Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2026Z17531

Vragen van de leden **Patijn** (PRO) en **Jimmy Dijk** (SP) aan de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Werk en Participatie over *het zware werk op Schiphol* (ingezonden 1 september 2026).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht van Nieuwsuur: «Rechter fluit Arbeidsinspectie terug over zwaar bagagewerk op Schiphol»?[1]

Vraag 2
Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant: «Pakketdienst moet maatregelen treffen om gezondheid medewerkers te borgen»?[2]

Vraag 3
Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van de rechtbank Noord-Holland: «Minister moet opnieuw besluit nemen over bagage-afhandelbedrijven Schiphol»?[3]

Vraag 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]

---

[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-and-mechanised/2135672.article).

Vraag 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?

Vraag 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?[5]

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

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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.»?

Vraag 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?

Vraag 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?

---

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

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

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

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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?

Vraag 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 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.

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