

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

1046

Vragen van het lid **Dijk** (SP) aan de Minister van Financiën over *de deelneming Schiphol Group* (ingezonden 5 december 2024).

Antwoord van Minister **Heinen** (Financiën), mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 15 januari 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 794.

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het feit dat de regering verwacht dat Staatsdeelnemingen een voorbeeldrol vervullen? Vindt u dat de Schiphol Group een voorbeeldrol vervult? Zo ja, op grond waarvan vindt u dit? Zo nee, wat gaat u hier aan doen?

Antwoord 1

De voorbeeldrol van staatsdeelnemingen komt voort uit de uitgangspunten voor het beleid voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) uit de nota Deelnemingenbeleid (Nota 2022). Deze uitgangspunten zijn verder uitgewerkt in het Handboek MVO waarbij meerdere thema's van MVO-beleid (o.a. goed werkgeverschap) worden beschreven en welke verwachtingen de staat als aandeelhouder heeft¹. Concreet verwacht ik dat deelnemingen serieus invulling geven aan de MVO-regelgeving en serieus het eigen MVO-beleid uitvoeren. Het opstellen en uitvoeren van dit beleid is de verantwoordelijkheid van de deelnemingen zelf. Wel neem ik het MVO-beleid mee in de invulling van de aandeelhoudersbevoegdheden, zoals de reguliere gesprekken met het bestuur van de deelneming waar relevante MVO-thema's besproken worden. Een voorbeeld hiervan zijn de arbeidsomstandigheden, waarbij Schiphol in antwoord op vragen van medewerkers van mijn ministerie, heeft aangegeven stappen te zetten om de kwaliteit van werk te verbeteren en de balans met de leefomgeving te herstellen. Dit doet Schiphol niet alleen, maar ook met de betrokken partijen, zoals de luchtvaartmaatschappijen, bagageafhandelaren en andere sectorpartijen. Daarnaast vindt regelmatig contact plaats met de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) als toezichthouders.

¹ Handboek Deelnemingen – MVO 2023 Handboeken staatsdeelnemingen | Rapport | Rijksoverheid.nl

Vraag 2

Wat vindt u ervan dat platformwerkers dagelijks worden blootgesteld aan kankerverwekkende uitstoot uit motoren van vliegtuigen die naar de startbaan taxiën? Vindt u dat dit voldoet aan bovenstaande voorbeeldrol? Zo nee, wat gaat u daar aan doen? Waarom is er nog geen onderzoek gedaan door het RIVM hoe schadelijk en kankerverwekkend de uitstoot van kerosine is? Kunt u hier vanuit uw rol actie op ondernemen?²

Antwoord 2

Iedereen heeft recht op een gezonde en veilige werkplek. Het is zorgelijk dat de Nederlandse Arbeidsinspectie in 2023 heeft vastgesteld dat Schiphol en de werkgevers van de platformmedewerkers nog onvoldoende doen om hun werknemers te beschermen tegen schadelijke blootstelling. Op grond van de Arbeidsomstandighedenwet (hierna: Arbowet) gelden strenge regels voor blootstelling aan kankerverwekkende stoffen op het werk. Als er onvoldoende bescherming is kunnen de gevolgen voor de gezondheid van de medewerkers immers groot zijn. Als aandeelhouder ga ik ervan uit dat Schiphol en de werkgevers de eisen die zijn gesteld door de Arbeidsinspectie opvolgen. Ik verwacht van staatsdeelneming Schiphol dat zij een gedegen invulling geeft aan MVO en zich ruimhartig aan wet- en regelgeving houdt. Als exploitant van onze nationale luchthaven heeft Schiphol daarnaast een brede verantwoordelijkheid om arbeidsomstandigheden op de luchthaven te bevorderen. In gesprekken met Schiphol spreekt het kabinet Schiphol hierop aan.

De FNV heeft het Ministerie van SZW gevraagd om het RIVM opdracht te geven tot coördinatie en uitvoering van gezondheidkundig onderzoek naar hoe schadelijk en kankerverwekkend vliegtuigmotoruitstoot (VME) is. Vorig jaar heeft het Ministerie van SZW meerdere gesprekken hierover gevoerd met de FNV en Schiphol, zowel gezamenlijk als apart.

Het Ministerie van SZW onderschrijft het belang van onafhankelijk onderzoek naar de gezondheidseffecten van VME. Er zijn en worden meerdere onderzoeken hiernaar uitgevoerd. Zo heeft het RIVM al vastgesteld van meerdere stoffen uit VME dat deze kankerverwekkend zijn.³ 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. Als er geen wettelijke grenswaarde is vastgesteld dan is de werkgever verplicht zelf een niveau vast te stellen waarbij blootstelling geen gezondheidsschade oplevert en maatregelen te nemen. Het Ministerie van SZW heeft de Gezondheidsraad gevraagd om te bepalen of VME als mengsel als kankerverwekkend moet worden geclassificeerd. En of er een gezondheidkundige 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 vorige Minister van SZW heeft uw Kamer via antwoorden op verschillende Kamervragen⁴ en per brief⁵ ook geïnformeerd over alle lopende onderzoeken naar VME.

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 de huidige praktijk.

² Parool.nl, 13 juni 2023, <https://www.parool.nl/amsterdam/er-verandert-te-weinig-aan-ziekmaakend-werk-op-schiphol-collega-s-zijn-overleden-door-dit-soort-klachten~b1f7218e/>

³ RIVM (december 2023), *Inventarisatie van gevaarseigenschappen en gezondheidsstudies van vliegtuigmotor-emissies (VME)*.

⁴ Kamerstukken II, 2024/2025, 2024Z01491; Kamerstukken II, 2024/25, 2024D11535.

⁵ Kamerstukken II, 2023–2024, 25 883, nr. 495

Vraag 3

Wist u dat de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) een last onder dwangsom van bijna 1 miljoen euro heeft opgelegd aan afhandelingsbedrijven omdat de fysieke belasting van bagageafhandelaren te hoog is? Vindt u dat dit bijdraagt aan bovengenoemde voorbeeldrol? Zo nee, wat gaat u hier aan doen?⁶

Antwoord 3

Ja, ik ben ervan op de hoogte dat in 2023 en 2024 door de Arbeidsinspectie lasten onder dwangsom zijn opgelegd aan afhandelingsbedrijven op luchthaven Schiphol. De afhandelingsbedrijven zijn hier de werkgever en niet Schiphol. Het zijn deze afhandelingsbedrijven die primair verantwoordelijk zijn voor een gezonde en veilige werkomgeving van hun werknemers. Schiphol vervult wel een rol als exploitant van onze nationale luchthaven. Als exploitant en eigenaar van de luchthaven kan Schiphol mede invloed uitoefenen op de arbeidsomstandigheden waarin gewerkt wordt, bijvoorbeeld als het gaat om de inrichting van en het ter beschikking stellen van tilhulpen in de bagagekelders. In het afgelopen jaar zijn er veel tilhulpen aangeschaft en ook in de komende maanden zal Schiphol meer tilhulpen aanschaffen. Schiphol heeft laten weten dat in de eerste helft van 2025 alle werkplekken voorzien zullen zijn van een tilhulp. Op het gebruik van tilhulpen zullen door Schiphol audits uitgevoerd worden. Daarnaast laat Schiphol weten dat er in de komende jaren in technologische innovaties geïnvesteerd wordt die de arbeidsomstandigheden verder zullen verbeteren, zoals nieuwe installaties voor het gemechaniseerd laden en lossen van bagagecontainers. Als aandeelhouder van Schiphol ondersteun ik de initiatieven van Schiphol om de arbeidsomstandigheden te verbeteren. Het kabinet gaat ervan uit dat de afhandelingsbedrijven als werkgevers opvolging zullen geven aan de opgelegde eisen en lasten onder dwangsom door de Arbeidsinspectie. De afhandelingsbedrijven moeten voldoen aan de gestelde eisen om hun «license to operate» te behouden en te waarborgen dat de werkomstandigheden veilig en gezond zijn voor alle werknemers.

Vraag 4

Deelt u de zorg dat aanbestedingen bij de Schiphol Group zorgen voor veel onzekerheid en onrust onder Schipholwerkers? Vindt u dat dit voldoet aan een voorbeeldrol van de Schiphol Group? Zo nee, wat gaat u hier aan doen?

Antwoord 4

De aanbesteding van de beveiligingswerkzaamheden valt onder de verantwoordelijkheid van Schiphol en ik heb hierin als aandeelhouder geen directe betrokkenheid. Schiphol is wettelijk verplicht beveiligingswerkzaamheden uit te laten voeren door beveiligingsbedrijven die aan strikte eisen voldoen; zo moeten deze bedrijven o.a. een vergunning hebben zoals bedoeld in artikel 3 van de Wet Particuliere Beveiligingsorganisaties en Recherchebureaus. Schiphol moet ook toezicht houden op de uitvoering van de beveiligingswerkzaamheden. Namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV) houdt de Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart van de Koninklijke Marechaussee toezicht op de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen. De voorgenomen nieuwe aanbesteding verandert niets aan wat wettelijk is voorgeschreven hoe beveiligingswerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Schiphol geeft aan dat de nieuwe contracten zich richten op drie belangrijke bouwstenen: arbeidsomstandigheden en kwaliteit van werk, beveiligingsprestaties en kostenefficiëntie. Dit moet bijdragen aan het beperken van operationele inefficiënties en toekomstige serviceonderbrekingen, zoals wachtrijen. Hiermee wil de voorgenomen wijziging zorgen voor kwaliteitsverbeteringen voor medewerkers én passagiers. Schiphol geeft aan dat het huidige beveiligingspersoneel na de aanbesteding werkzaam kan blijven op Schiphol. Na gunning van de contracten vindt er waar nodig een contractwisseling plaats. Beveiligers en werknemers van beveiligingsbedrijven die op de luchthaven werken kunnen in dienst blijven bij hun huidige werkgever of in dienst treden bij een nieuwe werkgever die de werkzaamheden na de gunning gaat uitvoeren als de huidige werkgever

⁶ NLAarbeidsinspectie.nl, 15 november 2024, www.nlarbeidsinspectie.nl/actueel/nieuws/2024/11/15/fysieke-belasting-schiphol-nog-steeds-te-hoog

niet tot de winnaars van de gunning behoort. Dit zou moeten helpen om de onzekerheid en onrust onder Schipholwerkers te verminderen. Schiphol streeft ernaar een voorbeeldrol te vervullen door te zorgen voor goede arbeidsomstandigheden en een hoge kwaliteit van werk. De voorgenoemen wijzigingen zijn bedoeld om deze doelen te ondersteunen en te verbeteren.

Vraag 5

Wat vindt u van de tender die voor beveiligingsdiensten is aangekondigd bij de Schiphol Group? Deelt u de mening dat grip krijgen op de beveiliging beter kan met beveiliging in eigen beheer? Zo nee, wat gaat u hieraan doen?⁷

Antwoord 5

Schiphol is wettelijk verplicht de voorgeschreven beveiligingswerkzaamheden uit te laten voeren door beveiligingspersoneel dat in dienst is van beveiligingsbedrijven die aan strikte eisen voldoen. Daartoe kan Schiphol beveiligingsbedrijven contracteren of zelf een beveiligingsbedrijf oprichten; in beide modellen moet aan de wettelijke eisen worden voldaan. Wanneer Schiphol daartoe beveiligingsbedrijven contracteert is de Europese aanbestedingsreggeving van toepassing. Met de aangekondigde tender geeft Schiphol hieraan uitvoering.

Schiphol verwacht dat de nieuwe contracten onder meer bijdragen aan het beperken van operationele inefficiënties en toekomstige serviceonderbrekingen (bijv. wachtrijen). Voorts geeft Schiphol aan door de lange-termijn partnerschappen met de beveiligingsbedrijven een betere informatiepositie te krijgen, zodat er meer grip komt en bij problemen makkelijker kan worden ingegrepen.

Namens de Minister van JenV houdt de Brigade Toezicht Beveiliging Burgerluchtvaart van de Koninklijke Marechaussee toezicht op de kwaliteit van de uitvoering van de beveiligingsmaatregelen. Het maakt daarbij niet uit of Schiphol de beveiligingswerkzaamheden door beveiligingsbedrijven laat uitvoeren of de beveiliging in eigen beheer doet.

Vraag 6

Vindt u het niet opmerkelijk dat verschillende andere grote Europese luchthavens kiezen voor beveiliging in eigen beheer en Schiphol Group voor een tender? Past dit binnen de voorbeeldfunctie van een deelneming? Zo nee, wat gaat u hieraan doen?

Antwoord 6

Nee, dat vind ik niet opmerkelijk. Beveiliging is op grote Europese luchthavens zeer verschillend belegd door de verantwoordelijke luchthavenexploitanten; dit is een organisatievraagstuk dat bij elke luchthavenexploitant steeds op basis van eigen afwegingen wordt ingevuld en regelmatig tot een andere keuze leidt. De keuze die Schiphol hierin nu maakt is niet opmerkelijk noch afwijkend. Het is aan het bestuur van Schiphol om te bepalen welk beveiligingsmodel het beste past. Wat betreft de voorbeeldfunctie, heb ik dit toegelicht bij vraag 1. Het verbeteren van de arbeidsomstandigheden is een onderdeel van de tender en sluit aan bij het MVO-beleid uit de Nota 2022.

⁷ CNV.nl, 13 november 2024, www.cnv.nl/dienstverlening/beveiliging/nieuws/nieuwe-tender-beveiliging-schiphol-zorgt-voor-grote-onrust-2024-11-13/