waar de platformmedewerkers werkzaam zijn. Ook het elektrificeren van de pushbackvoertuigen zal tot minder uitstoot van luchtverontreinigende stoffen leiden. Gesprekken over de mogelijke aanpassing van de operatie lopen hierover met Schiphol en LVNL. Dit onderwerp wordt meegenomen in een aparte brief van de Minister van IenW over verschillende emissieonderwerpen. De Kamer ontvangt de brief over verschillende emissieonderwerpen naar verwachting nog dit jaar.

Het toezicht op de arbeidsomstandigheden op Schiphol

Aan uw Kamer is toegezegd dat de Minister van IenW, samen met de Minister SZW, de Kamer informeert over het toezicht van de Arbeidsinspectie.

De in antwoorden op Kamervragen over de bagageafhandelaren op Schiphol aangekondigde rapportage van de Nederlandse arbeidsinspectie (NLA) over de lopende en afgeronde onderzoeken in de periode 2013–2022 wordt naar verwachting in januari 2023 aan uw Kamer toegezonden. Daarnaast loopt een onderzoek naar de werkzaamheden op de platforms gericht op de blootstelling van werknemers aan gevaarlijke stoffen. Er zijn door de NLA in het najaar van 2021 verschillende handhavingstrajecten gestart (bij meerdere werkgevers) gericht op het verder terugdringen van die blootstelling.

Met betrekking tot de vraag over periodieke controles verwijzen wij naar de beantwoording van Kamervragen over arbeidsomstandigheden op Schiphol waarbij een bijlage is gevoegd waarin de Arbeidsinspectie ingaat op haar werkwijze.⁴ Kort gezegd richt de Arbeidsinspectie zich op de grootste risico's en het behalen van een zo groot mogelijk maatschappelijk effect. De Arbeidsinspectie is graag bereid een technische briefing over haar werkwijze en risicoselectie te verzorgen.

Een speciaal lid voor arbeidsomstandigheden in de rvc Schiphol

In het Commissiedebat Vliegveiligheid van 15 september jl. heeft de Minister van IenW toegezegd de suggestie om in de raad van commissarissen (rvc) van Schiphol iemand aan te stellen die toeziet op de arbeidsomstandigheden te bespreken met de Minister van Financiën. Hieronder wordt hierop ingegaan.

Het is belangrijk dat de Arboregels worden nageleefd. Die regels gelden niet voor niets, die zijn er voor iedere werkgever: mensen moeten gezond en veilig kunnen werken. Dus ook voor Schiphol en de bedrijven die op Schiphol werken. Hoewel Schiphol geen directe verantwoordelijkheid heeft voor de arbeidsomstandigheden bij afhandelingsbedrijven, heeft

³ Dit is het wegduwen van het vliegtuig van de gate.

⁴ Beantwoording schriftelijke Kamervragen van het lid Ceder (ChristenUnie) n.a.v. berichtgeving over arbeidsomstandigheden bij afhandelaren op Schiphol, Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 311.

Schiphol aangegeven hier in de toekomst een grotere rol in te willen nemen. Schiphol stelt bijvoorbeeld sinds kort gratis mondklappers beschikbaar voor werknemers op het platform die in aanraking komen met ultrafijnstof en er is een actieplan om de uitstoot van ultrafijnstof te verlagen. Daarnaast werkt Schiphol aan een zogenaamde License to Operate voor grondafhandelingsbedrijven, Equipment Pooling en houdt Schiphol haar huidige operating model tegen het licht. Alles met als doel om een veiligere, betere en gezondere werkomgeving te creëren voor het eigen personeel, maar ook dat van andere bedrijven die werkzaam zijn op de luchthaven.

Ook de rvc van Schiphol heeft aandacht voor arbeidsomstandigheden en bevat commissarissen met specifieke kennis en ervaring op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen (mvo). Binnen de rvc van Schiphol komt dit voornamelijk aan bod in de zogenoemde *Safety, Sustainability and Stakeholders committee*. Daarnaast geldt voor Schiphol, net als bij andere grote ondernemingen, dat een derde van de commissarissen op voordracht van de Ondernemingsraad (OR) wordt benoemd. Deze commissarissen hebben ook nadrukkelijk aandacht voor mvo en de rvc spreekt periodiek met de OR. In dit gesprek komen arbeidsomstandigheden ook aan bod.

Ook voor het kabinet en in het bijzonder de Minister van Financiën als aandeelhouder is mvo een belangrijk thema waarover zij met het bestuur en rvc in gesprek blijft. Het zorgdragen voor gezonde arbeidsomstandigheden is onderdeel van mvo. Zoals ook beschreven in de Nota Deelnemingenbeleid 2022 (Kamerstuk 28 165, nr. 370) verwacht de Minister van Financiën van staatsdeelnemingen zoals Schiphol dat zij een voorbeeldrol hebben op het gebied van mvo en zich ruimhartig aan wet- en regelgeving houden. Als exploitant van onze nationale luchthaven heeft Schiphol daarnaast een brede verantwoordelijkheid om arbeidsomstandigheden op de luchthaven te bevorderen. Van de gehele rvc van Schiphol wordt aandacht voor dit thema verwacht.

Bij de samenstelling van de rvc wordt rekening gehouden met welke kennis, vaardigheden en competenties hiervoor vereist zijn. Te denken valt aan kennis van de markt en sector, financiële kennis en een goed gevoel voor politiek-bestuurlijke verhoudingen. Daarbij toetst de staat als aandeelhouder of een kandidaat zich bewust is van de maatschappelijke context waarin de onderneming zich bevindt en het publieke belang dat met de onderneming is gemoeid. Gezien het belang van het op maatschappelijk verantwoorde wijze borgen van het publieke belang dient ook kennis van en ervaring met mvo vertegenwoordigd te zijn in de raad van commissarissen. Schiphol voldoet aan dit vereiste. Een specifieke commissaris die toeziet op de arbeidsomstandigheden heeft in dit licht weinig toegevoegde waarde.

Verbetering van de arbeidsvoorwaarden

In de motie van het lid Van Baarle⁵ is verzocht om de Kamer te informeren over de wijze waarop de regering de verantwoordelijkheid voor de staatsdeelneming Schiphol en de exploitatievergunning gaat benutten voor het bewerkstelligen van een verbetering van de arbeidsvoorwaarden op Schiphol.

Via de Wet Luchtvaart is een exploitatievergunning verleend aan Schiphol. Zonder deze vergunning is het niet toegestaan een luchthaven in bedrijf te hebben. Royal Schiphol Group (RSG), als exploitant van de luchthaven

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 942.

Schiphol, is verplicht tot exploitatie van de luchthaven en treft daartoe de voorzieningen die nodig zijn voor een goede afwikkeling van het luchthavenluchtverkeer en het daarmee samenhangende personen- en goederenvervoer op de luchthaven.

Sinds de start van de wachtrijproblematiek is deze vergunning voortdurend de basis geweest om met Schiphol het gesprek te voeren over de te treffen maatregelen, waaronder verbetering van de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden. De genomen maatregelen leidden tot hogere kosten. Het is primair aan het bestuur van Schiphol om daar keuzes in te maken. Het kabinet heeft wel aangegeven dat het normrendement in deze uitzonderlijke omstandigheden geen bezwaar vormde om de operationele problemen op te lossen.

Een belangrijke stap die Schiphol heeft gezet is het Sociaal Akkoord dat met de vakbonden FNV en CNV is gesloten. Het Sociaal Akkoord⁶ heeft als looptijd 1 juni 2022 tot 1 september 2023 en bevat naast tijdelijke ook structurele maatregelen. Voor medewerkers in de beveiliging, schoonmaak, afhandeling en het besloten busvervoer geldt vanaf 1 september 2022 een zogenaamde «Schiphol arbeidsmarkttoeslag» van € 1,40 bruto per uur. Deze extra toeslag loopt tot 1 september 2023. Ook zijn afspraken gemaakt over onder meer verbeterde secundaire arbeidsvoorwaarden. Er komt bijvoorbeeld een ruimere vergoeding voor woon-werkverkeer en uiterlijk 1 januari wordt de Sociaal Dialoog tafel ingericht met als doel om op structurele basis sociale thema's te bespreken.

Aanvullend op het Sociaal Akkoord is voor beveiligers op 6 oktober 2022 een extra afspraak gemaakt over structurele verbetering van de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden. Concreet betekent dit voor beveiligers een verbetering van remuneratie/beloning, verbetering van roosters (grotere voorspelbaarheid en overzichtelijkheid door vermindering aantal startmomenten) en verbetering van rustruimtes.

Het bestuur van Schiphol is verantwoordelijk voor operationele aangelegenheden, zoals de arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers die bij Schiphol in dienst zijn. De Minister van Financiën als aandeelhouder heeft dan ook geen directe betrokkenheid bij het vaststellen van de arbeidsvoorwaarden van medewerkers van Schiphol zelf of van medewerkers die in dienst van derden op Schiphol werken. Wel heeft de Minister van Financiën als aandeelhouder, net als de Ministers van IenW en SZW, de afgelopen periode meermaals met de directie van Schiphol gesproken over de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden op de luchthaven. De Ministers blijven dit gesprek met Schiphol voeren, ook aan de hand van bovengenoemd Sociaal Akkoord.

Uitbesteding van essentiële diensten

In de motie van het lid Alkaya⁷ wordt de regering verzocht om zich in te spannen om essentiële diensten op luchthaven Schiphol niet langer geheel uit te besteden, maar ook binnen de eigen organisatie te regelen waar dat nodig is, tegen goede arbeidsvoorwaarden.

Schiphol maakt al enige tijd een omslag in het denken. De aandacht is minder gericht op zo laag mogelijke kosten en meer op de kwaliteit van de dienstverlening. Dit blijkt ook uit het verzoek van Schiphol aan de Minister

⁶ Over de uitvoering van het Sociaal Akkoord is de Kamer eerder geïnformeerd, zie Kamerstuk 29 665, nr. 442.

⁷ Kamerstuk 36 108, nr. 10.

van IenW om het aantal grondafhandelingsbedrijven op de luchthaven te verminderen. De recente wachtrijproblematiek heeft het belang van deze omslag benadrukt. Schiphol verlaat het principe van zoveel mogelijk uitbesteden en maakt voortaan bij het aflopen van contracten met dienstverleners een bewuste afweging. In lijn hiermee zijn in het Sociaal Akkoord afspraken gemaakt over hernieuwde uitbesteding van arbeidsintensieve diensten. Indien daarvan sprake is, zal Schiphol hierover vooraf in gesprek gaan. De vakbonden worden bij iedere aanbesteding in de arbeidsintensieve sector actief betrokken om de belangen van de medewerkers te behartigen.

Het kabinet staat op enige afstand van dit soort operationele beslissingen, maar steunt de verandering in het denken. De Minister van Financiën heeft als aandeelhouder ook gesprekken met het bestuur van Schiphol over de strategie (van uitbesteden) en bevraagt het bestuur kritisch welke afwegingen het maakt. De uiteindelijke vormgeving en keuze blijft wel aan de onderneming conform de vastgestelde governance.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Minister van Financiën,
S.A.M. Kaag

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
C.E.G. van Gennip