

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

25 883 Arbeidsomstandigheden

Nr. 528 Brief van de staatssecretaris van Sociale Zaken
en Werkgelegenheid

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 januari 2025

In het commissiedebat Gezond en Veilig Werken van 26 september jl. zijn verschillende vragen gesteld over de arbeidsomstandigheden op Schiphol en bij de bedrijven die op Schiphol werken. Deze vragen gingen over gevaarlijke stoffen, fysieke belasting en lawaai. Tevens zijn er vragen gesteld over de lopende handhaving door de Nederlandse Arbeidsinspectie (hierna: Arbeidsinspectie) op deze luchthaven. Ik heb daarop toegezegd¹ dat ik uw Kamer hierover informeer via een brief. Bovendien zou ik een terugkoppeling geven van het overleg met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, Schiphol en de FNV. In deze brief ga ik in op de verschillende vragen over bovengenoemde onderwerpen. Daarnaast behandel ik de motie van de leden Van Kent en Patijn over de NIOSH-methode.² U kunt achtereenvolgens lezen over gevaarlijke stoffen, fysieke (over)belasting en lawaai.

Gevaarlijke stoffen

Het is zorgwekkend dat de Arbeidsinspectie in 2023 heeft vastgesteld dat Schiphol en de werkgevers van de platformmedewerkers nog onvoldoende doen om hun werknemers te beschermen tegen schadelijke blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Iedereen heeft recht op een veilige en gezonde werkplek. De Arbeidsinspectie eist dat maatregelen om de blootstelling aan vliegtuigmotoremissie (hierna: VME) en dieselmotoremissie (hierna: DME) te minimaliseren zo snel mogelijk worden genomen. Naar aanleiding van de handhaving hebben Schiphol en de werkgevers op Schiphol een plan van aanpak opgesteld met maatregelen om blootstelling aan gevaarlijke stoffen te minimaliseren. Eerder heeft de Arbeidsinspectie eisen opgelegd om blootstelling als gevolg van DME van arbeidsmiddelen en vervoermiddelen te voorkomen dan wel te minimaliseren.³ Ik ga ervan uit dat Schiphol en de werkgevers de eisen die zijn gesteld door de Arbeidsinspectie opvolgen.

¹ Kamerstukken II 2024/25, 25 883, nr. 504.

² Kamerstukken II 2024/25, 25 883, nr. 509.

³ Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 460 (bijlage).

Verzoek FNV en KWF tot gezondheidskundig onderzoek VME

De FNV heeft de voormalige minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid op 11 juni 2024 per brief gevraagd om het RIVM opdracht te geven tot coördinatie en uitvoering van gezondheidskundig onderzoek naar de schadelijkheid van VME. Een dergelijk verzoek heb ik op 8 oktober 2024 ook ontvangen van het KWF.

De huidige onderzoeken op Schiphol adresseren volgens de FNV niet specifiek de vraag hoe groot de kans is dat werknemers kanker ontwikkelen door blootstelling aan VME. Het aspect van genotoxiciteit, zoals het ontstaan van DNA-schade, wordt nog niet onderzocht. Vorig jaar heeft het ministerie van SZW meerdere gesprekken hierover gevoerd met de FNV en Schiphol, zowel gezamenlijk als apart. Ook is dit punt aan de orde geweest tijdens mijn bestuurlijk overleg met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, Schiphol en de FNV op 19 november 2024. Op 10 januari jl. heeft de FNV hierover een expertmeeting georganiseerd op Schiphol.

Ik onderschrijf het belang van onafhankelijk onderzoek naar de gezondheidseffecten van VME. Daar zijn en worden meerdere onderzoeken naar uitgevoerd. Zo heeft het RIVM al vastgesteld van meerdere stoffen uit VME dat deze kankerverwekkend zijn.⁴ Op basis van de Arbowet geldt voor kankerverwekkende stoffen de verplichting voor de werkgever om de blootstelling te minimaliseren voor zover dat technisch mogelijk is.

Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft de Gezondheidsraad gevraagd om te bepalen of VME als mengsel als kankerverwekkend moet worden geclassificeerd. En of er een gezondheidskundige grenswaarde voor VME kan worden afgeleid. Ook Schiphol en de werkgevers op Schiphol voeren vanuit hun werkgeversverantwoordelijkheid voor gezond en veilig werken diverse onderzoeken uit naar VME. Een onafhankelijk expertpanel, waar het RIVM onder andere deel van uitmaakt, ziet toe op de ontwerpen en uitvoering van de onderzoeken. De voormalige minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft uw Kamer via antwoorden op verschillende Kamervragen⁵ en per brief⁶ ook geïnformeerd over alle lopende onderzoeken naar VME.

⁴ RIVM (december 2023), Inventarisatie van gevaarseigenschappen en gezondheidsstudies van vliegtuigmotoremmissies (VME).

⁵ Aangangsel Handelingen II 2023/24, nr. 1312

⁶ Kamerstukken II, 2023-2024, 25 883, nr. 495

De minimalisatieverplichting maakt dat werkgevers nu al de blootstelling aan de kankerverwekkende stoffen in VME moeten minimaliseren voor zover dat technisch mogelijk is. Het kabinet ziet gelet hierop in combinatie met de onderzoeken die gaande zijn geen toegevoegde waarde in een aanvullend onderzoek door het RIVM voor het gezond en veilig werken in de huidige praktijk. De minister van Financiën heeft mede namens mij langs deze lijn Kamervragen hierover beantwoord.⁷

Gezondheidskundige grenswaarde ultrafijnstof

Tijdens het commissiedebat over gezond en veilig werken van 26 september jl. heeft uw Kamer vragen gesteld over een mogelijke gezondheidskundige grenswaarde voor ultrafijnstof. Op verzoek van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid beoordeelt de Gezondheidsraad of een mogelijke grenswaarde voor ultrafijnstof kan worden afgeleid. Het vaststellen van mogelijke gezondheidskundige grenswaarden en classificaties door de Gezondheidsraad is een zorgvuldig proces. Verwachting is dat de Gezondheidsraad in het tweede kwartaal van 2026 een uitspraak kan doen over een mogelijke grenswaarde voor ultrafijnstof.

De werkgever is verplicht zelf een niveau vast te stellen waarbij blootstelling geen gezondheidsschade oplevert als er geen wettelijke grenswaarde is vastgesteld. Zoals aangegeven in antwoorden⁸ op eerdere Kamervragen kunnen Schiphol en de werkgevers op Schiphol hierbij de Handreiking veilig werken met nanomaterialen en -producten⁹ gebruiken. Deze is opgesteld door de sociale partners.

Elektrisch taxiën

Tijdens het commissiedebat zijn vragen gesteld over de stand van zaken van elektrisch taxiën, bijvoorbeeld door TaxiBots. De minister van IenW heeft uw Kamer hierover per brief geïnformeerd.¹⁰ Door operationele en technische knelpunten, toegelicht in de Kamerbrief van 11 oktober 2023¹¹, is er tot nu toe een beperkt aantal testvluchten met TaxiBots uitgevoerd. Dit aantal zou moeten stijgen de komende tijd. IenW blijft met Schiphol en de sectorpartijen in gesprek om dit proces te ondersteunen en waar mogelijk te versnellen.

⁷ Aangangsel Handelingen II 2024/25, nr. 1046

⁸ Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2364

⁹ <https://www.arboportaal.nl/actueel/nieuws/2017/02/01/nieuwe-versie-handreiking-veilig-gebruik-van-nanomaterialen>

¹⁰ Kamerstukken II, 2024/2025, 31 936, nr. 1179

¹¹ Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1114

Fysieke belasting

Tillen en verplaatsen van koffers is zwaar werk. Op Schiphol gebeurt dit in de bagagekelders, maar ook op de platformen bij de vliegtuigen zelf. In 2022 heeft de Arbeidsinspectie geconstateerd dat bij de bagageafhandeling op Schiphol de Arbowet werd overtreden. Daarop heeft de Arbeidsinspectie handhaving ingezet om werken volgens de Arbowet- en regelgeving af te dwingen. De Arbeidsinspectie eist dat het afhandelen van bagage in bagagehallen de komende jaren volledig wordt geautomatiseerd of gemechaniseerd om het risico op gezondheidsschade door te veel fysieke belasting te voorkomen. De bagageafhandelaren hebben hiervoor als werkgevers, samen met Schiphol als beheerder, een plan van aanpak opgesteld. De Arbeidsinspectie heeft regelmatig contact over de voortgang van deze maatregelen op de langere termijn.

In de tussentijd moeten bagageafhandelaren ervoor zorgen dat beschikbare hulpmiddelen worden gebruikt en indien hulpmiddelen niet (voldoende) beschikbaar zijn, dat er wordt afgewisseld in werkzaamheden. Dit om te voorkomen dat het grondpersoneel in de tussenliggende tijd te zwaar fysiek wordt belast. Bij (her)inspecties bleek dat dit bij verschillende werkgevers nog te vaak niet goed gaat. Daarom zijn door de Arbeidsinspectie in november jl. opnieuw lasten onder dwangsom opgelegd. Dat de werkgever fysieke belasting moet beperken geldt net zo goed in drukke periodes, zoals tijdens het debat aan de orde kwam. De Arbeidsinspectie blijft alert op de inzet van tilhulpen en taakrotatie bij de bagageafhandeling, zodat werknemers gezond en veilig kunnen werken. Ik ga ervan uit dat de werkgevers opvolging zullen geven aan de eisen van de Arbeidsinspectie.

In mijn gesprek met Schiphol, FNV en de minister van Infrastructuur en Waterstaat heb ik geïnformeerd naar het gebruik van de tilhulpen. Schiphol laat weten dat er inmiddels meer tilhulpen zijn aangeschaft die kunnen worden ingezet. Eerst waren er zeventig tilhulpen, aan het einde van 2024 waren er iets meer dan driehonderd. In april 2025 hoopt Schiphol het benodigde aantal van 385 tilhulpen te hebben geplaatst.

De bagageafhandelbedrijven zijn er als werkgever voor verantwoordelijk om toe te zien op het daadwerkelijke gebruik van de tilhulpen. Na installatie en gebruik van alle tilhulpen zouden medewerkers volgens Schiphol bij het tillen voldoende onder de NIOSH-norm blijven. Bij de NIOSH-methode wordt gekeken hoeveel een werknemer mag tillen zonder gezondheidsrisico's op te lopen. Het gaat dan om onder andere het tilgewicht, de tilsituatie, de tilhouding en de frequentie. Daaruit volgt een maximale grens, die

geldt voor die specifieke situatie. Het gebruik van tilhulpen zorgt volgens Schiphol voor een aanzienlijke vermindering van tilbelasting. Bagageafhandeling blijft een fysiek zwaar beroep. Daarom zal Schiphol uiteindelijk overgaan op automatisering, zoals ook geëist door de Arbeidsinspectie. In de tussentijd werkt de sector volgens Schiphol aan het beheersbaar houden van gezondheidsrisico's conform de Arbowet.

In mijn gesprek met Schiphol heb ik ook mijn zorgen geuit over de zwaarte van de koffers. Daarbij heb ik de NIOSH-methode meegegeven. Het lid Van Kent heeft tijdens het commissiedebat Gezond en veilig werken gevraagd naar koffers van meer dan 20 kilo die door medewerkers zouden worden getild. De IATA¹² houdt als richtlijn aan dat een bagagestuk met het oog op de gezondheid en veiligheid van luchthavenmedewerkers niet meer dan 23 kilo mag wegen. Dit is een richtlijn en geen juridisch bindend voorschrift. Bovendien geeft de IATA aan dat in de Verenigde Staten en de Europese Unie door sommige luchtvaartmaatschappijen een maximum van 32 kilo wordt aangehouden. Bij een gewicht van meer dan 23 kilo kan een koffer voorzien worden van een label, zodat deze koffer duidelijk kenbaar is voor medewerkers en zij deze op adequate wijze kunnen verwerken. Overigens is ook dit een richtlijn en geen internationale verplichting. Luchtvaartmaatschappijen bepalen zelf hoe zij omgaan met koffers zwaarder dan 23 kilo. Koffers komen uit allerlei landen, dus het is mogelijk dat een te zware koffer niet gelabeld is.

Hiermee heb ik opvolging gegeven aan de motie van de leden Van Kent en Patijn om in het gesprek met Schiphol de NIOSH-methode in te brengen.¹³

Blootstelling aan geluid op de werkplek

Beroepsgroepen in Nederland kunnen te maken hebben met hoge geluidsniveaus. Bij regelmatige blootstelling aan te hoge geluidsniveaus kan blijvende gehoorschade ontstaan. In het eerdergenoemde gesprek met Schiphol en de minister van Infrastructuur en Waterstaat heb ik gevraagd naar het geluidsniveau in de bagagekelders. Schiphol liet weten dat installaties bij het uitvoeren van werkzaamheden in de technische gebieden uitgeschakeld worden. Bij kortdurende betreding is gehoorbescherming verplicht. Daarnaast zal er begin 2025 opnieuw een meetprogramma worden opgezet, waarbij gekeken wordt naar

¹² De International Air Transport Association (IATA) is een organisatie die luchtvaartmaatschappijen wereldwijd vertegenwoordigt en richtlijnen over o.a. veiligheid opstelt.

¹³ Kamerstukken II 2024/25, 25883, nr. 509.

gemiddelden en piekmomenten. Als uit die metingen volgt dat bescherming noodzakelijk is, geeft Schiphol aan te kijken naar gepaste maatregelen conform Arbowet- en regelgeving. Hierbij is de arbeidshygiënische strategie leidend. Dat betekent dat eerst gekeken moet worden naar maatregelen om de bron van de geluidsoverlast structureel weg te nemen.

Pas als dat redelijkerwijs niet haalbaar is mag worden overgaan op maatregelen van een lager niveau in de arbeidshygiënische strategie, zoals het nemen van organisatorische maatregelen (bijvoorbeeld roulatie) of maatregelen op individueel niveau (het aanbieden van aangepaste gehoorbescherming).

Ten slotte

Schiphol en de bedrijven op Schiphol hebben een wettelijke verantwoordelijkheid voor de arbeidsomstandigheden van hun werknemers. Dit geldt voor alle plekken op Schiphol waar gewerkt wordt. Zij dienen maatregelen te nemen om hun werknemers zo veel als mogelijk te beschermen in het werk. Op veel fronten wordt daar op dit moment aan gewerkt. Ik hecht eraan dat dat gebeurt, voorkomen moet worden dat mensen ziek worden van hun werk. Ik ga er vanuit dat Schiphol en de bedrijven op Schiphol de komende jaren blijven inzetten op goede arbeidsomstandigheden voor de mensen die op Schiphol werken.

De staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J.N.J. Nobel