

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2072

Vragen van de leden **Koerhuis** en **Strolenberg** (beiden VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *het bericht dat honderden bagagemedewerkers zich melden voor een claimzaak tegen Schiphol en dat ook de Nederlandse Arbeidsinspectie ingrijpt* (ingezonden 17 februari 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 29 maart 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 1806.

Vraag 1

Kent u het bericht dat honderden bagagemedewerkers zich melden voor een claimzaak tegen Schiphol en dat ook de Nederlandse Arbeidsinspectie (hierna: Arbeidsinspectie) ingrijpt?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het de Arbeidsinspectie constateert dat het bagagewerk veel te zwaar is en dat de bagagebedrijven de Arboret overtreeden?

Antwoord 2

De Arbeidsinspectie heeft geconstateerd dat het bagagewerk risico's oplevert voor de gezondheid van de werknemers van bagagebedrijven. Volgens de Arbeidsinspectie hebben werkgevers onvoldoende maatregelen genomen om het risico van structurele fysieke overbelasting weg te nemen of te verminderen terwijl dat technisch wel mogelijk is. Zie ook het antwoord op vraag 3.

Vraag 3

Klopt het dat de Arbeidsinspectie de voorlopige eis heeft gesteld dat Schiphol de bagagekelder binnen twee jaar automatiseert? Wanneer gaat de Arbeidsinspectie de definitieve eis stellen?

¹ Nos.nl, 13 februari 2023, <https://nos.nl/collectie/13911/artikel/2463683-honderden-bagagesjouwerson-melden-zich-voor-claimzaak-schiphol-ook-inspectie-grijpt-in>.

Antwoord 3

Ja, dat klopt. De zes bagage afhandelaars op vliegveld Schiphol moeten per direct gebruik maken van hulpmiddelen om bagage af te handelen. Binnen twee jaar dient het afhandelen van bagage in de bagagehallen geautomatiseerd dan wel gemechaniseerd te zijn. Deze definitieve eisen heeft de Arbeidsinspectie op 14 maart jl. aan de bagage afhandelaars op Schiphol opgelegd. Ik verwijs naar de brief van 14 maart jl.² waarin ik uw Kamer informeer over de handhaving door de Arbeidsinspectie op Schiphol. Er is geen eis inzake fysieke belasting naar Schiphol Nederland B.V gestuurd want zij zijn in deze situatie geen werkgever. Dit neemt niet weg dat van Schiphol als staatsdeelneming wordt verwacht dat het een voorbeeldrol heeft en zich aan wet- en regelgeving houdt. Als exploitant van onze nationale luchthaven heeft Schiphol evenwel een brede verantwoordelijkheid om arbeidsomstandigheden op de luchthaven te bevorderen.

Vraag 4

Klopt het dat Schiphol pas in 2026 de bagagekelder wil automatiseren?

Antwoord 4

Onlangs is door Schiphol aangekondigd in 2026 te starten met de bouw van de nieuwe bagagekelder Zuid+. Schiphol heeft laten weten dat het met de bouw van de nieuwe bagagekelder mogelijk wordt het bestaande bagagesysteem te vervangen, zonder dat luchtvaartmaatschappijen en reizigers daar hinder van ondervinden.

Tegelijkertijd stelt Schiphol dat het (met werkgevers in de bagageafhandeling) bezig is om in de bestaande gebieden waar bagage wordt afgehandeld de arbeidsomstandigheden te verbeteren door innovatieve oplossingen voor bronaanpak (robots, losinstallaties, autonoom transport) en tilhulpen te testen en installeren. Ook wordt met de afhandelingsbedrijven in kaart gebracht hoe bestaande tilhulpen waar nodig kunnen worden verbeterd. Er worden volgens Schiphol dus al verschillende veranderingen doorgevoerd op kortere termijn.

Vraag 5

Wat zijn de bedrijfseconomische redenen van Schiphol om de bagagekelder eerder of later te automatiseren?

Antwoord 5

Schiphol heeft aangegeven dat het in bestaande gebieden waar bagage wordt afgehandeld niet altijd mogelijk is te automatiseren. Waar mogelijk is dit proces al wel in gang gezet. Zo is Schiphol (met werkgevers in de bagageafhandeling) bezig om in de bestaande bagagegebieden de arbeidsomstandigheden te verbeteren door aanvullende oplossingen voor de fysieke belasting (robots, losinstallaties, autonoom transport) en daarnaast ook extra tilhulpen te testen en installeren.

Oplossingen moeten inpasbaar zijn in de dagelijkse operatie en plannen moeten ook nog gedeeltelijk worden uitgewerkt. Omdat er geen kant en klare oplossingen beschikbaar zijn is er daarnaast veel tijd nodig om te kunnen testen.

Schiphol geeft verder aan dat zij met de sector de toekomst van werken in de bagageafhandeling anders gaan vormgeven, waarbij het uitgangspunt «geen handen meer aan koffers en volledig autonoom transport» leidend is. Er moet een optimale samenwerking komen tussen mens en robot. Het vormgeven van de toekomst van werken, het bouwen van een nieuwe bagagekelder Zuid+ en aanpassingen van bestaande gebieden vergt realistisch gezien gewoon veel tijd.

Vraag 6

Bent u bereid om Schiphol te vragen de bagagekelder eerder te automatiseren?

² Kamerstuk 29 665, nr. 460

Antwoord vraag 6

Bij het tweewekelijks overleg dat ik heb met Schiphol zal ik opnieuw informeren naar het tijdpad en de realisatie van de nieuwe bagagekelder en de invoering van de tilhulpen. In april heb ik samen met de Minister van SZW en Schiphol een bestuurlijk overleg. Hierbij zullen ook voornoemde onderwerpen aan de orde worden gesteld.

Vraag 7

Klopt het dat Schiphol pas in mei 2023 een pilot voor de nieuwe automatische tilhulpen start?

Antwoord 7

Schiphol heeft naar eigen zeggen op dit moment een grote hoeveelheid pilots in voorbereiding. In mei 2023 komen er nieuwe tilhulpen waar Schiphol een tweede pilot mee gaat uitvoeren. Daarnaast gaat Schiphol nog voor de zomer met een collaboratieve robot (cobot) een pilot uitvoeren en zullen ze ook dit jaar nog pilots met oplossingen voor het probleem van fysieke overbelasting van medewerkers in uitvoering brengen.

Vraag 8

Bent u bereid om Schiphol te vragen de nieuwe automatische tilhulpen eerder in te voeren?

Antwoord 8

Zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 9

Laat Schiphol medewerkerstevredenheidsonderzoeken onder de bagagemedewerkers uitvoeren? Zo nee, bent u bereid om Schiphol te vragen dit te doen? Zo ja, bent u bereid om Schiphol te vragen de uitkomsten van deze onderzoeken mee te wegen in het aanbestedingsbeleid voor bagagebedrijven?

Antwoord 9

Het ligt voor de hand om medewerkers-tevredenheids-onderzoeken te laten uitvoeren door de werkgevers van de bagage afhandelings-medewerkers. Afgezien daarvan geeft Schiphol aan zich in het Sociaal Akkoord gecommitteerd te hebben aan een gestructureerde opzet waarbij een representatieve, onafhankelijke werkdrukmeting tot stand zal komen. Ook de veiligheidscultuur zal onderdeel van deze metingen uitmaken. De resultaten van deze metingen zullen worden gedeeld met de vakbonden.

Zoals bekend is eind vorig jaar het traject – om indien nodig – het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken in gang gezet. Als inderdaad besloten zal worden tot reductie, volgt een aanbestedingstraject waarin kwaliteit van dienstverlening, maar ook arbeidsomstandigheden een rol zullen spelen. In hoeverre een medewerkers-tevredenheids-onderzoek een rol kan spelen bij het aantonen van kwaliteit is nu nog niet te zeggen.

Vraag 10

Bent u bereid om voor het volgende commissiedebat Luchtvaart een internationale vergelijking naar de Kamer te sturen voor de bagageafhandeling op Schiphol ten opzichte van Parijs (Charles de Gaulle) en Frankfurt?

Antwoord 10

Op dit moment wordt er een onderzoek uitbesteed voor een onderbouwing van het reduceren van het aantal grondafhandelaren op Schiphol. Dit onderzoek heeft een internationaal element, omdat er ook gekeken zal worden naar de grondafhandelingsituatie op andere Europese luchthavens. Het ministerie zal, voordat dit onderzoek start, vragen aan de onderzoekers of er specifiek gekeken kan worden naar de situatie op de luchthavens Parijs-Charles de Gaulle en Frankfurt am Main. De verwachting is dat dit onderzoek voor de zomer is afgerond. De resultaten worden met de Kamer gedeeld.

Vraag 11

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 11
Ja.