AH 441
2026Z17531

Antwoord van minister Aartsen (Werk en Participatie) (ontvangen 26 oktober 2026)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025-2026, nr. 3041

1. Heeft u kennisgenomen van het bericht van Nieuwsuur: ‘Rechter fluit Arbeidsinspectie terug over zwaar bagagewerk op Schiphol’? 1)

Ja.

2. Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant: ‘Pakketdienst moet maatregelen treffen om gezondheid medewerkers te borgen’? 2)

Ja.

3. Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van de rechtbank Noord-Holland: ‘Minister moet opnieuw besluit nemen over bagage-afhandelbedrijven Schiphol’? 3)

Ja.

4. Heeft u kennisgenomen van het bericht van de Schiphol Group: ‘The next era of baggage handling at Schiphol: safer, smarter and mechanised’ (27 juli 2026)? 4)

Ja.

5. Deelt u de opvatting dat bagageafhandeling tot de kern behoort van het bedrijfsproces op luchthavens en dat het voorkomen van gezondheidsschade van werknemers door fysieke overbelasting daarom behoort te prevaleren boven het technische, operationele en economische belang van betrokken werkgevers?

In het antwoord op vraag 6 wordt tevens het antwoord op deze vraag meegenomen.

6. Kan bij de beantwoording van vraag 5 ook het onderdeel 4.5 uit de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant van 7 juli 2026 betrokken worden?

Luchthavens hebben verschillende processen die tot de kern gerekend kunnen worden waaronder bijvoorbeeld het faciliteren van het vliegverkeer. Uit artikel 3 van de Arbowet volgt (kort): “*De werkgever zorgt voor de veiligheid en de gezondheid van de werknemers inzake alle met arbeid verbonden aspecten en voert daartoe een beleid dat is gericht op zo goed mogelijke arbeidsomstandigheden.”*

Bij de invulling van die zorgplicht zijn de arbeidshygiënische strategie[1], de stand van de wetenschap en de professionele dienstverlening en het redelijkerwijsprincipe[2] belangrijke uitgangspunten. De hierboven aangehaalde zorgplicht van werkgevers geldt ongeacht eventuele andere belangen.

De uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant van 9 juli 2026, inzake een geschil met een pakketdienstbedrijf, ziet op de bijzonderheden en omstandigheden van die zaak.

7. Deelt u de opvatting van de rechtbank Noord-Holland die het eerste element van haar uitspraken op 14 juli 2026 als volgt samenvat: “De rechtbank oordeelt in de

---

[1] de werkgever moet eerst kijken naar bronmaatregelen om de gezondheid en veiligheid van werknemers te waarborgen. Indien bronmaatregelen niet mogelijk zijn, kijkt de werkgever of technische maatregelen kunnen worden getroffen. Als dat niet mogelijk is, kan de werkgever organisatorische maatregelen treffen. Met als allerlaatste stap het inzetten van persoonlijke beschermingsmiddelen (arbeidshygiënische strategie).

[2] het principe dat maatregelen alleen behoeven te worden genomen als deze in redelijkheid van de werkgever kunnen worden gevergd (het redelijkerwijs principe).

eerste plaats dat de afhandelbedrijven de afhandeling van bagage niet geheel zelf konden automatiseren. Daarvoor zijn zij afhankelijk van Schiphol."?

Ik heb hier kennis van genomen. Er bestaat voor wat betreft de mogelijkheden voor de volledige automatisering van het bagageproces door bagageafhandelaren inderdaad een afhankelijkheid van Schiphol. In lijn met deze uitspraak heeft de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) nieuwe beslissingen op bezwaar genomen.

8. Klopt volgens u de bewering van Schiphol Group dat zij, ondanks haar positie als eigenaar, beheerder en haar bevoegdheid om te beslissen over het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van arbeidsplaatsen en arbeidsmiddelen, niet juridisch verantwoordelijk is voor de arbeidsomstandigheden?

In het antwoord op vraag 9 wordt tevens het antwoord op deze vraag meegenomen.

9. Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat bedrijven met een dergelijke positie niet juridisch aangesproken kunnen worden op de wijze waarop zij de arbeidsomstandigheden van werknemers buiten hun bedrijf beïnvloeden?

Nee die mening deel ik niet. Als werkgevers en opdrachtgevers (samen)werken in een keten dan moeten zij ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid op gepaste wijze zorgen voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden en daarover afspraken maken.

Bagageafhandelaren zijn in beginsel als werkgever verantwoordelijk voor de naleving van de arbeidsomstandighedenwetgeving. In deze specifieke situatie is door de rechtbank geoordeeld dat de bagageafhandelaren niet zelfstandig in staat zijn de volledige automatisering van het bagageproces te realiseren aangezien zij contractueel vastzitten aan de fysieke gebouwen en de systemen van de luchthaven. Gezien Schiphol Group de eigenaar en beheerder is van de gebouwen zijn de bagageafhandelaren afhankelijk van Schiphol Group.

10. Wat is uw reactie op de stelling die de rechtbank Noord-Holland doet in vier verschillende uitspraken, namelijk "Aanvullend wijst de rechtbank erop dat de minister zich niet noodzakelijkerwijs enkel hoeft te richten tot [naam bagageafhandelaar] als werkgever. Artikel 16, lid 8, van de Arbeidsomstandighedenwet voorziet immers in de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur te bepalen dat de verplichting tot naleving van bepaalde voorschriften rust op iemand anders dan de werkgever. De wetsbepaling noemt de eigenaar, beheerder, of degene die anderszins bevoegd is te beslissen over het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van arbeidsplaatsen en arbeidsmiddelen. Uit het vierde lid van artikel 27 van de Arbeidsomstandighedenwet volgt dat die aangewezen persoon gelijk wordt gesteld met een werkgever, als het gaat om een eis tot naleving."?

De arbeidsomstandighedenwet biedt inderdaad de ruimte om met een dergelijke algemene maatregel van bestuur iemand anders dan de werkgever aan te spreken.

11. Hoe beoordeelt u de analyse van Henk Brandsma, Schiphol Airport's Strategic Process Developer for Baggage, die op de website van 'Internationaal Airport Review' schrijft dat de huidige verhoudingen tussen luchthaven, bagageafhandelaars en luchtvaartmaatschappijen leidt tot een verantwoordelijkheid vacuüm, afgebeeld als een Bermudadriehoek waarin ideeën, initiatieven en innovatie spoorloos verdwijnen? Wat vindt u hiervan?

De heer Brandsma schrijft dat in de luchtvaartsector, ondanks dat technologische innovatie mogelijkheden biedt qua automatisering in bagageafhandeling, de prikkel om te investeren in deze technologische innovatie niet altijd goed belegd is. Dit komt omdat de taken en verantwoordelijkheden vaak verdeeld zijn tussen luchthavens, bagageafhandelaren en luchtvaartmaatschappijen. Zo beheren de luchthavens de bagagesystemen; voert het personeel, dat voor de bagageafhandelaren werkt, het proces uit en betalen luchtvaartmaatschappijen luchthavengelden en sluiten zij een contract met bagageafhandelaren.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het besluit genomen om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken tot drie. Dit besluit is

ondertussen onherroepelijk en de door Schiphol uitgevoerde aanbestedingsprocedure is definitief afgerond. Vanaf maart 2027 zal deze beperking in werking treden. Hiermee zal het zwaartepunt in de verhouding tussen luchthavens, bagageafhandelaren en luchtvaartmaatschappijen op Schiphol zich verplaatsen richting de luchthaven. Door de beperking kon Schiphol namelijk een aanbestedingsprocedure beginnen, gericht op kwaliteit en met aanbestedingseisen die erop gericht waren om o.a. de situatie rondom personeelstekort, veilige uitvoering van werkprocessen en arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van grondpersoneel te verbeteren. Schiphol zal ook toezien op het naleven van de contractuele afspraken. De Inspectie Leefomgeving en Transport-luchtvaartautoriteit en de Arbeidsinspectie zien daarnaast toe op het naleven van wet- en regelgeving.

12. Het feit dat artikel 16, lid 8, van de Arbeidsomstandighedenwet voorziet in de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur te bepalen dat de verplichting tot naleving van bepaalde voorschriften rust op iemand anders dan de werkgever, wijst erop dat in de noodzaak daartoe is voorzien, waarom is dit niet zodanig uitgewerkt in het Arbeidsomstandighedenbesluit zodat het grootschalig en ruim overschrijden van tilnormen op luchthaven Schiphol kon worden voorkomen?

In het antwoord op vraag 13 wordt ook de beantwoording van deze vraag meegenomen.

13. Op welke manier is er precies vervolg gegeven aan de aanbeveling van de SER om bestuursrechtelijke ketenaansprakelijkheid van arbeidsomstandigheden te verkennen. De SER heeft op 28 mei 2025 onder andere geadviseerd in Arbovisie 2040 deel 2 hier naar te kijken: “Verken of bestuursrechtelijke ketenaansprakelijkheid voor arbeidsomstandigheden kan bijdragen aan verbeterde arbeidsomstandigheden in sectoren met een hoge mate van werkuitbesteding, met name voor kwetsbare groepen zoals laagbetaalde zzp’ers en flexwerkers.” De staatssecretaris van SZW heeft op 5 december geantwoord in een Kamerbrief (25 883, nr. 543) dat dat de voor de hand liggende opties juridisch en qua uitvoerbaarheid voor de toezichthouder niet haalbaar worden geacht.” In de bijlage ‘Verkenning bestuursrechtelijke aanpak’ wordt niet besproken hoe bestuurlijke ketenverantwoordelijkheid conform artikel 16, lid 8, Arbeidsomstandighedenwet geregeld kan worden met een algemene maatregel van bestuur. Waarom niet? Is de verkenning wel zorgvuldig verlopen? Ziet u aanleiding hier verder naar te kijken?

De mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur verantwoordelijkheden uit te breiden is opgenomen in de Arbowet zodat er juridische ruimte is om deze verplichting te *kunnen* creëren. In mijn brief van 8 juni 2026 aan uw Kamer heb ik toegelicht dat we momenteel vanuit de Arbovisie 2040 met het project Ketenverantwoordelijkheid in kaart brengen welke behoeften en mogelijkheden er zijn om de verschillende schakels en partijen in een keten hun verantwoordelijkheid te laten nemen. Deze input gebruiken we om verantwoord opdrachtgeverschap verder te stimuleren. In dit traject onderzoeken we ook de juridische mogelijkheid van het nader invulling geven van artikel 16, lid 8.

14. Betekent het vernietigen van de handhavingsbesluiten dat juist tijdens de piekperiode in de zomer, met het meeste risico op fysieke overbelasting en overtredingen van de Arboregelgeving, de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) minder doeltreffend kon handhaven?

De uitspraak betekent niet dat de NLA tijdens de zomerperiode geen toezicht kon houden of niet kon optreden tegen actuele overtredingen van de arbeidsomstandighedenregelgeving. Het vernietigen van de handhavingsbesluiten heeft dat niet veranderd. De uitspraken bevestigen dat de bagageafhandelaren de werkgever zijn en dus in beginsel zijn gehouden om de arbeidsomstandighedenwet en -regelgeving na te leven. De wettelijke verplichtingen voor werkgevers op grond van de Arbeidsomstandighedenwet en het Arbeidsomstandighedenbesluit blijven van toepassing.

15. Hoe beoordeelt u dat uit de uitzending van Nieuwsuur naar voren komt dat de Schiphol Group nog steeds geen indicatie kan geven wanneer de nieuwe geautomatiseerde bagagekelder opgeleverd wordt? Kunt u dat wel en kunt u een tijdpad delen van wat wel uitgevoerd is afgelopen periode met betrekking tot de bouw van de nieuwe geautomatiseerde bagagekelder?

Schiphol geeft aan dat er een tijdlijn is vastgelegd in het Plan van Aanpak Reduceren Fysieke Belasting Bagagehallen (september 2023) en in de Roadmap Mechaniseren en automatiseren Bagagehallen Schiphol (december 2024). Beide documenten zijn opgesteld door Schiphol en de bagageafhandelaren en gedeeld met de Nederlandse Arbeidsinspectie op 16 januari 2025.

Schiphol benoemt dat de afgelopen periode de fysieke belasting als eerste stap is verlaagd met tilhulpen. Die zijn medio 2025 op alle 385 werkplekken in gebruik genomen. De tilbelasting is daarmee verlaagd. Op een deel van de werkplekken ligt deze onder de NIOSH-norm, op de overige net erboven. Daar is geen acuut gezondheidsgevaar, maar wel een structurele oplossing nodig. Die wordt gezocht in mechanisering.

De technologie voor het volledig automatiseren van bagagehallen staat wereldwijd nog in de kinderschoenen. Schiphol ontwikkelt en test daarom samen met technologiepartners nieuwe systemen. Een nieuwe losinstallatie is sinds juni 2025 in gebruik en verwerkt 16% van alle transferbagage automatisch. Zes gerenoveerde laadrobots laden bijna 10% van alle vertrekkende bagage. Ook werkt Schiphol samen met andere luchthavens om de markt te bewegen deze technologie verder te ontwikkelen.

De nieuwe technologie heeft nog een omvang die niet past binnen de beperkte ruimte van de bestaande bagagehallen, die ook doorlopend in bedrijf zijn. Onderdeel van de Roadmap Mechaniseren is daarom de bouw van een nieuwe bagagehal, waarvan het ontwerp uitgaat van mechanisch lossen en laden met behulp van diverse robots. Schiphol benadrukt dat dat project volgens planning loopt. De eerste bouwwerkzaamheden zijn deze maand gestart. De bouw van een nieuwe hal op een luchthaven die 24/7 operationeel moet blijven, en waarbij ook de benodigde technologie nog in ontwikkeling is, vergt naar verwachting zes tot acht jaar. Zodra het definitieve ontwerp en de bijbehorende planning zijn vastgesteld, informeert Schiphol daarover.

Zodra de nieuwe hal in gebruik is, ontstaat de ruimte om de vier bestaande bagagehallen één voor één te renoveren, telkens conform de laatste stand der techniek. De doorlooptijd daarvan wordt bepaald door de tijd die per hal nodig is en door de beschikbare technologie.

16. Bent u bereid een concrete einddatum af te kondigen en zelf in te grijpen?

De Nederlandse Arbeidsinspectie is de onafhankelijk toezichthouder en maakt haar eigen afwegingen voor het overgaan tot handhaving.

17. Uit de stukken van de rechtbank Noord-Holland komt het volgende naar voren: “Op 14 februari 2024 heeft de NLA gereageerd op het eerder ingediende Plan van Aanpak en te kennen gegeven dat het Plan van Aanpak nog niet voldoet aan de gestelde eis tot naleving (actie 2). Ook het aangepaste plan van aanpak van 30 december 2024 met de titel “Roadmap Mechaniseren en automatiseren bagagehallen Schiphol” voldoet volgens de NLA niet aan de eis tot naleving.”, waarom voldeden de Plannen van Aanpak niet?

Het Plan van Aanpak van Schiphol was onvoldoende concreet. Dit heeft Schiphol inmiddels aangepast.

18. Is uitstel van de bouw van een nieuwe geautomatiseerde bagagekelder besproken op een aandeelhoudersvergadering van de Schiphol Group, hoe werd dat uitgelegd, is besproken dat het Plan van Aanpak volgens de NLA onvoldoende is en wat was de reactie van de Nederlandse staat als aandeelhouder? Welke positie heeft de Nederlandse Staat ingenomen?

Wat wordt besproken in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders is vertrouwelijk en wordt niet publiek gedeeld, zie ook eerdere beantwoording door de minister van Financiën van Kamervragen.[3] De staat krijgt als aandeelhouder investeringsvoorstellen voorgelegd, waarbij conform het Handboek Investeringen van het ministerie van Financiën aandacht moet zijn voor maatschappelijk verantwoord

[3] Aanhangsel Handelingen II 2024/25, nr. 2400.

ondernemen en gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. Daarnaast is de staat als aandeelhouder doorlopend in gesprek met Schiphol over relevante onderwerpen. Hierbij heeft de staat uiteraard ook aangegeven dat er sprake moet zijn van gezonde en veilige arbeidsomstandigheden in de bagagehallen.

19. Deelt u de opvatting van FNV die in de uitzending aan gaf dat ze vreest dat er drie jaren verloren zijn gegaan, doordat de Schiphol Group ondanks haar duidelijke rol in de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden, niet juridisch verantwoordelijk gehouden kan worden door de NLA voor uitstel en vertraging bij de bouw van een nieuwe bagagekelder, wat is uw reactie?

Ik begrijp de zorgen van de FNV en vind het belangrijk dat bagagemedewerkers hun werk zo gezond en veilig mogelijk kunnen doen. Er zijn in de tussenliggende periode verbeteringen bereikt. Ook de Schiphol Group heeft verschillende maatregelen getroffen en investeringen gedaan om de fysieke belasting van bagagemedewerkers te verminderen. Zoals eerder aangegeven, is de volledige mechanisering en automatisering van het bagageproces nog niet gerealiseerd. Het is belangrijk dat alle betrokken partijen hierop blijven inzetten.

20. Is het mogelijk voor u om met een algemene maatregel van bestuur de verantwoordelijkheden rondom rolsystemen in vliegtuigen, zogeheten pdu's, vast te leggen, denk aan de verantwoordelijkheden van de eigenaar, beheerder, of degene die anderszins bevoegd is te beslissen over het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van arbeidsplaatsen en arbeidsmiddelen, constaterende dat de eerste uitzending van Nieuwsuur over fysieke overbelasting ook meldt dat kapotte rolsystemen in vliegtuigen, zogeheten pdu's, regelmatig niet werken waardoor medewerkers moeten duwen tegen vrachtplaten van duizenden kilo's én dat dit volgens de risicoanalyse van werkgevers een te zware belasting is?

Deze zogeheten pdu's maken onderdeel uit van het interieur van vliegtuigen. De verantwoordelijkheid voor het goed werken van pdu's ligt bij de eigenaar van het vliegtuig. Mogelijk is dat niet dezelfde partij als de werkgever van de medewerkers die vracht in en uit het vliegtuig brengen. De werkgever van deze medewerkers is ervoor verantwoordelijk dat dit gezond en veilig gebeurt. Als uit de risicoanalyse van de werkgever blijkt dat door defecte pdu's het werk een te zware belasting is, dan is het aan de werkgever welke maatregelen hij treft om ervoor te zorgen dat het werk gezond en veilig gedaan worden. De werkgever doet dit op basis van de arbeidshygiënische strategie in het bij de risicoanalyse behorende plan van aanpak. Dat het eigenaarschap en de verantwoordelijkheid voor pdu's bij een andere partij kan liggen, is hierin niet relevant.

21. Klopt het dat op die manier luchtvaartmaatschappijen juridisch verantwoordelijk gehouden kunnen worden wanneer de systemen binnen een vliegtuig niet functioneren of niet geautomatiseerd worden?

Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever van medewerkers die vracht in en uit vliegtuigen brengen om te zorgen dat dit gezond en veilig gebeurt. De juridische positie van de eigenaar van de pdu's is niet relevant voor de zorgplicht van de werkgever op basis van de Arbeidsomstandighedenwet.

22. Deelt u de overtuiging dat het makkelijker is om goede arbeidsomstandigheden te realiseren als luchtvaartmaatschappijen juridisch aansprakelijk zijn voor hun rol bij de arbeidsomstandigheden voor werknemers buiten haar bedrijf?

In het antwoord op vraag 23 wordt tevens het antwoord op deze vraag meegenomen.

23. Deelt u de overtuiging dat het makkelijker is goede arbeidsomstandigheden te realiseren als de eigenaren van rolcontainers juridisch aansprakelijk zijn voor hun rol bij de arbeidsomstandigheden voor werknemers buiten haar bedrijf, constaterende dat duw- en treknormen voor werknemers het snelst worden overschreden door kapotte en slecht onderhouden rolcontainers?

De werkgever heeft een zorgplicht en is primair verantwoordelijk voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden van zijn werknemers. In complexere ketens waarbij verschillende opdrachtgevers betrokken zijn en waarbij op verschillende locaties wordt gewerkt, kan onduidelijk zijn wie waarvoor verantwoordelijk is.

Bij verantwoord opdrachtgeverschap gaat het erom dat opdrachtgevers expliciet aandacht hebben voor gezond en veilig werken in de keten. Dit betekent dat opdrachtgevers niet alleen voldoen aan wettelijke eisen, maar (ook) actief bijdragen aan een cultuur van veiligheid en gezondheid op de werkplek. Sinds 2015 stimuleert het kabinet werkgevers, opdrachtgevers en uitvoerenden tot verantwoord opdrachtgeverschap, mede op verzoek van de Tweede Kamer. Om verantwoord opdrachtgeverschap verder te brengen in de verschillende ketens, is van belang te weten wat nodig is voor elke schakel in de keten om de daarbij behorende verantwoordelijkheden te nemen.

Het is daarom essentieel om in kaart te brengen wat er nodig is zodat elke schakel in een keten zijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid en gezondheid van werkenden kent en neemt. Met het project Ketenverantwoordelijkheid vanuit de Arbovisie 2040 zet ik hierop in.

24. Heeft de NLA signalen ontvangen dat het ontbreken van juridische ketenverantwoordelijkheid voor arbeidsomstandigheden (bijvoorbeeld bij een eigenaar, beheerder, of degene die anderszins bevoegd is te beslissen over het ontwerp), leidt tot ongezonde arbeidsomstandigheden in andere productieketens?

Voor ketens in de bouw geldt bijvoorbeeld dat vanuit Europese regelgeving[4] hoofdstuk 2, afdeling 5, van het Arbeidsomstandighedenbesluit verplichtingen bevat voor opdrachtgevers van bouwwerken, de zogenaamde bouwprocesbepalingen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over het in de ontwerpfase rekening houden met de verplichtingen voor de arbeidsomstandigheden die gelden in de uitvoeringsfase en het opstellen van het Veiligheids- en Gezondheidsplan (V&G-plan). Ook ziet dit op de ‘vergewisplicht[5]’ voor opdrachtgevers. Hiermee is wettelijk geregeld dat de Arbeidsinspectie opdrachtgevers in de bouwsector (juridisch) kan aanspreken op hun verantwoordelijkheid voor de arbeidsomstandigheden bij de activiteiten van hun onderaannemers op de bouwplaats.

25. Is er op dit moment een risico dat opdrachtgevers juridisch onkwetsbaar zijn, als zij vanuit bijvoorbeeld vanwege financiële belangen opdrachtnemers dwingen te werken met ongeschikte, slecht onderhouden, kapotte of zonder arbeids- en hulpmiddelen?

Als werkgevers en opdrachtgevers (samen)werken in een keten moeten zij ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid op gepaste wijze zorgen voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. Verder verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 6.

26. Hoe kijkt u naar het handelen van de overheid? Heeft de overheid gefaald om wetgevende of andere praktische maatregelen te nemen om te waarborgen dat de werknemers op Schiphol voldoende worden beschermd tegen de risico’s van fysieke overbelasting voor hun gezondheid en hun leven?

Uitgangspunt van het arbostelsel is dat werkgevers op Schiphol de primaire verantwoordelijkheid hebben voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. De overheid is stelselverantwoordelijk voor arbeidsomstandigheden en de Arbeidsinspectie houdt risicogericht toezicht. In de afgelopen jaren is gebleken dat dit toezicht plaatsvindt.

27. Kunt u bij de beantwoording van de vorige vraag het volgende aspect meenemen: namelijk dat het recht op leven en respect voor een privéleven zijn vastgelegd in artikel 2 en 8 van het Europees verdrag van de rechten van de mens? De NLA negeerde jarenlang individuele meldingen over fysieke overbelasting op luchthaven Schiphol omdat het ministerie van SZW dit gekwalificeerd had als ‘overige overtreding.’ Sinds september 2022 is door het werk van Nieuwsuur bekend hoe het ontbreken van inspecties en juridische verantwoordelijkheid leidt tot ernstige overschrijdingen van gezondheidsnormen op Schiphol, maar de handhavingsbesluiten zijn vernietigd in 2026. Het was in 2024 duidelijk dat het Plan van Aanpak van de

---

[4] De EU-richtlijn van 24 juni 1992 over de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiele bouwplaatsen.
[5] Arbobesluit artikel 2.26

Schiphol Group voor een nieuwe geautomatiseerde bagagekelder onvoldoende is, op 22 juli 2026 kon de Schiphol Group nog steeds geen indicatie geven wanneer de nieuwe geautomatiseerde bagagekelder opgeleverd wordt én de Schiphol Group is nog steeds niet juridisch verantwoordelijk voor haar rol bij de Arbeidsomstandigheden.

Wat betreft de meldingen verwijs ik uw Kamer graag naar de eerder gepubliceerde werkwijze van de Nederlandse Arbeidsinspectie die als bijlage is meegestuurd bij de beantwoording van de Kamervragen van lid Ceder: Antwoord op vragen van het lid Ceder over de berichtgeving omtrent arbeidsomstandigheden bagageafhandelaars Schiphol | Tweede Kamer der Staten-Generaal.

28. Hoe en op welke termijn gaat u het gat in rechtsbescherming van werknemers vanuit de Nederlandse regelgeving herstellen?

Als werkgevers en opdrachtgevers (samen)werken in een keten moeten zij ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid op gepaste wijze zorgen voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 13 brengen we met het project Ketenverantwoordelijkheid in kaart welke behoeften en mogelijkheden er zijn om de verschillende schakels en partijen in een keten hun verantwoordelijkheid te laten nemen. Deze input gebruiken we om verantwoord opdrachtgeverschap verder te stimuleren. In dit traject onderzoeken we ook de juridische mogelijkheid van het nader invulling geven van artikel 16, lid 8.

1) NOS, 22 juli 2026, 'Rechter fluit Arbeidsinspectie terug over zwaar bagagewerk op
Schiphol' (https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2624037-rechter-fluit-arbeidsinspectie-terug-over-zwaar-bagagewerk-op-schiphol).

2) de Rechtspraak, 9 juli 2026, 'Pakketdienst moet maatregelen treffen om gezondheid medewerkers te borgen'
(https://www.rechtspraak.nl/organisatie-en-contact/organisatie/rechtbanken/rechtbank-oost-brabant/nieuws/2026/07/pakketdienst-moet-maatregelen-treffen-om-gezondheid-medewerkers-te-borgen).

3) de Rechtspraak, 14 juli 2026, 'Minister moet opnieuw besluit nemen over bagage-afhandelbedrijven Schiphol'
(https://www.rechtspraak.nl/organisatie-en-contact/organisatie/rechtbanken/rechtbank-noord-holland/nieuws/2026/07/minister-moet-opnieuw-besluit-nemen-over-bagage-afhandelbedrijven-schiphol).

4) Internatiol Airport Review, 27 juli 2026, 'The next era of baggage handling at Schiphol: safer, smarter and mechanised'
(https://www.internationalairportreview.com/the-next-era-of-baggage-handling-at-schiphol-safer-smarter-andmechanised/2135672.article).

5) Rechtbank Oost-Brabant, 9 juli 2026, ECLI:NL:RBOBR:2026:4821,
(https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBOBR:2026:4821).