Rapportage Schiphol

Nederlandse Arbeidsinspectie

1. Aanleiding

In de bijlage bij de kamervragen[1] heeft de Arbeidsinspectie haar werkwijze toegelicht. Kort gezegd werkt de Arbeidsinspectie zowel actief (projectmatig gericht op een risico) als reactief (op grond van meldingen en verzoeken).

De Arbeidsinspectie rapporteert over haar werkzaamheden in jaarverslagen en programmarapportages. Vanwege de aandacht voor en interesse in het onderwerp heeft de Inspectie een aparte rapportage opgesteld over haar activiteiten op Schiphol, in het bijzonder over welke inspecties op welke arbeidsrisico's de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden. Enerzijds omdat op het moment van beantwoording van genoemde kamervragen de onderzoeken naar aanleiding van inspectiebezoeken op het onderwerp fysieke belasting in de bagage-afhandeling net waren gestart. En anderzijds omdat naast het bedrijf Schiphol NV zelf een flink aantal andere werkgevers actief is op de luchthaven en de ermee verbonden terreinen die in de volksmond Schiphol vormen. Vanzelfsprekend richt het toezicht van de Arbeidsinspectie zich ook op deze werkgevers.

Deze rapportage geeft het bredere inzicht in inspecties op Schiphol de afgelopen jaren en de stand van zaken van het lopende onderzoek bij de bagage-afhandeling en andere lopende onderzoeken.

Zoals in de beantwoording van de Kamervragen is vermeld, heeft de Arbeidsinspectie de eigen werkwijze tegen het licht gehouden om te zien waar verbetering mogelijk is. De Minister van SZW had hier ook om verzocht. In de rapportage worden de eerste bevindingen daarover uiteen gezet.

2. Kernpunten

Ten behoeve van deze rapportage is in het registratiesysteem van de Arbeidsinspectie nagegaan welke meldingen en zaken zijn geregistreerd op Schiphol. Dit betreft de luchthaven en de winkels en bedrijventerreinen rondom de luchthaven. Het systeem bevat gegevens vanaf 2013. In paragraaf 3 geven we een overzicht van de risicogestuurde activiteiten in het kader van de programmatische aanpak. Paragraaf 4 laat de inzet zien op meldingen, kennisgevingen en aanvragen die over en door werkgevers op Schiphol zijn gedaan. Paragraaf 5 geeft een overzicht van lopende projecten en zaken op Schiphol.

Kort samengevat geven paragraaf 3 en 4 het volgende beeld. In de afgelopen tien jaar heeft de Arbeidsinspectie op basis van risicogerichte projecten bij circa 400 op Schiphol actieve werkgevers inspecties uitgevoerd; bij 160 daarvan werden in totaal ruim 600 overtredingen geconstateerd. Daarnaast leidden circa 500 meldingen over op Schiphol actieve werkgevers tot circa 1.150 geconstateerde overtredingen. Tevens zijn 190 ongevalsonderzoeken uitgevoerd. Ook nam de Inspectie in totaal ruim 1000 ontheffingsaanvragen in behandeling en verplichte kennisgevingen in ontvangst.

Begin september 2022 hebben inspecties op fysieke belasting plaatsgevonden bij de bagage-afhandeling. Bij een meerderheid van de onderzochte werkgevers werden overtredingen van de arbeidsomstandighedenwet geconstateerd. Overeenkomstig het handhavingsbeleid[2] wordt door de

[1] Beantwoording schriftelijke Kamervragen TK 2022D41973, TK 2022D41827, TK 202241912, TK 2022D41811, TK 2022D41848, TK 2022D41835.
[2] Korte uitleg Handhavingsbeleid Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) | Publicatie | Nederlandse Arbeidsinspectie (nlarbeidsinspectie.nl).

Arbeidsinspectie, afhankelijk van de aard van de overtreding, een boeterapport opgemaakt, een strafrechtelijk onderzoek opgestart, een waarschuwing gegeven of een eis gesteld. Een eis is een brief aan de werkgever. Daarin staat wat de werkgever moet verbeteren. Meestal staat er ook een termijn in waarop de werkgever de verbetering moet hebben doorgevoerd. Als uitvloeisel van de inspecties in september lopen op dit moment handhavingstrajecten en vinden in dat kader contacten plaats met de bagage-afhandelaars en de Schipholgroep. De betreffende werkgevers hebben een kennisgeving eis ontvangen, daarop kunnen ze hun zienswijze geven. Na afronding van de handhavingstrajecten zal hierover gerapporteerd worden door de inspectie.

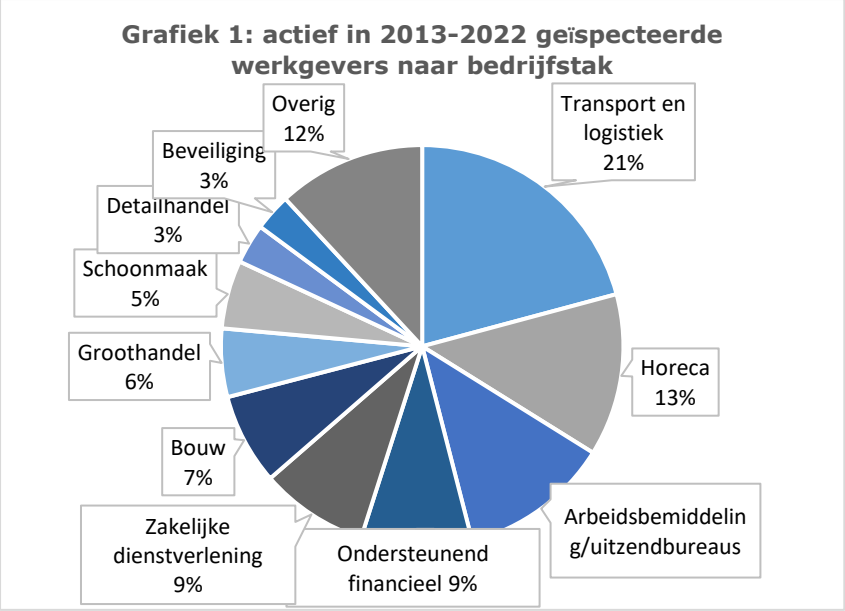
Algemene conclusies naar aanleiding van deze rapportage zijn lastig te geven. Generalisaties doen al snel geen recht aan de verscheidenheid aan werkgevers en arbeidssituaties. En gaan dan voorbij aan de opzet van de Arbowet dat steeds de feiten en omstandigheden van de specifieke situatie in ogenschouw moeten worden genomen. Desondanks valt uit de voor deze rapportage op een rij gezette informatie wel het volgende af te leiden:

1. Voor gezonde en veilige werkomstandigheden is het gesprek van werkgever en werknemers en in het geval van Schiphol als opdrachtgever of 'host' van bedrijven, van schoonmaak en horeca tot cargo en overslag, erg belangrijk. Het actief stimuleren van werknemersparticipatie, via ondernemingsraden en werknemersvertegenwoordiging, en het actief betrekken van vakbonden, draagt bij aan het bewaken van gezonde en veilige arbeidsomstandigheden.
2. Cruciaal is dat de drempel om misstanden te melden bij de inspectie laag moet zijn. De situatie rondom de bagage-afhandeling wijst uit dat het wenselijk is dat de Inspectie de drempel zo laag mogelijk maakt voor bedrijfsartsen om de Inspectie te raadplegen of te betrekken bij verbeteringen die werkgevers moeten doorvoeren. De Arbeidsinspectie wil daarom de bestaande contacten met de beroepsvereniging van bedrijfsartsen over met name gevaarlijke stoffen verder verbreden. Dit is ook opgenomen in het onlangs gepubliceerde Meerjarenplan 2023-2026[3].
3. Het onderscheid tussen landside en airside is onontkoombaar op een luchthaven. Tegelijk ligt in deze afscheiding een risico van onzichtbaarheid en onvoldoende instructie en toezicht door de werkgever, en toezicht door de toezichthouder, besloten. De Inspectie zal bij haar risicobeoordeling, zowel actief als reactief, dit aspect een zwaardere weging geven.

3 Actieve interventies

Deze paragraaf beschrijft de activiteiten van de Arbeidsinspectie op Schiphol die plaats vinden op basis van risicosturing (en dus niet op basis van een melding). De beschrijving is aan de hand van cijfermatige overzichten en casuïstiek. De Arbeidsinspectie heeft vanaf 2013 circa 400 verschillende werkgevers op Schiphol via risicogerichte inspecties bezocht. De verdeling naar bedrijfssector wordt in beeld gebracht in grafiek 1. Werkgevers in de sector transport en logistiek zijn in absolute aantallen het meest geïnspecteerd op Schiphol (21% van het totaal), gevolgd door horeca (13%) en uitzendbureaus (12%). Schoonmaak (5%) en beveiliging (3%) komen relatief minder voor. Bij 40% van de werkgevers is een overtreding geconstateerd. Een groot aantal projecten heeft tot inspecties geleid bij op Schiphol gevestigde of actieve werkgevers.

[3] Nederlandse ArbeidsInspectie SZW (2012), Meerjarenplan 2023-2026.

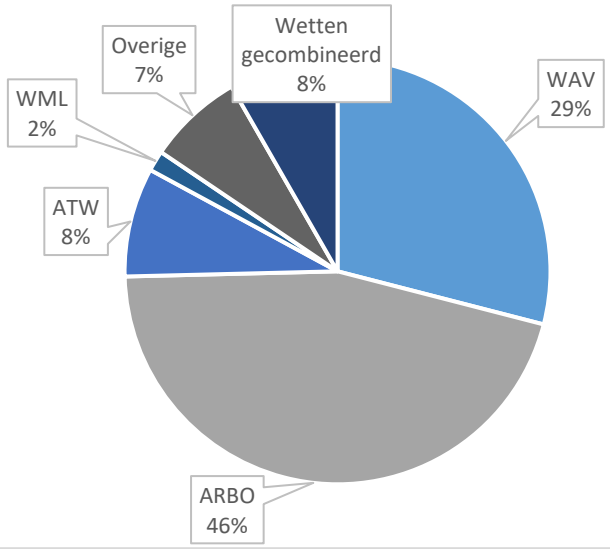


Psychosociale arbeidsbelasting in de vervoer- en transportsector
Uit de Nederlandse Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) blijkt dat werknemers in de vervoer- en transportsector meer ongewenst gedrag ervaren dan gemiddeld. In 2019 is de Inspectie gestart met inspecties met als doel dat deze sector het risico op ongewenst gedrag in kaart brengt en maatregelen neemt om het risico te voorkomen of te beheersen. Dit project leidde er ook toe dat de Arbeidsinspectie aan een vliegmaatschappij een eis heeft opgelegd om de RI&E aan te passen. Deze eis was gericht op het onderzoeken van de risico's op ongewenst gedrag, het tot stand brengen van een gedragscode en betere voorlichting en instructie van medewerkers en leidinggevende over ongewenst gedrag. Vervolgens is in de eerste helft van 2022 een project binnen goederenvervoer luchtvaart gestart dat zich richt op psychosociale arbeidsbelasting waarbij ook de relatie tussen werkdruk en fysieke belasting tijdens inspecties de aandacht krijgt.

In de jaren 2013-2022 zijn bij actieve inspecties in totaal 615 overtredingen vastgesteld bij 160 werkgevers. Grafiek 2 laat zien dat bij de geïnspecteerde werkgevers de Arbowet de meest overtreden wet is (46% van de keren dat een overtreding is vastgesteld); daarna volgen de Wet arbeid vreemdelingen (29%) en Arbeidstijdenwet (8%). De Wet minimumloon en minimum-vakantiebijslag (WML) is goed voor 2% van de overtredingen, de overige nog niet genoemde wetten[4] samen voor 7%. Bij 8% van de keren dat een overtreding is vastgesteld zijn meerdere wetten tegelijkertijd overtreden.

[4] Warenwet, Kernenergiewet en BRZO.

Grafiek 2: verdeling over de overtreden wetten, actieve inspecties 2012-2022



BRZO-controle bij werkgevers op Schiphol

Bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen werken met, of produceren, grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Als gevolg van deze activiteiten bestaat de kans op een zwaar ongeval waarbij werknemers en omwonenden kunnen worden blootgesteld aan een explosie, een brand of een hoeveelheid giftige of bijtende stoffen. Deze bedrijven worden daarom periodiek geïnspecteerd om te controleren of ze voldoen aan de wetgeving. Tijdens zo'n inspectie wordt onder andere gekeken of de werkgever een adequaat veiligheidsbeheerssysteem heeft en of hij zich hieraan houdt.

Ten aanzien van BRZO bedrijven heeft de Nederlandse Arbeidsinspectie sinds 2020 als doelstelling om aan meer dan 90 procent van de gezamenlijke jaarlijkse BRZO inspecties deel te nemen. De andere BRZO partners zijn de veiligheidsregio, de waterkwaliteitbeheerder en de omgevingsdienst.

Op Schiphol zijn twee Brzo-bedrijven actief. Het ene bedrijf slaat vliegtuigbrandstof op en levert deze brandstof aan vliegtuigmaatschappijen op Schiphol ten behoeve van het betanken van vliegtuigen. Er loopt een handhavingstraject naar aanleiding van een eerder in 2022 gehouden inspectie. Het andere bedrijf is de onderhoudsafdeling van een grote vliegtuigmaatschappij en voert onderhoud uit aan vliegtuigen en vliegtuigmotoren. In het bedrijf is een galvaniseerafdeling, een milieuplein en een motorenproefbank aanwezig waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Er loopt een handhavingstraject naar aanleiding van een recent gehouden inspectie.

Omdat de risico's sterk verschillen, komen sommige sectoren eerder in aanmerking voor inspecties op veilig en gezond werk, en andere sectoren juist voor inspecties op eerlijk werk. Dat leidt dan ook tot een duidelijke samenhang tussen de geïnspecteerde bedrijfstak en de overtreden wet. Zo zijn bij transport en logistiek en bouw overtredingen van de Arbowet in de meerderheid; bij uitzendbureaus en horeca geldt dat juist voor Wav-overtredingen.

4 Reactieve activiteiten

Deze paragraaf beschrijft de onderwerpen die onder het reactieve toezicht van de Nederlandse Arbeidsinspectie vallen en waarover een melding of een verzoek kan worden ingediend. Dit betreft de activiteiten van de Arbeidsinspectie in reactie op ongevallen die op Schiphol hebben plaatsgevonden (4.1), meldingen over werkgevers op Schiphol (4.2) en aanvragen of kennisgevingen die werkgevers aan de Inspectie richten (4.3).

4.1 Ongevallen

Werkgevers hebben de plicht om ongevallen die aan bepaalde criteria voldoen[5] onverwijld aan de Arbeidsinspectie te melden. De Arbeidsinspectie stelt vervolgens een onderzoek in naar deze ongevallen. Alle meldingen worden in behandeling genomen maar niet alle gemelde ongevallen worden door de Arbeidsinspectie onderzocht, bijvoorbeeld omdat het gemelde ongeval geen arbeidsongeval blijkt te zijn[6] of omdat het ongeval niet meldingsplichtig was. In de afgelopen tien jaar[7] ontving de Arbeidsinspectie 318 meldingen van arbeidsongevallen op Schiphol die leidden tot 190 ongevalsonderzoeken.

De meeste ongevallen vonden plaats bij werknemers uit de sector transport en logistiek (34), bouw (26), groothandel en schoonmaak (beide 9) en zakelijke dienstverlening en onderhoud/reparatie (beide 6 ongevallen). Bij 73 werkgevers op Schiphol werd naar aanleiding van het ongevalsonderzoek een overtreding geconstateerd. In totaal betrof het 156 overtredingen, waarvan 144 van de Arbowet en 12 van het Wetboek van Strafrecht.

Bekneld tussen bagagekarren
Op het platform van de luchthaven werd in 2021 bagage en post uit een vliegtuig geladen door werknemers van een grondafhandelingsbedrijf. Voor elk bagageruim stond een trekker met bagagekarren. Op een bepaald moment moesten twee lege karren van de trekker van het voorste ruim gekoppeld worden aan de trekker bij het achterste ruim. De voorman begaf zich tussen de bagagekarren om de twee karren te bevestigen. Omdat op dat moment een bagagekar van dezelfde trekker vol was, begon een collega de trekker te verrijden. De voorman raakte met zijn been bekneld tussen bagagekar en de eigen trekker die als een pers naar elkaar werden toegetrokken. Het ongeval leidde tot ziekenhuisopname. De voorman vreesde initieel een been te moeten missen, maar dat was niet het geval. De werkgever had geen doeltreffende maatregelen genomen om te voorkomen dat een werknemer gewond kon raken. De voorman en de collega wisten van elkaar niet waar zij zich bevonden en wat zij aan het doen waren. Er was geen communicatie. Aan de werkgever is overeenkomstig het boetebeleid een boete opgelegd van 12.000 euro.

Bij de twee laatste volledige jaren (2020 en 2021) is gekeken naar de oorzaken van de ongevallen en de gevolgen in termen van letsel. Er zijn in die periode 33 ongevallen onderzocht. De meeste ongevallen hebben te maken met een val en het letsel is in de meeste gevallen een botbreuk. In incidentele gevallen heeft het ongeval geleid tot een amputatie. Er zijn in deze twee jaar op Schiphol geen dodelijke ongevallen geweest.

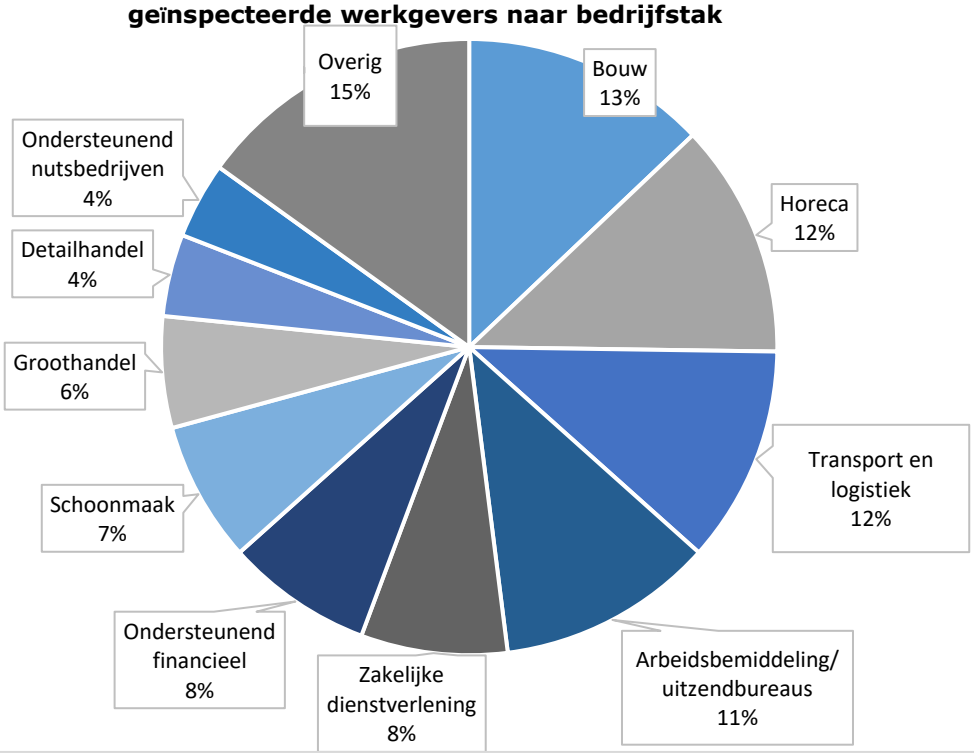
4.2 Meldingen

Meldingen hebben betrekking op potentiële overtredingen van wetten waarop de Arbeidsinspectie toezicht houdt en kunnen komen van burgers, (oud) werknemers en bedrijven, collega-diensten, vakbonden en medewerkers van de Inspectie zelf[8].

[5] Een arbeidsongeval moet worden gemeld als sprake is van een dodelijke afloop, ziekenhuisopname of blijvend letsel. Dit geldt ook als het slachtoffer een uitzendkracht of zzp'ers is die onder het gezag van een werkgever werken.
[6] Bijvoorbeeld als er sprake is van een ongelukkige samenloop van omstandigheden, zoals iemand die struikelde.
[7] Het jaar 2022 is afgekapt op 1 oktober, dus dit aantal zal vermoedelijk nog stijgen.
[8] Meldingen van beroepsziekten door bedrijfsartsen gaan naar aan het Nederlands Centrum voor Beroepsziekten en niet naar de Arbeidsinspectie. Omdat de meldingen naar het NCvB worden geanonimiseerd, leiden ze weliswaar tot statistische informatie maar dragen ze niet direct bij aan interventies op de werkvloer.

De meldingen worden beoordeeld, vervolgens wordt wel of niet geïnspecteerd en eventueel gehandhaafd. De afgelopen 10 jaar ontving de Arbeidsinspectie 504 meldingen over werkgevers op Schiphol. Na een beoordeling zijn 327 werkgevers minimaal één keer geïnspecteerd. De meeste meldingen hebben betrekking op de sector bouw (13%), gevolgd door horeca en transport en logistiek (beide 12%), zie grafiek 3. Het percentage werkgevers waarbij op basis van meldingen een overtreding is vastgesteld, bedraagt 41.

Grafiek 3: op basis van meldingen in 2013-2022 geïnspecteerde werkgevers naar bedrijfstak



Werkdruk en overtredingen Arbeidstijdenwet bij bagage-afhandelaars

In de zomer van 2021 hebben inspecties plaatsgevonden bij 12 werkgevers, waaronder een aantal in de bagage-afhandeling. Aanleiding was een melding van een vakbond over werkdruk, lange dagen en beperkte rusttijden tegen de achtergrond van, na een covidgolf, weer toenemend vliegverkeer. Bij elf werkgevers werden overtredingen van de Arbeidstijdenwet geconstateerd en werd conform het handhavingsbeleid gehandhaafd door een waarschuwing te geven. In lijn met de bestaande werkwijze komen deze werkgevers in aanmerking voor herinspectie.

Zwart werk, onderbetaling en te lange werktijden bij schoonmaakbedrijf

Door het Interventieteam Schoonmaak (IT Schoonmaak, een samenwerkingsverband van de Belastingdienst, UWV en Arbeidsinspectie) werd in augustus 2020 een vooronderzoek ingesteld naar een melding over zwart werk door een ex-werknemer van een schoonmaakbedrijf. Het bedrijf werkt voor diverse franchise-filialen van een fastfoodketen, waaronder drie op Schiphol. Voor de schoonmaak in het beveiligde gebied moesten de werknemers in het bezit zijn van een zogenaamde Schipholpas, die aangevraagd werd bij Schiphol via de fastfood-franchiser. De persoonsgegevens die nodig waren voor deze pas konden worden verkregen door het IT

Schoonmaak. Zo kon het IT Schoonmaak vaststellen dat een aantal werknemers hadden gewerkt zonder dat zij in de loonadministratie waren opgenomen.

Uit de opgevraagde (in- en uitlog)gegevens van de Schipholpassen bleek dat twee medewerkers van het bedrijf (één met een gemeentelijke uitkering) in het eerste half jaar van 2021 slecht tien dagen niet hadden gewerkt. Het schoonmaakbedrijf overlegde over dezelfde periode een 'onjuiste urenregistratie' en ook bij de vordering (WML) voor deze werknemers werden incomplete en onjuiste gegevens aangeleverd. Uit internetresearch bleek dat een in het rooster vermelde werknemer niet in Nederland verbleef. In plaats van deze 'gefingeerde' werknemer werkte een werknemer met een WAO uitkering, die met de door het schoonmaakbedrijf betaalde Ov-kaart (trein- en busgegevens werden door het IT Schoonmaak opgevraagd) bijna alle dagen van de week naar het fastfoodrestaurant reisde.

Het schoonmaakbedrijf heeft een boeterapport Atw (ondeugdelijke registratie voor vier werknemers) en een boeterapport WML (zes werknemers) gekregen. Het boekenonderzoek bij de Belastingdienst loopt nog. Het UWV heeft de uitkering van de WAO'er beëindigd en een deel teruggevorderd. Op grond van het IT-onderzoek heeft de IND onderzoek ingesteld of de verblijfsvergunning van de fictieve werknemer moest worden ingetrokken.

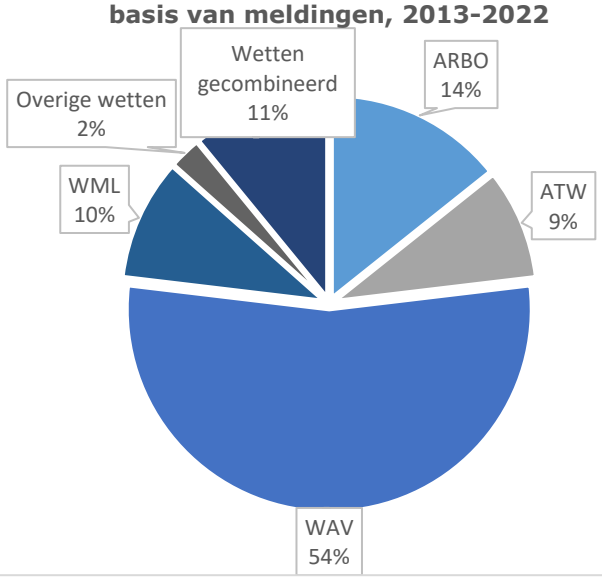
Stillegging bij asbestverwijdering

In 2015 werd een deel van het stationsgebouw (lounge 2) op Schiphol verbouwd. Het was een omvangrijke bouwlocatie waar tientallen werknemers aan de slag waren. De Arbeidsinspectie ontving een melding van een werknemer dat er een aantal keren onvoorzien asbest was vrijgekomen. Tijdens de inspectie bleek dat er een onvolledig asbestinventarisatie-rapport was opgesteld waardoor veel asbest pas bij de werkzaamheden zelf werd opgemerkt. De Arbeidsinspectie legde alle werkzaamheden stil. Er werd een volledige asbestinventarisatie geëist, met een goed werkplan, waarin werd vastgelegd dat eerst alle asbest verwijderd zou worden en veilig gesteld, vóórdat andere werkzaamheden zouden plaatsvinden. De stillegging is gefaseerd opgeheven, steeds als een bepaald gebied was geïnventariseerd, het werkplan voor sanering was gemaakt en de asbest was verwijderd of, daar waar het asbest niet verwijderd kon worden, dit bouwkundig was afgeschermd. Uiteindelijk was na anderhalve maand de stillegging volledig ingetrokken en konden werknemers veilig werken.

Stakingsbreking in de vrachtafhandeling

Rond de nucleaire top in 2014 werd gestaakt in de vrachtafhandeling op Schiphol. In reactie op een melding van een vakbond is door de Inspectie onderzoek naar naleving van de Waadi gedaan bij een aantal uitzendbureaus die werkzaam waren voor een bagage-afhandelaar op Schiphol. Bij drie uitzendbureaus is stakingsbreking vastgesteld. Er waren extra uitzendkrachten ingezet en de al voor de staking werkzame uitzendkrachten en werknemers gingen meer uren werken. De vakbond kan met een dergelijk onderzoeksresultaat naar de rechter.

Grafiek 4: verdeling over de overtreden wetten, inspecties op basis van meldingen, 2013-2022



Bij inspecties op basis van meldingen zijn bij 154 overtredende werkgevers in totaal 1169 overtredingen vastgesteld. Het aandeel van de Wav bedraagt 54%, van de Arbowet 14% en de ATW 9%.

De meldingen over onderbetaling, illegale tewerkstelling etc ('eerlijk werk') domineren in sectoren als horeca, uitzendbureaus en ondersteunend financieel. Een substantieel aandeel overtredingen van de Arbo-wet zien we bij transport en logistiek en zakelijke dienstverlening.

Corona-gerelateerde meldingen bij bagage-afhandelaars
In de zomer van 2020 hebben inspecties plaatsgevonden bij bagage-afhandelaars. Aanleiding was een melding van de vakbond over onvoldoende afstand op de werkvloer (in verband met coronamaatregelen die van kracht waren, overigens was het aantal besmettingen in Nederland laag op dat moment en begon het vliegverkeer weer toe te nemen). Naar aanleiding van de melding is er contact opgenomen met de werkgevers en de vakbond en zijn afspraken gemaakt voor afstand houden conform de RIVM-adviezen.

Corona-gerelateerde meldingen beveiligers op Schiphol
Zowel in 2020 als in 2021 hebben werknemers en vakbonden meldingen gedaan over het niet naleven van de coronamaatregelen bij de beveiliging op Schiphol. In reactie op de meldingen hebben meerdere inspecties plaatsgevonden zowel op de rust- en pauzeruimtes als op de werkplekken waar de beveiligers passagiers en hun bagage controleren. Daarbij zijn diverse overtredingen geconstateerd:

- De ruimtes waren niet zodanig ingericht dat er minimaal 1,5 meter van elkaar afstand gehouden kon worden. Er waren geen alternatieve maatregelen getroffen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van schermen.
- Het ontbreken van desinfectiemiddelen (spray en doekjes) om tafels en stoelleuningen te desinfecteren.
- In de Risico-Inventarisatie & Evaluatie was het risico m.b.t. SARS-CoV-2 niet geïnventariseerd.
- Toezicht op beveiligers was onvoldoende: zij droegen niet consequent de ter beschikking gestelde mondkapjes op momenten dat het nodig was.

Op deze overtredingen is handhavend opgetreden bij de betreffende werkgevers. De werkgever heeft uiteindelijk maatregelen genomen om blootstelling aan corona zoveel mogelijk te voorkomen.

In de antwoorden op de Kamervragen[9] met betrekking tot fysieke belasting bij bagageafhandelaars op Schiphol is gesteld *bij de Arbeidsinspectie zijn geen relevante meldingen op het gebied van fysieke belasting ontvangen van bijvoorbeeld personeel, bedrijfsartsen, ondernemingsraden of vakbonden. Op andere terreinen – zoals blootstelling aan gevaarlijke stoffen – hebben de afgelopen jaren wel diverse inspecties plaatsgevonden op Schiphol*".

In de bijlage bij de antwoorden op de kamervragen heeft de Inspectie haar werkwijze toegelicht en is aangegeven dat bezien wordt waar verbeteringen mogelijk zijn. Ter precisering geldt daarbij nog het volgende ten aanzien van het begrip '*relevante meldingen'*.

Alle meldingen die binnenkomen bij de Arbeidsinspectie worden gewogen, en vervolgens wordt op basis van ondermeer de zwaarte van de overtreding, de ernst van het risico, de urgentie van de melding en de positie van de melder de verdere opvolging bepaald. Als de beschikbare informatie uit de melding nog onvoldoende is om een tot een besluit te komen, wordt er contact opgenomen met de melder als dat mogelijk is. Met "relevante meldingen" doelt de Arbeidsinspectie op meldingen die specifiek tot inspectie op fysieke belasting hebben geleid omdat de mogelijke overtreding zodanig zwaar, ernstig of urgent is of waarbij de melder een zodanige positie (bijvoorbeeld vakbond, OR, arbokerndeskundigen) heeft dat die gewogen zijn en relevant zijn bevonden om tot opvolging over te gaan. Het afwegingskader wordt gevormd door de arbeidsomstandighedenregelgeving[10].

Naar aanleiding van de vragen van Nieuwsuur is in augustus intern een werkgroep gestart om alle meldingen, ook als zij zijdelings met fysieke belasting op Schiphol te maken hadden te bezien, na te gaan waarom ze niet tot onderzoek op fysieke belasting leidden en mogelijke verbeteringen door te voeren[11]. In de periode 2015-2022 betreft het een zevental meldingen die in de bijlage worden weergegeven. Terugkijkend zou een aantal van die meldingen vanwege onbepaaldheid ook nu niet tot een inspectie aanleiding geven. Tegelijk zijn er 2 meldingen die wel (deels) over fysieke belasting gaan, maar niet als indicatie van een zware overtreding zijn beoordeeld.

Door voortaan bij de beoordeling nadrukkelijker mee te wegen dat aan de 'air side' een gebrek aan instructie en toezicht door de werkgever een rol kan spelen, zullen meldingen zoals de genoemde 2 wel aanleiding voor een inspectie geven. De Inspectie zal bij haar risicobeoordeling, zowel actief als reactief, dit aspect een zwaardere weging geven bij zowel de individuele meldingen als voor de analyse van trends en ontwikkelingen. De vorming, in 2022, van een Directie voor Meldingen en Verzoeken draagt daaraan bij. In het Meerjarenplan 2023-2026 is verder een programma voorzien voor Trends en Ontwikkelingen.

4.3 **Aanvragen en kennisgevingen**

Onder de reactieve activiteiten van de inspectie vallen tot slot de beslissingen op aanvragen en het ontvangen van kennisgevingen. Als een werknemer bijvoorbeeld toestemming wil krijgen om meer dan 140 dagen in nachtdienst te werken, doet hij een aanvraag bij de Inspectie die daarop oordeelt. Datzelfde geldt voor een werkgever die een kind (jonger dan 13) wil laten werken in bijvoorbeeld een commercial of tv-programma. Kennisgeving aan de Inspectie is verplicht als men bijvoorbeeld van plan is een bouwproject van zekere duur of omvang te starten (bouwprocesmelding) of asbest wil laten verwijderen (asbestmelding). Deze kennisgevingen maken voor de Inspectie inzichtelijk waar gebouwd gaat worden of asbest verwijderd gaat worden, zonder dat daar direct een inspectie op plaatsvindt.

[9] TK 2022D41973, TK 2022D41827, TK 202241912, TK 2022D41811, TK 2022D41848, TK 2022D41835

[10] Arbeidsomstandighedenwet, Arbeidsomstandighedenbesluit, beleidsregel boeteoplegging arbeidsomstandighedenwetgeving.

[11] Nieuwsuur heeft een WOO verzoek gedaan waarmee documenten hierover ook openbaar worden.

Tabel 1: Verzoeken en meldingen 2013 – 2022

	Aantal	%
Verzoeken ontheffing/meldingen	1134	100 %
Waaronder op het onderwerp:		
- asbestverwijdering	656	58 %
- bouwproces	289	25 %
- artistieke arbeid door kinderen	130	11 %
- nachtarbeid	11	1 %
- ontheffing Warenwetbesluit liften	11	1 %
- gevaarlijke gassen importcontainers	8	0,7 %
- melding aan hijwerktuig gekoppelde werkbak of platform	7	0,6 %
- kernenergiewet	7	0,6 %
- aanwijzing CKI	5	0,4 %
- melding duikwerkzaamheden	4	0,4 %

5 Activiteiten nu en in de aankomende periode

In aanvulling op het lopende traject gericht op fysieke belasting in de bagage-afhandeling, volgt hier een overzicht van andere nog lopende activiteiten die op Schiphol plaatsvinden.

Overbelasting bewegingsapparaat bij cabinepersoneel
De vakbond van het cabinepersoneel heeft een melding gedaan over de ongunstige arbeidsomstandigheden van het cabinepersoneel. Door de vakbond werd onder andere aangegeven dat er sprake is van overbelasting van het bewegingsapparaat doordat bij de inrichting van vliegtuigen geen rekening wordt gehouden met de bewegingsruimte van het personeel. Op dit moment vindt op basis van verkregen documenten van een vliegtuigmaatschappij een analyse plaats.

Overbelasting bij airport caddies
Er is een melding gedaan bij de Arbeidsinspectie over werknemers en stagiaires die assisteren bij personenvervoer in caddies. Het gaat om fysieke belasting en het ontbreken van hulpmiddelen. De Inspectie voert een ergonomische analyse uit en zal op basis daarvan beslissen over het vervolg.

Fysieke belasting en veiligheid bij luchtvrachttransport (cargo)
Vanuit een begin dit jaar geinitieerd project zijn er onlangs samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) inspecties uitgevoerd op Schiphol bij het luchtvrachttransport. Een belangrijk inspectieonderwerp hierbij is fysieke belasting bij het laden en lossen van vrachtvliegtuigen, maar ook is geïnspecteerd op aanrijdgevaar en andere onderwerpen met betrekking tot de inrichting van een veilige arbeidsplaats. Het onderzoek loopt.

Onderzoek blootstelling DME en vliegtuiguitstoot
Naar aanleiding van een handhavingsverzoek door een vakbond eind 2021 heeft de Arbeidsinspectie onderzoek gedaan naar blootstelling aan vliegtuiguitstoot alsmede dieselmotoruitstoot op Schiphol. Samengevat zijn de onderwerpen waarop handhaving is ingezet:
- blootstelling aan uitlaatgassen, dieselmotor- en vliegtuiguitstoot;
- periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek;
- registratieverplichting kankerverwekkende/mutagene stoffen;
- plan van aanpak van gevoerde arbobeleid
- voorlichting en onderricht

Dit heeft geleid tot handhaving door verzending van waarschuwingen en voorlopige eisen tot naleving aan negen werkgevers op Schiphol. De werkgevers hebben daarop hun reactie kunnen geven (zienswijze) overeenkomstig het vigerende handhavingsbeleid[12].

Intern ongewenst gedrag in de beveiliging
In de media zijn uitspraken van Schiphol-beveiligers gepubliceerd over ongewenst gedrag en een angstcultuur als het gaat om het doen van meldingen. In de Nederlands Enquête Arbeidsomstandigheden blijkt de beveiligingsbranche van alle sectoren het slechtst te scoren op intern ongewenst gedrag. Er loopt nu binnen de Inspectie een oriëntatie die mogelijk leidt tot een actief project op de beveiligingsbranche. Het project zal zich richten op alle beveiligingsbedrijven, en niet specifiek op Schiphol.

Melding ongewenst gedrag
In september 2022 ontving de Arbeidsinspectie een melding van grensoverschrijdend gedrag. Het onderzoek bij de desbetreffende werkgever loopt nog. We beoordelen daarbij het beleid van deze werkgever ter preventie van intern ongewenst gedrag zoals verplicht op grond van de Arbowet (RI&E en Plan van aanpak gebaseerd op goede analyse van risicofactoren voor intern ongewenst gedrag).

Onderzoek naar inzet stagiairs
Er loopt een onderzoek bij een luchtvaartmaatschappij die in het hoogseizoen van 2022 ongeveer 60 stagiairs als stewards heeft ingezet. Op basis van enkele meldingen wordt op dit moment gekeken naar de vraag of deze stagiairs daadwerkelijk als zodanig (conform de voor stages geldende eisen en begeleiding) zijn ingezet of (oneigenlijk) als volwaardig arbeidskracht.
Ook worden daarbij de vergoedingen en arbeidstijden in beeld gebracht. Dit onderzoek wordt begin 2023 afgerond.

[12] Korte uitleg Handhavingsbeleid Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) | Publicatie | Nederlandse Arbeidsinspectie (nlarbeidsinspectie.nl) en Boeteprocedure | Nederlandse Arbeidsinspectie | Nederlandse Arbeidsinspectie (nlarbeidsinspectie.nl).

Meldingen in relatie tot fysieke belasting

Melding 14 oktober 2015

De melding is gedaan door een werknemer en gaat over een voertuig zonder vering dat ongemakkelijk rijdt. Om meer informatie over deze melding te krijgen is herhaaldelijk telefonisch contact met melder gezocht. Nadat herhaaldelijk geen contact mogelijk was, is besloten deze melding niet verder te onderzoeken. Er leek geen sprake leek te zijn van een vermoedelijke overtreding. Melder, die anoniem, wenste te blijven had geen adres achtergelaten.

Melding 24 december 2015

Het gaat hier om een ex-werknemer, die via een uitzendbureau werkt bij een bagageafhandelaar. Nadat de werknemer ontslag heeft genomen doet hij de melding dat hij zware dozen moet tillen van wel 25-27-30 kilo en dat er niet goed wordt schoongemaakt. Deze melding is direct gerelateerd aan bagageafhandeling. De melding is gewogen en gezien als een niet zware overtreding[13], die dus geen opvolging krijgt. Dit is de melder meegedeeld.

Melding 19 mei 2016

De melding is gedaan door een werknemer. Deze meldt dat medewerkers na 4 weken onbetaalde proefplaatsing pas een contract krijgen. Het gaat om de afdeling cargo / postpakketten. Tevens wordt geklaagd over stoffigheid, hygiëne en tilwerkzaamheden. De melding is op basis van een mogelijke overtreding van de Wet Minimum Loon uitgezet voor verdere opvolging door een inspecteur. De overige aspecten zijn gewogen als een niet zware overtreding. Dit is de melder medegedeeld.

De tweede melding van haar betrof haar collega's bij de cargo afdeling die 'soms dozen van meer dan 25 kilo moeten tillen'. Deze melding is gewogen en gezien als een niet zware overtreding, die dus geen opvolging krijgt. Dit is de melder meegedeeld.

Melding 8 augustus 2016

De melding is anoniem gedaan door een oud-werknemer over cargo werk. De melder geeft aan dat de eerste twee opleidingsweken niet werden betaald. De werkgever stelde het gebruik van werkschoenen niet verplicht en verstrekte deze niet, net als overige werkkleding. Tevens geeft de melder aan dat duwwerkzaamheden die bij de vorige werkgever met drie personen werden uitgevoerd, bij zijn laatste werkgever door één persoon moest worden gedaan.

De melding is gewogen en gezien als een niet zware overtreding, en heeft geen opvolging gekregen.

[13] De typologie van overtredingen (zwaar, direct beboetbaar, overige) volgt uit de beleidsregel boeteoplegging arbeidsomstandighedenwetgeving. Zie: wetten.nl - Regeling - Beleidsregel boeteoplegging arbeidsomstandighedenwetgeving - BWBR0032326 (overheid.nl).

Melding 31 januari 2017

De melding is gedaan door een werknemer, waarbij bij het beladen geen hulpmiddelen gebruikt konden worden. Deze melding is gewogen en gezien als een niet zware overtreding, die dus geen opvolging krijgt. Dit is de melder meegedeeld. Volgens melder is er een OR maar doen die niets.

9 oktober 2020

Deze melding is binnengekomen via een inspecteur arbeidsmarktfraude, die aldaar een controle uitvoerde en namens een werknemer een melding deed over onveilig werk en over PSA bij een cargo afhandelaar. Met de werknemer is contact opgenomen voor meer informatie. Vanwege corona hebben medewerkers tijdelijk vervangend werk gekregen. Het zou onder meer gaan om het tillen van luchtvracht in een loods. Daarnaast meldt hij dat de 1,5 meter maatregel niet wordt toegepast en dat er geen kraan en handgel aanwezig is.

Het tijdelijk vervangend werk is als melding gewogen en gezien als een niet zware overtreding. De kern van de melding was gericht op het vermoedelijk niet toepassen van corona maatregelen.

Het niet nemen van de corona maatregelen heeft geleid tot het oppakken van deze melding door een inspecteur.

1 mei 2022

Deze melding is gedaan door een burger, melder is geen direct belanghebbende. Zijn melding betrof de bagage afwikkeling en de blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Als onderbouwing van zijn melding noemt hij een Volkskrant artikel (bagageafhandeling) en een uitzending van Zembla. M.b.t. de bagage afwikkeling wordt geen verdere actie ondernomen. De melding m.b.t. gevaarlijke stoffen wordt doorgeleid naar het programma gevaarlijke stoffen, die deze melding verder oppakt.

Resumé

Van de zeven hiervoor genoemde meldingen zijn er twee direct te relateren aan bagageafhandeling. Deze twee meldingen, uit 2015 en 2017, zijn toentertijd gewogen en hebben toen geen verdere opvolging gekregen omdat er sprake was van een niet zware overtreding.

Daarnaast was er een melding die ging over gevaarlijke stoffen (heeft opvolging gekregen), coronamaatregelen, een melding was anoniem en de melder was niet meer bereikbaar voor meer informatie, twee meldingen gingen over cargo, en een over persoonlijke beschermingsmiddelen.

De meldingen die niet in behandeling zijn genomen zijn niet geselecteerd omdat er geen vermoeden was van een zware overtreding.