

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Arbeidsinspectie

**EINDVERSLAG
INSPECTIEPROJECT
KONINKLIJKE LUCHTMACHT**

Projectinformatie:

Naam: Inspectieproject Koninklijke Luchtmacht

Inspectieperiode: januari t/m april 2001

Informatie: [REDACTED] (Landelijk Projectleider)
Arbeidsinspectie, regio Noord
Postbus 30016
9700 RM GRONINGEN
[REDACTED]

Datum eindverslag: december 2001

0. PROJECTINFORMATIE EN INHOUDSOPGAVE

1. SAMENVATTING

- 1.1 Strategie en doel**
- 1.2 Omvang en inspectiepunten**
- 1.3 Resultaten**
- 1.4 Conclusies**
- 1.5 Follow-up**

2. INLEIDING INSPECTIEPROJECT

3. DOEL EN OPZET

- 3.1 Doel**
- 3.2 Opzet en voorbereiding**
 - 3.2.1 Projectvoorbereiding*
- 3.3 Omvang inspectieproject**
- 3.4 Wijze van inspecteren**
- 3.5 Arbo-items en risico's op de werkplek**

4. RESULTATEN

- 4.1 Algemeen**
- 4.2 Resultaten in relatie tot de projectdoelstelling**
- 4.3 Resultaten in relatie tot bevinden en overtredingen**
 - 4.3.1 Algemeen**
 - 4.3.2 De RI&E en het plan van aanpak**
 - 4.3.3 Werkdruk en psychische belasting**
 - 4.3.4 Ziekteverzuimbeleid en de analyse van ongevallen**
 - 4.3.5 Beleid seksuele intimidatie / Beleid agressie en geweld**
 - 4.3.6 Voorlichting onderricht en toezicht**
 - 4.3.7 Bedrijfshulpverlening**
 - 4.3.8 Inrichting arbeidsplaatsen**
 - 4.3.8.1 Gebouwen*
 - 4.3.8.2 Valgevaar*
 - 4.3.9 Gevaarlijke stoffen**
 - 4.3.9.1 Persoonsregistratie blootstelling gevaarlijke stoffen*
 - 4.3.9.2 Chromaten*
 - 4.3.9.3 Overige overtredingen*
 - 4.3.10 Fysieke belasting**
 - 4.3.11 Fysische factoren**
 - 4.3.12 Arbeidsmiddelen en specifieke werkzaamheden**
 - 4.3.12.1 Arbeidsmiddelen*
 - 4.3.12.2 Specifieke werkzaamheden*
 - 4.3.13 Werk- en rusttijden**
- 4.4 Ingezette handhavingsinstrumenten**

- 5. **CONCLUSIES**
 - 5.1 **in relatie tot de doelstellingen**
 - 5.2 **Conclusies in relatie tot de overtredingen**
 - 5.2.1 De vijf W's
 - 5.2.2 De geconstateerde tekortkomingen
 - 5.3 **Afsluitende conclusie**

- 6. **FOLLOW-UP**
 - 6.1 **Algemeen**
 - 6.2 **Resultaten hercontroles op de bases**

BIJLAGEN:

- 1. Organisatiestructuur KLu
- 2. Overzicht van de geconstateerde overtredingen per bezocht onderdeel
- 3. Lijst met afkortingen en verklaringen
- 4. Brief plv. Bevelhebber KLu met landelijke actiepunten

1. SAMENVATTING

1.1 Strategie en doel

In het kader van de landelijke bedrijfstakbenadering van de sector “Overheid” is afgesproken dat gedurende de jaren 1998-2001 door middel van inspectieprojecten aandacht zal worden besteed aan de onderdelen van de Nederlandse krijgsmacht; Koninklijke Landmacht, Koninklijke Luchtmacht, Koninklijke Marine en de Koninklijke Marechaussee. De defensie-onderdelen vallen binnen de bedrijfstakstrategie “Openbaar Bestuur”.

Gezien het feit dat de Arbeidsinspectie voor het eerst structureel inspecties bij een grote werkgever als de KLu, met alle diversiteit aan werkprocessen, ging uitvoeren, werd gekozen voor de volgende doelstellingen:

- Nagaan of bij de geïnspecteerde onderdelen, de wetgeving op het terrein van arbeidsomstandigheden in voldoende mate wordt nageleefd.
- Handhaving van wettelijke bepalingen ten aanzien geconstateerde tekortkomingen en het bevorderen van zelfwerkzaamheid van verantwoordelijke commandanten en de lokale medezeggenschap.
- Informatie en kennis te verkrijgen over de algemene stand van zaken ten aanzien van de arbeidsomstandigheden bij de KLu in het algemeen en voor wat betreft een aantal nader te benoemen onderwerpen in het bijzonder.
- Op basis van de uitkomsten van het project het beïnvloeden van het netwerk van de centrale werkgeversorganisatie en de werknemersorganisaties.

1.2 Omvang en inspectiepunten

De inspecties in het kader van dit project vonden plaats op zeven luchtmachtbases in ons land, te weten: Vliegbasis Leeuwarden, Vliegbasis Twenthe, Vliegbasis Volkel, Logistiek Centrum KLu (Vliegbasis Woensdrecht), Vliegbasis Gilze Rijen, Vliegbasis Eindhoven en Vliegbasis Soesterberg.

De keuze van de te inspecteren onderdelen was gebaseerd op de beschikbare inspectiecapaciteit in de deelnemende regio's van de Arbeidsinspectie en de gelijkvormige commando- en arbozorg-structuur van deze bases. Dit laatste maakte het mogelijk in een relatief korte tijd, door middel van een uniforme werkwijze en met een beperkt aantal inspecteurs, het arbozorg-systeem van de “core business” van KLu aan de wet te toetsen.

In dit inspectieproject is bewust afgezien van de gebruikelijke werkwijze om te werken met enkele prioritaire aandachtspunten en een beperkte inspectielijst. Gekozen werd voor een project met een algemeen en verkennend karakter, voorzien van een breed opgezette inspectielijst, waarin de meest voorkomende aandachtsgebieden zijn opgenomen.

1.3 Resultaten

De inspecties leverden een vrij goed beeld op van de arbeidsomstandigheden van het op de vliegbases werkzame personeel. De steekproefsgewijze inspecties betroffen voornamelijk momentopnames van een breed scala aan werkprocessen van diverse afdelingen en squadrons.

Op alle onderdelen zijn overtredingen geconstateerd, waarop met het instrument “waarschuwing” is gehandhaafd. De beoogde zelfwerkzaamheid binnen het betreffende onderdeel heeft hierdoor een extra impuls gekregen.

Door middel van deze inspecties is veel informatie en kennis opgedaan over de stand van “arbo”zaken bij de KLu algemeen en meer in het bijzonder bij de betreffende KLu-onderdelen.

Gesteld kan worden dat bij alle geïnspecteerde onderdelen de door de wet vereiste arbo-beleids en -uitvoeringsaspecten op een aantal punten nog te wensen overlaat.

Hierbij liggen de knelpunten in het algemeen in mindere mate op het terrein van benodigd equipment en (technische) veiligheidsvoorzieningen (waaraan ook de min of meer traditionele aandacht voor vlieg- en grondveiligheid debet zal zijn) maar veeleer op organisatorisch en beheersmatige gebied.

1.4 Conclusies

Doordat de geïnspecteerde onderdelen een relatief goed vergelijkbare doorsnede van de “core business” van de KLu vormen en ondanks het reeds genoemde feit dat veel van het “veld- en luchtwerk” zich logischerwijs aan het oog van het inspectieteam onttrok, kan worden geconcludeerd dat het inspectieproject, door zowel de inspecties alsook door de netwerkcontacten, aan de gestelde doelen heeft beantwoord.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat in de arbobeleidscyclus van de bezochte vliegbases, ten opzichte van de andere componenten, de aspecten “*werken*” en “*waken*” in mindere mate zijn uitgekristalliseerd.

Verder kan worden gesteld dat er in de afgelopen jaren zeer veel menskracht is ingezet en inspanningen zijn gepleegd om de dynamische en complexe KLu-organisatie naar een voldoende hoog arbo-niveau te brengen. De uit het inspectieproject naar voren gekomen knelpunten, lacunes en wettelijke overtredingen, tonen aan dat het bereiken van dat doel geen sinecure is.

Echter gezien het feit dat met name het “*willen*” in de KLu-arbobeleidscyclus sterk is ontwikkeld, lijkt de verwachting gerechtvaardigd dat het in de nabije toekomst halen van de benodigde “targets” geen “slag in de lucht” zal hoeven te zijn.

1.5 Follow-up

De op de bases geconstateerde overtredingen worden door middel van handhavingstrajecten conform het landelijk vastgesteld handhavingsbeleid door het inspectieteam afgehandeld. Op het moment van vaststelling van dit projectverslag waren de resultaten van de hercontroles nog niet bekend. Wel is inmiddels gebleken dat, voor wat een aantal structurele overtredingen en knelpunten betreft, een centrale aanpak de voorkeur geniet.

Het betreft hier situaties waar een plaatselijke commandant ten aanzien van de uitvoering van wettelijke bepalingen in sterke mate afhankelijk is van het gevoerd beleid op andere en/of hogere KLu-niveau's en waar een uniforme benadering uit oogpunt van doelmatigheid wenselijk is.

Verder zal de Arbeidsinspectie zich binnen het landelijk netwerk actief opstellen, waarbij de in dit verslag neergelegde bevindingen en conclusies in concept-vorm zullen worden aangeboden aan de centrale werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers.

2. INLEIDING INSPECTIEPROJECT

In het kader van de landelijke bedrijfstakbenadering van de sector “Overheid” is afgesproken dat gedurende de jaren 1998-2001 door middel van inspectieprojecten aandacht zal worden besteed aan de onderdelen van de Nederlandse krijgsmacht; Koninklijke Landmacht, Luchtmacht, Koninklijke Marine en Marechaussee.

De defensie-onderdelen vallen binnen de bedrijfstakstrategie “Openbaar Bestuur”. De bezochte onderdelen vallen onder de BIK-code 7522, “defensie”.

In 1998 vonden inspecties plaats bij het wapen van de Koninklijke Marechaussee, waarvan de resultaten in 1999 zijn neergelegd in de vorm van een projectverslag “Inspectieproject Koninklijke Marechaussee 1998”.

In 2000 zijn inspectieprojecten ontwikkeld voor de krijgsmachtonderdelen “Koninklijke Landmacht” en “Koninklijke Luchtmacht”. In de periode 2002 - 2003 zullen inspecties plaatsvinden bij de “Koninklijke Marine”.

Naast de inspecties in het kader van het bij de Koninklijke Marechaussee uitgevoerde project en een aantal ongevals- en klachtenonderzoeken waren er in de afgelopen jaren nauwelijks actieve inspecties uitgevoerd bij de overige krijgsmachtonderdelen.

Wel is er op landelijk en regionaal niveau sprake geweest van incidenteel en uitvoerig contact naar aanleiding van knelpunten met betrekking tot onder andere asbestproblematiek, verwerking van chromaathoudende verven en stralingsgevaar bij HAWK-raketten.

Op centraal niveau vindt er periodiek overleg plaats tussen vertegenwoordigers van het Ministerie van Defensie, het Ministerie van SZW en de Arbeidsinspectie omtrent de benodigde afstemming rond de gang van zaken met betrekking tot bovengenoemde en andere aspecten. Eveneens vindt er overleg plaats tussen onderhandelaars van de Ministeries van SZW en Defensie en vertegenwoordigers van de vakbonden over de voorbereiding van een convenant “fysieke belasting bij Defensie”. Inmiddels is hiertoe een intentieverklaring ontwikkeld.

Door middel van deze inspectieprojecten werd inzicht verkregen of, en in welke mate, er bij Defensie wordt voldaan aan de eisen die de Arbowet in zijn algemeenheid en het Arbobesluit in het bijzonder, aan deze doelgroep stelt.

Het onderhavige project heeft betrekking op de Koninklijke Luchtmacht, verder afgekort als KLu.

3. DOEL EN OPZET

3.1 Doel

Gezien het feit dat de Arbeidsinspectie voor het eerst structureel inspecties bij een grote werkgever als de KLu, met alle diversiteit aan werkprocessen, ging uitvoeren, werd gekozen voor de volgende doelstellingen:

- Nagaan of bij de geïnspecteerde onderdelen, de wetgeving op het terrein van arbeidsomstandigheden in voldoende mate wordt nageleefd.
- Handhaving van wettelijke bepalingen ten aanzien geconstateerde tekortkomingen en het bevorderen van zelfwerkzaamheid van verantwoordelijke commandanten en de lokale medezeggenschap.
- Informatie en kennis te verkrijgen over de algemene stand van zaken ten aanzien van de arbeidsomstandigheden bij de KLu in het algemeen en voor wat betreft een aantal nader te benoemen onderwerpen in het bijzonder.
- Op basis van de uitkomsten van het project het beïnvloeden van het netwerk van de centrale werkgeversorganisatie en de werknemersorganisaties.

3.2 Opzet en voorbereiding

In dit inspectieproject is bewust afgezien van de gebruikelijke werkwijze om te werken met enkele prioritaire aandachtspunten en een beperkte inspectielijst.

Gekozen werd voor een project met een algemeen en verkennend karakter, voorzien van een breed opgezette inspectielijst, waarin de meest voorkomende aandachtsgebieden zijn opgenomen.

Naast de grootte van de organisatie en de enorme gevarieerdheid aan (bijzondere) werkzaamheden en daarmee gepaard gaande risico's, speelt hierbij het feit een rol, dat de Arbeidsinspectie nauwelijks structureel inspectie-ervaring heeft opgedaan in deze bedrijfstak.

Mogelijk kan in een later stadium, mede geïndiceerd door dit onderzoek, een meer diepgaand en op een bepaald onderwerp gericht inspectieproject worden ontwikkeld.

Ter voorbereiding op de ontwikkeling van arboconvenanten werd op verzoek van de afdeling Monitoring van het Centraal Kantoor van de Arbeidsinspectie, tijdens de inspecties monitorvragen afgenomen, waarin informatie wordt gevraagd omtrent het gevoerde arbobeleid ten aanzien van:

- Verzuimbeleid
- BHV
- RI&E
- Fysieke belasting (tillen en RSI)
- Psychische belasting (werkdruk)
- Geluid
- Gevaarlijke stoffen.

Naast de informatie die de beantwoording oplevert ten behoeve van het monitoronderzoek werden deze inlichtingen eveneens gebruikt voor de hiervoor omschreven doelstelling van dit inspectieproject.

Dit houdt in dat er, ten aanzien van deze onderwerpen, eveneens handhaving op grond van wettelijke bepalingen plaats kon vinden. Er werd gebruik gemaakt van de monitorlijst van het project "Convenanten-monitor 2000".

Van belang is het feit dat de inspecties er niet alleen op gericht waren op zich staande overtredingen te constateren. Doel was te toetsen in hoeverre uitvoering is gegeven aan beleidsintenties. Uiteraard vindt feitelijke handhaving gewoon plaats op grond van concrete normen. De resultaten van het monitoronderzoek zullen eind 2001, begin 2002 gereed zijn.

3.2.1 Projectvoorbereiding

Ter voorbereiding op het project heeft de landelijke projectleiding afstemmingscontact gehad met:

- Arbo-coördinator KLu (DP/ABO))
- Afdeling Arbodienstverlening KLu (AADV)
- Vakbonden; AFMP, ACOM, VBM/NOV en CFO (burgerbelangen)

Tevens is een aantal kennismakingsbezoeken gebracht bij enkele KLu-onderdelen. Op lokaal niveau is gesproken met onder andere leidinggevenden, arbo-coördinatoren en leden van lokale medezeggenschapscommissies.

3.3 Omvang inspectieproject

De inspecties in het kader van dit project vonden plaats op de 7 luchtmachtbases in ons land bij de volgende werkgevers:

- **Commandant Vliegbasis Leeuwarden**
- **Commandant Vliegbasis Twenthe**
- **Commandant Vliegbasis Volkel**
- **Commandant Logistiek Centrum KLu (Vliegbasis Woensdrecht)**
- **Commandant Vliegbasis Gilze Rijen**
- **Commandant Vliegbasis Eindhoven**
- **Commandant Vliegbasis Soesterberg**

De keuze van de te inspecteren onderdelen was gebaseerd op de beschikbare inspectiecapaciteit in de deelnemende regio's van de Arbeidsinspectie en de gelijkvormige commando- en arbozorg-structuur van deze bases.

Dit laatste maakte het mogelijk in een relatief korte tijd, door middel van een uniforme werkwijze en met een beperkt aantal inspecteurs, het arbozorg-systeem van de "core business" van KLu aan de wet te toetsen.

De mogelijkheid bestaat dat in een later stadium inspecties bij andere KLu-onderdelen zullen worden uitgevoerd.

3.4 Wijze van inspecteren

De inspecties werden uitgevoerd door een team van 3 inspecteurs (waaronder de landelijk projectleider Defensieprojecten), vergezeld van de landelijk projectsecretaris Defensieprojecten.

De inspecties werden ruim van te voren, schriftelijk bij de Commandanten aangekondigd.

Na de start van het inspectieproject werd contact opgenomen met de KAM-functionaris (VKAM) van het te inspecteren onderdeel, voor:

- het maken van een afspraak voor de inspectie (deze afspraak werd schriftelijk bevestigd).
- het alvast opvragen en laten toezenden van relevante informatie, zoals RI&E, info met betrekking tot het onderdeel, arbo-instructies, intentieverklaringen, etc.

De inspecties bestonden uit een aantal vaste onderdelen te weten:

- De introductie,
- het gesprek met de MC,
- de feitelijke inspectie(s),
- de evaluatie,
- de terugkoppeling.

Aangezien de benodigde tijd hiervoor meer dan een werkdag besloeg, hebben alle inspecties op twee aaneensluitende dagen plaatsgevonden.

Onderstaand volgt per inspectieonderdeel een korte toelichting.

De introductie

Bij het introductiegesprek waren in elk geval de commandant (of diens vervanger), een afvaardiging van de MC en de arbo-coördinator (VKAM) aanwezig..

Hier kwamen onder meer aan de orde: Kennismaking en informatie-uitwisseling (o.a. uitleg handhavingsbeleid), wijze van inspectie, keuze van te inspecteren werkplekken, dagplanning en de wijze van begeleiding vanuit de werkgever.

Het gesprek met de MC

In een **separaat gesprek** met (een vertegenwoordiging van) de MC werden specifieke door de MC aangegeven oplet- en knelpunten genoteerd, die mede bepalend waren voor de keuze van de te inspecteren werksituaties.

De inspectie

Nadat tijdens het introductiegesprek afspraken waren gemaakt over de wijze en de planning van de inspecties volgde de rondgang, de feitelijke werkplekinspectie.

Bij de inspecties waren, naast verantwoordelijke leidinggevenden, ook afgevaardigden van de MC aanwezig. In de meeste gevallen was hierbij ook de arbo-coördinator van het betreffende squadron (KAM) betrokken.

Hoewel de feitelijke inspectie door het inspectieteam werd uitgevoerd, konden de wegen van de deelnemende inspecteurs zich per onderdeel of onderwerp van de vliegbasis scheiden. Dit werd op praktische gronden, of om redenen van efficiency, gedaan, of omdat een onderdeel of situatie een beroep deed op het specifieke kennisgebied van de betreffende inspecteur.

Voor geen enkele van de te inspecteren onderdelen gold een formele screeningsplicht, zodat vrije toegang op grond van de gebruikelijke toezichts- en opsporingsbevoegdheden was gegarandeerd.

De evaluatie

De evaluatie was bedoeld om het inspectieteam in de gelegenheid te stellen onderling hun bevindingen uit te wisselen, afstemming te vinden en conclusies te trekken omtrent geconstateerde situaties, overtredingen, knelpunten etc. en het hierbij te volgen handwingstraject vast te stellen. Tevens werden de bevindingen door de landelijk projectsecretaris op papier kort samengevat ten behoeve van het eindgesprek (terugkoppeling) aan het eind van de inspectiedagen.

De terugkoppeling

Nadat deze interne evaluatie had plaatsgevonden vond terugkoppeling van de bevindingen plaats aan de Commandant, de MC en overige betrokkenen. Tijdens dit gesprek werden de geconstateerde tekortkomingen en knelpunten uiteengezet en de nodige handhavingsafspraken gemaakt. De commandant en de MC ontvingen hiervan een schriftelijke bevestiging.

Projectplanning

De start van het project vond plaats in januari 2001 en het project liep door tot en met april 2001.

3.5 Arbo-items en risico's op de werkplek

De KLu kenmerkt zich als een organisatie met zeer uiteenlopende werkprocessen, waarbij, gezien het speciale gevechtsskarakter, een grote nadruk wordt gelegd op fysieke en mentale inspanningen. Hierbij zijn arbo-risico's, in meer of mindere mate, in praktisch elk segment te onderkennen en kunnen deze zeer uiteenlopend zijn van aard en omvang.

In het kader van het inspectieproject werden onder andere onderstaande arbo-items en risicogebieden tot het aandachtsveld gerekend:

- arbobeleidvoering
- werkdruk en psychische belasting
- ziekteverzuimbeleid
- beleid seksuele intimidatie
- beleid agressie en geweld
- de RI&E en plan van aanpak
- voorlichting en onderricht
- inrichting arbeidsplaatsen
- gevaarlijke stoffen en biologische agentia
- fysieke belasting
- fysische factoren
- arbeidsmiddelen
- arbeids- en rusttijden.

4. RESULTATEN

4.1 Algemeen

Mede door een goede communicatie richting het veld door de landelijk arbo-coördinator KLu waren de aard en de bedoeling van de inspecties doorgaans voor alle betrokkenen duidelijk.

De inspecties van de zeven bases hebben plaatsgevonden in de periode van januari tot en met april 2001. In zijn algemeenheid zijn alle bezoeken in een goede, coöperatieve sfeer verlopen en werden de gemaakte werkafspraken om de inspecties zo praktisch en efficiënt mogelijk uit te voeren, zowel door werkgevers en MC, als door de inspecteurs goed nagekomen.

4.2 Resultaten in relatie tot de projectdoelstelling

Het doel van de inspecties was er op gericht om:

- A. Na te gaan of bij de geïnspecteerde onderdelen, de wetgeving op het terrein van arbeidsomstandigheden in voldoende mate wordt nageleefd.*
- B. Handhaving van wettelijke bepalingen ten aanzien van geconstateerde tekortkomingen en het bevorderen van zelfwerkzaamheid van verantwoordelijke commandanten en de lokale medezeggenschap.*
- C. Informatie en kennis te verkrijgen over de algemene stand van zaken ten aanzien van de arbeidsomstandigheden bij de KLu in het algemeen en voor wat betreft een aantal nader te benoemen onderwerpen in het bijzonder.*
- D. Op basis van de uitkomsten van het project het beïnvloeden van het netwerk van de centrale werkgeversorganisatie en de werknemersorganisaties.*

Ten aanzien van doelstelling ad A:

De inspecties leverden een vrij goed beeld op van de arbeidsomstandigheden van het op de vliegbases werkzame personeel. De steekproefsgewijze inspecties betroffen voornamelijk momentopnames van een breed scala aan werkprocessen van diverse afdelingen en squadrons.

Aangezien een deel van het actieve werk plaatsvindt in het veld en in de lucht tijdens operationele inzet, oefeningen, buitenlandse uitzendingen, etc. (hier hebben geen inspecties plaatsgevonden) is er uiteraard sprake van enige beperking voor wat betreft het totaalbeeld. Desalniettemin kon met behulp van de RI&E, rapportages en aan de hand van gespreksinformatie in grote lijnen voldoende inzicht worden verkregen in welke mate er sprake was van al dan niet voldoende naleving van de wettelijke bepalingen.

Ten aanzien van doelstelling ad. B:

Op alle onderdelen zijn overtredingen geconstateerd, waarop met het instrument “waarschuwing” is gehandhaafd.

De beoogde zelfwerkzaamheid binnen het betreffende onderdeel heeft hierdoor een extra impuls gekregen.

Ten aanzien van doelstelling ad. C:

Door middel van het onderzoek is veel informatie en kennis opgedaan over de stand van “arbo”zaken bij de KLu algemeen en meer in het bijzonder bij de betreffende KLu-onderdelen.

Ten aanzien van doelstelling ad. D:

Dit deel van de projectdoelstelling kan uiteraard pas worden verwezenlijkt na de totstandkoming en evaluatie van het projectverslag.

4.3 Resultaten in relatie tot bevindingen en tekortkomingen¹

4.3.1 Algemeen

Gesteld kan worden dat bij alle geïnspecteerde onderdelen de door de wet vereiste arbo-beleids en -uitvoeringsaspecten op een aantal punten nog te wensen overlaat.

Hierbij liggen de knelpunten in het algemeen in mindere mate op het terrein van benodigd equipment en (technische) veiligheidsvoorzieningen (waaraan ook de min of meer traditionele aandacht voor vlieg- en grondveiligheid debet zal zijn) maar veeleer op organisatorisch en beheersmatige gebied.

4.3.2 De RI&E en het plan van aanpak

Bij twee bases was er sprake van een door de Arbodienst getoetste en goedgekeurde RI&E, terwijl de RI&E van de overige bases nog niet was getoetst, c.q. nog niet goedgekeurd. Ondanks de ondersteuning en toetsing van en door Arbodienst AADV/KLu, zijn er ten aanzien van alle RI&E's relatief veel tekortkomingen, c.q. knelpunten geconstateerd.

De RI&E's blijken in het algemeen onder grote tijdsdruk te zijn gerealiseerd, waarbij er, ondanks de relatief uniforme werkwijzen, processen en procedures toch verschil is opgetreden in systematiek, opzet en uitwerking van de RI&E's.

Oorzaken hiervoor zijn onder andere het feit dat de KLu reeds in een vroeg stadium is begonnen met de ontwikkeling van de RI&E's, waarbij voortschrijdend inzicht tot een geleidelijke bijstelling en tot een andere benadering en uitwerking heeft geleid.

Met name in de eerste ontwikkelde RI&E's is er bij enkele bases sprake van onvoldoende samenhang en ontbreekt de benodigde toegankelijkheid voor het personeel en de onderlinge samenhang tussen de RI&E en interne richtlijnen, onderzoeksresultaten, protocollen (OBA's) etc.

Door bij de opzet van nieuw te ontwikkelen RI&E's voor andere bases, te kiezen voor een andere, meer inzichtelijke structuur is hierin gaandeweg veel verbeterd. Uiteindelijk leverde dit wel producten op die zich moeilijk met elkaar laten vergelijken.

Onderstaand wordt een opsomming gegeven van de overige geconstateerde tekortkomingen c.q. knelpunten ten aanzien van de RI&E's en de plannen van aanpak.

Overige geconstateerde overtredingen c.q. knelpunten met betrekking tot de RI&E's en plannen van aanpak:

- *De verplichte specifieke inventarisaties (m.b.t. geluid, fysieke belasting, toxische stoffen, etc.) zijn niet of onvoldoende uitgevoerd (3x).*
- *De arbo-risico's ten tijde van oefensituaties en operationele omstandigheden zijn niet in de RI&E opgenomen (7x). (Hoewel de Arbowet en de Arbeidstijdenwet gedurende deze situaties gedeeltelijk niet van kracht is, dienen de belastende factoren wel middels de RI&E te worden onderkend).*
- *Het werk- en rusttijden-aspect blijkt in de RI&E onderbelicht (7x).*

¹ In de bijlage is een overzicht opgenomen van de bezochte bases waarin de plaatselijk geconstateerde tekortkomingen zijn genoemd.

- *De registratie van arbeidsongevallen maakt geen deel uit van de RI&E (7 x).*
- *Het plan van aanpak ontbreekt of is slechts gedeeltelijk aanwezig (2 x).*
- *Het plan van aanpak geeft geen heldere uitvoeringstermijnen aan (2 x).*
- *De geplande uitvoeringstermijnen zijn in een aantal gevallen verstreken zonder dat er uitvoering aan de actiepunten is gegeven (2 x).*
- *In het plan van aanpak ontbreekt in een aantal gevallen een juiste relatie met de risico-prioritering. Hierbij is de planning bepaald aan de hand van de ingeschatte uitvoeringsmogelijkheden en niet aan de ernst van de risico-prioritering (2 x).*

4.3.3 Werkdruk en psychische belasting

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de aandacht voor deze welzijnsrisico's - in vergelijking met de traditionele veiligheids- en gezondheidsrisico's - bij alle bases sterk onderbelicht blijven.

Hoewel er met name bij de laatst ontwikkelde RI&E's wel sprake is van een meer uitgewerkte welzijnscomponent, *blijven echter in alle situaties concreet voorgenomen maatregelen uit.*

De risico's die een relatie hebben met de werk- en rusttijden worden in praktisch geen enkele RI&E beschreven, terwijl er bij deze KLu-onderdelen in veel gevallen sprake is van onregelmatige werktijden en 24-uursbezettingen in combinatie met een soms lage bezettingsgraad.

Hierbij spelen werkdrukaspecten bij leidinggevenden en piekbelastingen bij oefeningen en (voorbereiding op) uitzendingen en dergelijke eveneens een belangrijke rol. Overigens biedt het door de KLu zelf in 1998 uitgevoerde onderzoek naar werkdruk- en werkbelastingaspecten voldoende onderbouwing voor de noodzaak van aandacht voor een feitelijke aanpak van de problemen.

De inspecties gaven aan dat de destijds door de onderzoekers gedane aanbevelingen, voor wat betreft de bezochte onderdelen, niet op alle punten zijn opgevolgd of voldoende uitgewerkt..

4.3.4 Ziekteverzuimbeleid en de analyse van ongevallen

Het ziekteverzuimbeleid is bij alle onderdelen geïntegreerd in het bedrijfsvoeringsproces. Door middel van interne richtlijnen wordt aandacht geschonken aan meldings-, begeleidings- en reïntegratieprocedures, waarbij de Arbodienst KLu structureel is betrokken. De arbeidsgerelateerde verzuimrapportage wordt *echter niet gekoppeld aan de RI&E waardoor een belangrijke bron van informatie voor de totstandkoming en eventuele bijstelling van een RI&E wordt gemist.*

Eveneens is gebleken dat de informatieuitwisseling tussen het zogenaamde "medisch circuit" op een bases en de lijnverantwoordelijke (squadron-)leidinggevenden, met name voor wat betreft de verzuimrapportage voor verbetering vatbaar is.

De *periodiek arbeidsgezondheidskundige onderzoeken (PAGO) zijn niet gerelateerd aan de RI&E maar aan bepaalde functiegroepen*, hetgeen kan impliceren dat niet alle door de RI&E geïndiceerde medewerkers de mogelijkheid krijgen om een PAGO te ondergaan.

Op alle bases worden de landelijk vastgestelde procedures voor melding en registratie van (bijna) ongevallen gehanteerd. In een enkel geval waren deze procedures niet voldoende helder voor arbo-verantwoordelijken.

In het algemeen is er echter nauwelijks sprake van gestructureerde ongevalsanalyses en de benodigde relatie hiervan met de RI&E ontbreekt. Ook hier lijkt er sprake van een “missing link” tussen het medische en het arbo-verantwoordelijke echelon.

M.a.w. de afstemming tussen de KAM-organisatie en het Gezondheidscentrum bij de registratie en analyse van arbeidsongevallen lijkt onvoldoende te zijn.

4.3.5 *Beleid seksuele intimidatie / Beleid agressie en geweld*

Voor de aanpak van deze onderwerpen zijn bij de KLu twee centrale vertrouwenspersonen aangesteld en zijn onder andere klachtenprocedures vastgesteld. Ook op de onderdelen zijn vertrouwenspersonen aangewezen. Op dit terrein is binnen de KLu de “Gedragscode KLu” van toepassing, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan omgangsvormen en integriteit.

Gebleken is echter dat de landelijke richtlijnen niet of in onvoldoende mate zijn toegesneden op de specifieke situaties van het onderdeel. Op de meeste bases konden geen kengetallen worden aangegeven waaruit bleek of en in welke mate er sprake was van genoemde problematiek en welke acties eventueel waren ondernomen.

Opvallend was de aanwezigheid op alle onderdelen van talloze “pin-up”-foto’s en in zijn algemeenheid als vrouwonvriendelijk aan te merken afbeeldingen en teksten op wanden, op screen-savers en dergelijke, hetgeen niet lijkt te stroken met het landelijk geformuleerd KLu-beleid ten aanzien van dit onderwerp.

4.3.6 *Voorlichting, onderricht en toezicht*

Er is binnen de KLu een zeer uitgebreide voorlichting- en informatiestroom over alle mogelijke veiligheids- en gezondheidsonderwerpen, bestaande uit zowel landelijke uitgaven als onderdeel-veiligheidsbulletins en -brochures. Van huis uit is de opleidings- en onderricht-component sterk in de bedrijfsvoering verankerd.

De toezichtverantwoordelijkheden in de lijn zijn weliswaar helder gedefinieerd, echter bij enkele bases is er sprake van afstemmingsproblematiek en overlap in taken en rollen van bijvoorbeeld arboteam, KAM-functionaris, de zgn. 010-functionaris en afdeling P en O.

In veel gevallen wordt met name door direct leidinggevend, onvoldoende verantwoordelijkheid, qua toezicht en het al dan niet direct treffen van maatregelen genomen.

Dit is sterk mede afhankelijk van de persoonlijke betrokkenheid en het al dan niet “arbo-gemotiveerd” zijn van genoemde leidinggevend.

4.3.7 *Bedrijfs hulpverlening (BHV)*

De BHV-organisatie is op alle bezochte onderdelen uitgezet.

Wel is er sprake van enige afstemmingsproblematiek tussen BHV- functionarissen en de aanwezige professionele hulpdiensten (brandweer, geneeskundige diensten, etc.). Vaak bleek dat het bij leidinggevend en personeel op de werkplek niet duidelijk was wie BHV-verantwoordelijkheid droeg.

4.3.8 Inrichting arbeidsplaatsen

Er zijn, voor wat betreft de inrichting van arbeidsplaatsen, **26** - niet in de RI&E onderkende - overtredingen geconstateerd.

4.3.8.1 Gebouwen

De overtredingen die zijn geconstateerd op het terrein van de inrichting van arbeidsplaatsen zijn voor een groot deel terug te voeren op de aanwezigheid van oude gebouwen op enkele vliegbases, met probleemvorming op het gebied van arbeidsomstandigheden.

Door diverse reorganisaties zijn er veel mensen, machines en computers bijgeplaatst zonder dat de infrastructuur hier voldoende op is aangepast. Doordat de keuze voor nieuwbouw niet - of niet tijdig - is gemaakt, of omdat er steeds weer sprake is van uitstel, is er een soort "lapwerk" van al dan niet tijdelijke aanpassingen ontstaan.

Hierdoor is er op enkele bases sprake van oude, ondeugdelijke en ondoelmatige werkplekken en te krap bemeten kantoorruimten.

Overige gebouwgebonden overtredingen hebben o.a. betrekking op:

- Onveilige stapeling in magazijnen,
- nodige verbetering veiligheid elektrische installaties,
- onvoldoende vrijgehouden en/of aangegeven nooduitgangen en vluchtwegen,
- onvoldoende brandblusmiddelen,
- onvoldoende kleed-, douche-, was- en kledingbergingsgelegenheid.

4.3.8.2 Valgevaar

Een ander knelpunt op dit gebied wordt gevormd door de aanwezigheid van het *risico van vallen van hoogten*. Het betreft hier in het bijzonder de volgende geconstateerde knelpunten:

a. Gevaar voor vallen van hoogte door werkzaamheden op romp en vleugels van wapensystemen; helicopters en vliegtuigen.

Het betreft hier (onderhouds-)werkzaamheden op zowel vredeslocaties als ook op locaties te velde, buiten vredessituaties.

Gebleken is dat er ondanks de benodigde aandacht voor dit onderwerp, nog geen structurele beveiligingsoplossingen zijn toegepast.

Hoewel voor het werk op de meer statische situaties op o.a. de bases, afdoende fysieke maatregelen zijn te treffen (lijnen, bordessen etc.) blijkt het vinden van oplossingen voor de operationele omstandigheden, door het meer dynamisch karakter van de situaties ter plekke, een lastiger probleem te zijn.

b. Gevaar voor vallen van hoogte vanaf bordessen in de hangars.

Het betreft hier speciaal voor de KLu ontworpen, verrijdbare werkbordessen voor onderhoud aan vliegtuigen. Hoewel de bordessen doorgaans lager zijn dan 2.50 m., vormen zij door hun opstelling en het ontbreken van leuninggen toch een ernstig letselrisico.

De verrijdbare bordessen voor de Chinook en Cougar helikopters bleken over het algemeen veilig te zijn.

4.3.9 Gevaarlijke stoffen

Er zijn voor wat betreft dit onderwerp **19** - niet in de RI&E onderkende - tekortkomingen geconstateerd.

4.3.9.1 *Persoonsregistratie blootstelling gevaarlijke stoffen*

Hoewel er in beperkte vorm sprake is van registratie van personeel dat door bepaalde werkzaamheden wordt blootgesteld aan zogenaamde gevaarlijke stoffen, blijkt dat er op de KLu-bases niet of nauwelijks sprake is van een analyse van aard, mate en duur van de blootstelling.

4.3.9.2 *Chromaten*

Ten aanzien van risico's voor blootstelling aan chromaten (bij onder andere schuren en bewerken van metaaldelen) zijn KLu-breed diverse maatregelen getroffen door o.a. separering van werkzaamheden, afzuiging etc.

Echter, voor werkzaamheden waarbij chromaatstof vrijkomt, op moeilijk bereikbare plaatsen in vliegtuigen zijn nog geen structurele oplossingen gevonden.

4.3.9.3 *Overige overtredingen*

Overige overtredingen en knelpunten op dit terrein hebben o.a. betrekking op:

- Onvoldoende zorgvuldigheid/ordelijkheid bij omgang met chemicaliën,
- onjuiste etikettering en/of het ontbreken van de juiste productveiligheidsinformatie op de werkplek (AVIB),
- te grote dagvoorraad aan gevaarlijke stoffen op de werkplek,
- het ontbreken of ondoelmatig zijn van oog- en nooddouches,
- onjuiste opslag van gevaarlijke stoffen,
- eten/drinken en roken op werkplek waar gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen,
- onvoldoende afzuiging en/of ventilatie.

4.3.10 Fysieke belasting

Ten aanzien van het onderwerp “fysieke belasting” zijn **8** - niet in de RI&E onderkende - overtredingen / knelpunten geconstateerd.

Het betreft onder meer:

- *Problemen m.b.t. de fysieke belasting in relatie tot het ergonomisch ontwerp (bijv. voersilo's in de hondensecties, computerprogramma's en kassawerkplekken),*
- *het handmatig tillen van zware lasten (o.a. rotorbladen, half-verrijdbare bordessen, containers),*
- *ongunstige werkhoudingen (o.a. werken onder toestellen),*
- *het niet aanbrengen van gewichtsaanduidingen op zware te handelen lasten (Autotankspuit brandweer),*
- *onvoldoende aandacht voor fysieke belasting van “pakwerkers” bij de hondensecties.*

4.3.11 Fysische factoren

Ten aanzien van het onderwerp “fysische factoren” zijn **11** - niet in de RI&E onderkende - overtredingen / knelpunten geconstateerd.

Het betreft onder meer:

- *Klimaatbeheersingsproblemen (te warm, te koud en/of tochtklachten),*
- *het ontbreken van voldoende daglichttoetreding in werkruimten,*

- *onvoldoende verlichte werkplekken.*

4.3.12 Arbeidsmiddelen en specifieke werkzaamheden

Met betrekking tot deze onderwerpen zijn **13** - niet in de RI&E genoemde - overtredingen / knelpunten vastgesteld.

4.3.12.1 Arbeidsmiddelen

Hierbij moet worden opgemerkt dat een deel van de tekortkomingen is terug te voeren op *onduidelijkheden voor wat betreft de verantwoordelijkheid voor gebruik en periodiek onderhoud met betrekking tot veiligheid en deugdelijkheid van arbeidsmiddelen.*

Dit betreft bijvoorbeeld het beheer van onderhoudscontracten, keuringscertificaten, etc., waarbij de feitelijk verantwoordelijke leidinggevendenden geen zicht hadden op door DGW&T of interne diensten wel of niet uitgevoerde onderhoudsprocedures.

Het betrof o.a.:

- Het niet aanwezig zijn van keuringsrapporten, onderhoudsstickers en dergelijke,
- niet afgeschermd bewegende delen van machines en hefplateau's,
- ondeugdelijke trappen,
- niet in Nederlandse taal geschreven instructies,
- het ontbreken van een veiligheids(-stoel)schakelaar op transportvoertuig,

4.3.12.2 Specifieke werkzaamheden

In dit kader dient het bijzonder risico voor *hondenbegeleiders van de bewakingsafdelingen* te worden genoemd. Dit blijkt uit een analyse van de ongevalrapportages, waarbij het relatief grote aantal *bijtincidenten (met soms langdurig verzuim)* opviel.

Opvallend hierbij was dat bij bases met veel bijtincidenten, preventieve maatregelen vooral werden gezocht in de aanschaf en gebruik van voldoende beschermingsmiddelen voor de begeleiders en pakwerkers.

Bij een basis waar bijna *geen* bijtproblemen bleken voor te komen, was de preventie meer gericht op bronbeleid; namelijk in de keuze van aanschaf van het type hond en een selectie waarbij de karaktervorming werd meegenomen.

In een enkele situatie was sprake van het *werken in besloten ruimten (o.a. in kerosinetanks)* met zgn. K2 - vloeistoffen. Hiervoor kon geen veiligheidsprotocol worden getoond.

Het aftanken van de F-16 's in, als besloten ruimten aan te merken shelters, geschiedt door tankwagens met draaiende motoren. *De risico's van (carcinogene) dieselemissie zijn nog onderbelicht.*

Niet alle *brandweer-hulpverleningsdiensten* beschikken over test- en onderhoudsmiddelen voor adembeschermingsapparatuur.

4.3.13 Werk- en rusttijden

Bij alle bezochte bases zijn tekortkomingen ten aanzien van de naleving van de Arbeidstijdenwet geconstateerd.

Dit had met name betrekking op:

- *Het ontbreken van voldoende aandacht voor arbeids- en rusttijden in de RI&E*

De risico's die een relatie hebben met de werk- en rusttijden worden niet in de RI&E beschreven, terwijl er bij alle onderdelen sprake is van onregelmatige werktijden en 24-uursbezettingen in combinatie met een soms lage bezettingsgraad.

- *Het ontbreken van een deugdelijke registratie van de werk- en rusttijden.*

Ondanks het feit dat er bij de KLu wel registratiesystemen zijn voor overwerk en extra verrichte diensten (o.a. VROB) zijn de **feitelijk gewerkte uren** per dienst, met aangegeven begin- en eindtijd en de daartussen gelegen rusttijd niet inzichtelijk gemaakt.

Eveneens bleek het niet - of zeer moeilijk - na te gaan wat de werktijden per werknemer zijn, per week, per 4 achtereenvolgende weken en voor elke periode van 13 achtereenvolgende weken.

In een aantal gevallen was door o.a. onderbezetting en uitval er sprake was van veel extra diensten en langdurig overwerk.

- *Het niet tijdig informeren van werknemers omtrent wisseling van dienst en aanvang werkzaamheden*

Wisseling c.q. verschuivingen in de dienstroosters komen veelvuldig voor.

Tijdens de inspecties werden signalen ontvangen dat betreffende werknemers niet tijdig zouden worden geïnformeerd over de invulling van de nieuwe rusttijden en aanvangstijden van de aangepaste roosters.

4.4 Ingezette handhavingsinstrumenten

Indien er overtredingen werden geconstateerd, had het inspectieteam, op basis van het vigerende handhavingsbeleid, de beschikking over een aantal instrumenten waarmee de handhaving van de overtredingen kon worden uitgevoerd.

In de onderstaande tabel is aangegeven welk handhavingsinstrument per onderdeel is ingezet.

Onderdeel (Vliegbasis)	Handhavingsinstrument
Eindhoven	Waarschuwing Arbo
Twenthe	Waarschuwing Arbo
Gilze Rijen	Waarschuwing Arbo
Soesterberg	Waarschuwing Arbo
Volkel	Waarschuwing Arbo
Leeuwarden	Waarschuwing Arbo
Woensdrecht (LCKLu)	Waarschuwing Arbo

5. CONCLUSIES

5.1 Conclusie in relatie tot de doelstellingen

Doordat de geïnspecteerde onderdelen een relatief goed vergelijkbare doorsnede van de “core business” van de KLu vormen en ondanks het reeds genoemde feit dat veel van het “veld- en luchtwerk” zich logischerwijs aan het oog van het inspectieteam onttrok, kan worden geconcludeerd dat het inspectieproject, door zowel de inspecties alsook door de netwerk-contacten, aan de gestelde doelen heeft beantwoord.

5.2 Conclusies in relatie tot de tekortkomingen

5.2.1 De vijf W's

De Arbeidsinspectie toetst het arbozorgsysteem van bedrijven en organisaties aan de hand van de zogenaamde **vijf W's** van:

Willen - Weten - Wegen - Werken - Waken uit de arbo-beleidsvoeringscyclus (zie AI-informatieblad 1)

Naar aanleiding van dit inspectieproject leidt dit, voor wat de KLu betreft, tot de volgende conclusies:

Het **Willen** is bij de KLu onmiskenbaar aanwezig. Het vertaalt zich in intentieverklaringen, procedures, protocollen en instructies op welke wijze en door wie uitvoering gegeven moet worden aan de naleving van de Arbowet en onderliggende besluiten. Dit is in alle lagen van de organisatie terug te vinden.

Ook de organisatiestructuur voor de uitvoering van de arboverplichtingen geeft aan dat de ambitie verder reikt dan alleen voldoen aan de wet. Er is een interne arbodienst (Afdeling Arbodienstverlening KLu) en per onderdeel zijn er op de locaties arbo-deskundigen aanwezig..

Het **Weten** is uitgewerkt in de uitvoering van de RI&E, het beschikken over relevante kengetallen en de melding van bijzonderheden, ongevallen en afwijkingen (ROHS). Geconstateerd is dat er over het algemeen op alle niveaus gesproken kan worden over de kwaliteit van de arbeidsomstandigheden.

Dit betreft zowel de top-down informatieverstrekking als de bottom-up informatieverwerking. Bijvoorbeeld naar aanleiding van spontane ‘klachten’ of in regulier werkoverleg. Dit is een laagdrempelig proces. In voorkomende gevallen worden deskundigen ingeschakeld om onderzoeken uit te voeren. Die deskundigen worden zowel van binnen het eigen onderdeel als van buiten, ingezet. Als voorbeeld geldt hier de aanpak van de chromaatproblematiek. Voor de min of meer traditionele veiligheids- en gezondheidsaspecten verloopt de inventarisatie naar behoren. Voor de overige wettelijk verplichte inventarisatie, zoals dat in de RI&E dient te worden opgenomen is dat in veel gevallen nog onvoldoende. De kennis blijkt doorgaans op werkplekniveau wel aanwezig maar het ontbreekt aan een methodiek om het synchroon in een centraal databestand op te nemen.

Voor de onderwerpen met betrekking tot arbeid- en organisatie (A&O) is onvoldoende aandacht. Dit betreft dan die zaken die van invloed zijn op het welbevinden en dus impliciet een rol spelen in de risico's op overbelasting, disfunctioneren en mogelijk uitval. Dit betreft

de aspecten werktijden, werkdruk en piekbelastingen in met name de bijzondere omstandigheden bij oefeningen en voorbereidingen op uitzendingen.

Mogelijk dat de relatief geringe aansluiting en betrokkenheid van de P&O-organisatie op het “arbo-veld”, zoals die tijdens de inspecties is ervaren, een rol speelt.

Ook de overige arbo-risico's ten tijde van operationeel werk en (buitenlandse) oefening en inzet zijn niet in de RI&E opgenomen waardoor het “weten” zich tot nu toe voornamelijk richt op de wat meer statische basis-situaties.

Voor het **Wegen** van de geïnventariseerde arborisico's of, zoals dat in de Arbowet staat: voor de evaluatie van de risico's, is voldoende deskundigheid aanwezig. De deskundigheid bevindt zich op centraal niveau in de Arbodienst en op lokaal niveau bij de VKAM-functionarissen en uiteraard bij de professionals binnen de Gezondheidscentra zoals die op elke basis aanwezig zijn.

Wanneer de plannen van aanpak als zodanig beoordeeld worden, is het resultaat van de evaluaties niet altijd bekend en in veel gevallen niet concreet en/of correct weergegeven.

Het **Werken** heeft betrekking op de uitvoering van de oplossing voor geconstateerde knelpunten. Het nemen van maatregelen is een moeizaam proces binnen de KLu.

De commandanten zijn wel verantwoordelijk gesteld maar ontbreekt het in een aantal gevallen aan middelen (budgetten) en bevoegdheden om daadwerkelijk te kunnen handelen. Het is opvallend dat in de oudere behuizing niet alleen sprake is van het ontbreken van voorzieningen of van een onvoldoende niveau maar dat de motivatie om desondanks netjes en zorgvuldig te werken van de medewerkers aanmerkelijk minder is dan in nieuwe goed geoutilleerde bedrijfsgebouwen.

De uitvoering van voorgestelde maatregelen, bijvoorbeeld in plannen van aanpak, laat lang op zich wachten. Renovatie van sterk verouderde bedrijfsgebouwen of realisatie van nieuwbouw wordt keer op keer uitgesteld zonder dat een termijn gesteld wordt, waarop dan uiteindelijk toch separate en / of tijdelijke voorzieningen getroffen moeten worden om te voldoen aan hedendaagse eisen van kwaliteit arbeidsomstandigheden.

Een belangrijke complicerende en vertragende factor wordt gevormd door het feit dat de Dienst Gebouwen Werken en Terreinen (DGW&T) verantwoordelijk is voor de planning en uitvoering van diverse infrastructurele en gebouw gebonden zaken, waardoor de werkgever mede afhankelijk wordt van door derden gemaakte keuzes en gestelde prioriteiten.

Het **Waken** is het naleven van voorschriften, toezicht en controle op aanwezigheid en functioneren van voorzieningen en de bewaking van de beleidsprocesgang.

Wat de eerste twee componenten betreft, blijkt dit in de praktijk soms meer een kwestie van persoonlijke betrokkenheid en/of arbo-gemotiveerdheid van leidinggevendenden dan structureel verankerd in de werkwijze. Dit geldt met name voor niet direct zichtbare risico's zoals werken met chemische stoffen, fysieke belasting, controle op deugdelijkheid van hulpmiddelen, etcetera. PAGO's worden slechts beperkt toegepast en het blijft onduidelijk wat er met de eventuele resultaten gebeurt, terwijl dat een waardevolle input is voor de toets op de effectiviteit van genomen maatregelen of aangebrachte voorzieningen.

Een ander knelpunt op dit gebied is terug te voeren op onduidelijkheden voor wat betreft de verantwoordelijkheid voor periodiek onderhoud met betrekking tot onder andere veiligheid en deugdelijkheid en aanschaf van arbeidsmiddelen.

Dit betreft bijvoorbeeld het beheer van onderhoudscontracten, keuringscertificaten en dergelijke waarbij de feitelijk verantwoordelijke leidinggevendenden geen zicht of invloed hadden

op door DGW&T of interne afdelingen, wel of niet uitgevoerde onderhouds- en registratie-procedures.

Bij de inrichting van als tijdelijk bestempelde werkruimten (Cadalto's) wordt te weinig aandacht besteed aan de gevolgen voor de arbeidsomstandigheden, temeer daar de tijdelijkheid van deze behuizing zich vaak uitstrekt over meerdere jaren.

5.2 Afsluitende conclusie

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat in de arbobeleidscyclus van de bezochte vliegbases, ten opzichte van de andere componenten, de aspecten “*werken*” en “*waken*” in mindere mate zijn uitgekristalliseerd.

Verder kan worden gesteld dat er in de afgelopen jaren zeer veel menskracht is ingezet en inspanningen zijn gepleegd om de dynamische en complexe KLu-organisatie naar een voldoende hoog arbo-niveau te brengen.

De uit het inspectieproject naar voren gekomen knelpunten, lacunes en wettelijke overtredingen, tonen aan dat het bereiken van dat doel geen sinecure is.

Echter gezien het feit dat met name het “*willen*” in de KLu-arbobeleidscyclus sterk is ontwikkeld, lijkt de verwachting gerechtvaardigd dat het in de nabije toekomst halen van de benodigde “targets” geen “slag in de lucht” zal hoeven te zijn.

6. FOLLOW UP

6.1 Algemeen

De op de bases geconstateerde overtredingen worden door middel van handhavingstrajecten conform het landelijk vastgesteld handhavingbeleid door het inspectieteam afgehandeld. Het betreft hier situaties waar een plaatselijke commandant ten aanzien van de uitvoering van wettelijke bepalingen in sterke mate afhankelijk is van het gevoerd beleid op andere en/of hogere KLu-niveau's en waar een uniforme benadering uit oogpunt van doelmatigheid wenselijk is.

Het betreft de volgende onderwerpen:

- *De aandacht voor arbo-risico's ten tijde van operationele omstandigheden, oefeningen, buitenlandse operaties, etc. in de RI&E.*
- *De (geautomatiseerde) registratie van werktijden, inclusief de begin- en eindtijdstippen van diensten.*
- *De peroonsregistratie "blootstelling aan gevaarlijke stoffen".*
- *De registratie en analyse van arbeidsongevallen.*
- *De uitvoering van PAGO's in relatie tot de RI&E.*
- *De relatie tussen arbeidsgerelateerd ziekteverzuim en de RI&E.*
- *Het werken op hoogten, zowel met betrekking tot het werken op onder andere wapensystemen, alsook het werken op verplaatsbare bordessen.*
- *De afstemming van taken en verantwoordelijkheden voor wat betreft certificering, onderhoud en registratie van arbeidsmiddelen tussen DGW&T en de plaatselijk verantwoordelijken.*
- *Ontoereikende lokale exploitatiebudgetten voor het opheffen van al dan niet spoedeisende arbo-knelpunten.*

Naar aanleiding van de gerapporteerde bevindingen is door de plaatsvervangend bevelhebber KLu in augustus 2001 een brief, voorzien van een lijst met landelijke actiepunten, opgesteld, die aansluit op de in dit projectverslag geconstateerde bevindingen in het algemeen en de negen hiervoor vermelde onderwerpen in het bijzonder. De brief is als bijlage 4 bij dit eindverslag gevoegd.

Verder zal de Arbeidsinspectie zich binnen het landelijk netwerk actief opstellen, waarbij de in dit verslag neergelegde bevindingen en conclusies in concept-vorm zullen worden aangeboden aan de centrale werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers.

6.2 Resultaten hercontroles op de bases

Ten behoeve van de hercontrole met betrekking tot de geconstateerde en lokaal op te heffen overtredingen en knelpunten, zijn alle geïnspecteerde bases recentelijk opnieuw bezocht door een deel van het inspectieteam. *Hierbij is gebleken dat op elke vliegbases de specifiek opgedragen maatregelen in voldoende mate waren uitgevoerd.* De handhavingstrajecten zijn op alle bases afgesloten door middel van een schriftelijke bevestiging van het feit dat de eerder geconstateerde overtredingen in voldoende mate waren opgeheven.

BIJLAGE 1

ORGANISATIESTRUCTUUR KLU, TAKEN, ORGANISATIE EN MATERIEEL

Organisatiestructuur KLu, taken, organisatie en materieel

Taken

De hoofdtaak van de KLu bestaat uit:

- de verdediging van het Nederlandse luchtruim,
- ondersteuning van (militaire) operaties ter land en ter zee,
- bijdragen aan crisisbeheersingsoperaties en humanitaire missies.

Het gebruik van het luchtwapen als militair middel is onmisbaar geworden in de moderne krijgsmacht. De flexibele inzetbaarheid van het luchtwapen komt in verschillende taken tot uiting, zoals de luchtverdedigingstaak, het uitvoeren van strategische bombardementen, het geven van luchtsteun aan grond- en zeestrijdkrachten, het verzorgen van logistieke ondersteuning of bij het overvliegen van mensen, materieel of humanitaire hulpgoederen.

De KLu beschikt daarvoor over F-16 jachtvliegtuigen, helikopters, transportvliegtuigen en geleide wapens.

De wapensystemen van de KLu worden zowel zelfstandig als in bondgenootschappelijk verband, of samen met bevriende naties ingezet.

De KLu is ook verantwoordelijk voor *search and rescue*; het opsporen en redden van vermiste vliegtuigbemanningen, maar komt vaker in actie voor het verzorgen van het transport van zieken en gewonden vanaf de Waddeneilanden.

Het radarstation Nieuw Milligen verkent het luchtruim naar eventuele ongewenste vliegtuigen en verzorgt de gevechts- en verkeersleiding van het militaire vliegverkeer, alsook de verkeersleiding voor de burgerluchtvaart in een belangrijk deel van het Nederlandse luchtruim.

Tevens voert de KLu fotoverkenningvluchten uit voor het ministerie van Justitie of andere overheidsinstanties en zet zij materieel en personeel in bij (dreigende) rampen of andere bijzondere omstandigheden.

Organisatie

Bij de KLu werken ongeveer 11.500 militairen en ruim 1.700 burgers.

De KLu is voor wat betreft de operationaliteit volledig ingebed in de NAVO-bevelsstructuur.

De organisatie van de KLu onderscheidt 3 organisatielagen, namelijk:

- het beleidsniveau,
- het beheersniveau,
- het uitvoerend niveau.

Beleidsniveau

De KLu staat onder leiding van de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (BDL).

De BDL geeft leiding aan de Beleidsstaf, die in het Hoofdkwartier te Den Haag is gevestigd.

Tevens stuurt de BDL de commandanten aan van de organisaties op beheersniveau. (de 'ressorts'). Dit Hoofdkwartier vormt het bestuurlijke knooppunt van de luchtmachtorgani-

satie. Naast de Beleidsstaf - ook Bevelhebbersstaf (Staf BDL) genoemd - is hier ook de Staf Tactische Luchtmacht ondergebracht.

Tweewekelijks komt de BDL, samen met diens plaatsvervanger, de functionele directeuren en de Commandant Tactische Luchtmacht bijeen in de *Luchtmachtraad* (LUMARA). In dit college worden beleidsbeslissingen op hoofdlijnen genomen.

Beheersniveau

Op dit niveau vinden we de ‘ressorts’ en hun onderdelen.

De ressorts:

- Tactische Luchtmacht (TL)
- Logistiek Centrum KLu (LCKLu)
- Koninklijke Militaire School Luchtmacht (KMSL)

De commandant van het ressort ***Tactische Luchtmacht (C-TL)*** is verantwoordelijk voor de operationele slagkracht en de ondersteunende systemen. De C-TL stuurt de operationele onderdelen van de KLu - waaronder de 7 vliegbases - aan.

De commandant van het ressort ***Logistiek Centrum KLu (C-LCKLu)*** is verantwoordelijk voor de instandhouding van de wapensystemen. Het betreft het beheer van de systemen als ook het doen uitvoeren van onderhoud en het zorgdragen voor bevoorradingsactiviteiten. Het LCKLu is verdeeld over meerdere locaties, waaronder de Logistieke Divisie Woensdrecht en de Logistieke Divisie Rhenen. De standplaats van C-LCKu is de Vliegbasis Woensdrecht.

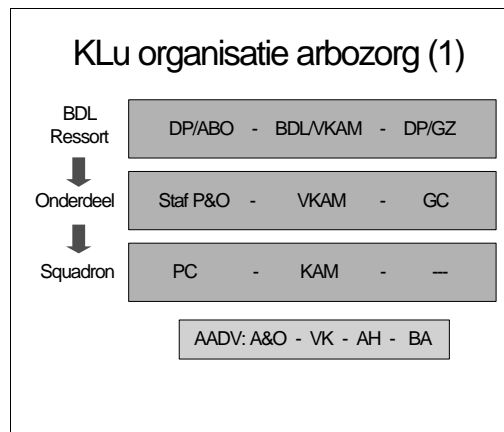
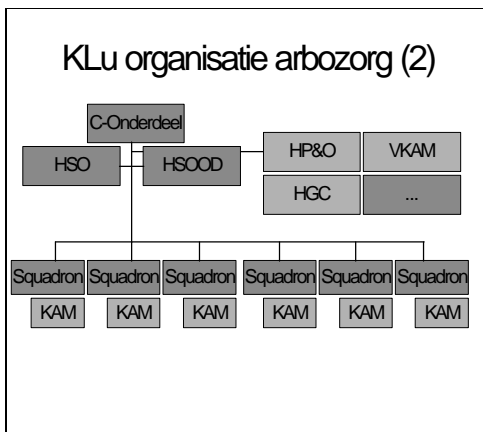
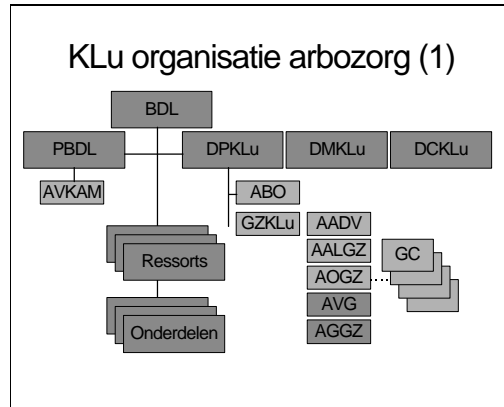
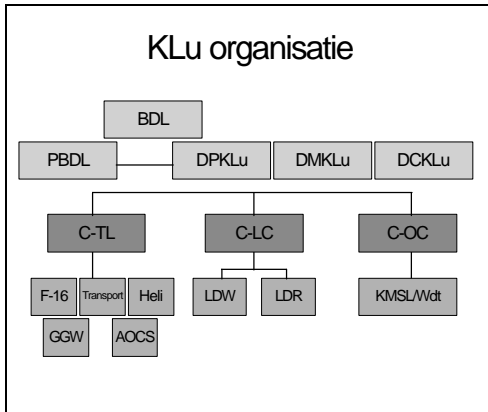
De commandant van de ***Koninklijke Militaire School Luchtmacht (C- KMSL)*** is verantwoordelijk voor het beheer en de uitvoering van de opleiding van het luchtmachtpersoneel, met uitzondering van de initiële militaire officiersopleiding, die aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda plaatsvindt.

Alle overige militaire - en vakopleidingen van de KLu (waaronder de Elementaire Vliegeropleiding) worden aan de KMSL gegeven. De standplaats van de C-KMSL is de Vliegbasis Woensdrecht.

De Tactische Luchtmacht kent op uitvoerend niveau, de volgende onderdelen:

- Vliegbasis Leeuwarden (VlbLW)
- Vliegbasis Volkel (VlbVKL)
- Vliegbasis Twenthe (VlbTW)
- Vliegbasis Eindhoven (VlbEHV)
- Staf Tactische Helikoptergroep Klu (THGKlu)
- Vliegbasis Soesterberg (Vlb SSB)
- Vliegbasis Gilze-Rijen (Vlb Gz-Rij)
- Air Operations Control Station Nieuw Milligen (AOCS NM)
- Luchtmacht CIS Groep (LCG)
- Groep Geleide wapens De Peel (GGWDP)
- Luchtmacht Meteorologische Groep (LMG)

In schema, ziet de organisatiestructuur er als volgt uit:



Materieel

Overzicht belangrijkste KLu- materieel per 1 januari 1999

- 183 F-16 jachtvliegtuigen
- 12 Apache gevechtshelikopters
- 13 Chinook zware Transporthelikopters
- 17 Cougar middelzware transporthelikopters
- 27 Bo-105 observatie helikopters
- 4 squadrons met Patriot-, Hawk- en Stinger geleide wapens.

- 3 AB-412 reddingshelikopters
- 2 KDC-10 transport/tankvliegtuigen
- 2 Hercules transportvliegtuigen
- 4 Fokker 60 transportvliegtuigen
- 2 Fokker 50 passagiersvliegtuigen

Het materieel van de KLu is onderverdeeld in vier hoofdgroepen;

- de *jachtvliegtuigen* bestaande uit F-16 Fighting Falcons, die zijn verdeeld over drie vliegbases, te weten: Leeuwarden, Twenthe en Volkel.
- de *helikopters* bestaande uit Apache gevechtshelikopters (Gilze Rijen), Chinook zware transporthelikopters, Cougar middelzware transporthelikopters (Soesterberg), Bo-105 observatiehelikopters (Gilze Rijen) en AB-412 reddingshelikopters (Leeuwarden).
- de *luchtransportvliegtuigen*, KDC-10, Hercules, Fokker 50 en 60 (Eindhoven).
- de *geleidewagens*, Patriot, Hawk en Stinger (de Peel).

Uitvoerend niveau

Ontwikkelingen bij Defensie

In de laatste jaren is er bij de Nederlandse krijgsmacht sprake van een omschakelingsproces, waarbij voor wat betreft taken van het leger het accent meer is komen te liggen op vredes-taken. Nederland kreeg een vrijwilligerskrijgsmacht, waarbij er sprake was van reorganisatie, herstructurering en verkleining.

In de afronding van dit proces worden in de zogenaamde *Hoofdlijnennotitie* en de *Defensienota 2000* belangrijke politieke keuzes gemaakt, waarbij de koers voor de komende tien jaar wordt uitgezet.

Naast de gewenste vergroting van de parate sterkte en de geplande afslanking op andere terreinen wordt in de Defensienota 2000 op personeelsgebied aandacht besteed aan :

- verbetering van het voortzettingsvermogen,
- zorg voor terugdringing van de werkdruk in combinatie met de uitzendfrequentie,
- een beter gebruik van het reserve-personeel.

Voor vernieuwd personeelsbeleid wordt in de komende jaren honderden miljoenen extra geïnvesteerd.

Om alle taken naar behoren te kunnen uitvoeren wordt van het personeel van alle krijgsmachtonderdelen verwacht dat zij beschikken over professionaliteit en flexibiliteit.

Mede gezien de hoge fysieke eisen die worden gesteld aan het personeelsbestand, leidt dit uitgangspunt ertoe dat de personeelsopbouw bij Defensie in de komende tien jaar aanzienlijk dient te worden verjongd.

De uitgangspunten van vernieuwing en verjonging vereisen een toename van het aandeel BBT-ers (Beroepsmilitair Bepaalde Tijd), met als gevolg een andere verhouding tussen BOT-ers (Beroepsmilitair Onbepaalde Tijd) en BBT-ers.

In de beoogde structuur zal uiteindelijk 60 % van het militair personeel een aanstelling hebben voor bepaalde tijd. Vergeleken met het personeelsbestand aan het begin van 1999 moeten dan 10.000 BOT-ers zijn vervangen door BBT-ers.

Medezeggenschap

De in de meeste overheidssectoren van toepassing zijnde Wet op de Ondernemingsraden (WOR) geldt niet voor Defensie.

Toen de WOR ook voor de overheid van kracht werd, heeft Defensie een uitzonderingspositie bedongen, die nodig werd geacht op grond van:

- De taakstelling van de krijgsmacht. De krijgsmacht dient onder alle omstandigheden onvoorwaardelijk ter beschikking te zijn. De medezeggenschap zoals die in de WOR is vastgelegd, staat daarmee soms op gespannen voet.
- De samenwerking in internationaal verband. Het is niet mogelijk buitenlandse werkgevers (zoals de NAVO) te verplichten Nederlandse medezeggenschapsregels uit te voeren.
- De organisatiestructuur van de krijgsmacht. Defensie kent een sterk hiërarchische organisatiestructuur. Medezeggenschap in de zin van de WOR past daar niet in alle gevallen in.

Bij besluit van 17 juli 1999 is het *Besluit Medezeggenschap Defensie* in werking getreden. Dit besluit kent een aantal belangrijke verschillen met de oude regelingen.

De meest in het oog springende is de integratie van de medezeggenschap voor burger- en militair personeel.

In principe wordt er bij de medezeggenschap geen onderscheid meer gemaakt tussen burgerpersoneel en militairen. Zij zitten dus samen in één medezeggenschapscommissie (MC). De MC krijgt adviesrecht over voorgenomen maatregelen met betrekking tot:

- de wijze waarop arbeids- en dienstvoorwaarden bij de eenheid worden toegepast,
- de wijze waarop het personeelsbeleid bij de eenheid wordt toegepast,
- aangelegenheden op het gebied van veiligheid, gezondheid en welzijn in verband met de arbeid bij de eenheid,
- aangelegenheden met betrekking tot woon- en leefklimaat bij de eenheid,
- de technische en economische dienstuitvoering bij de eenheid.

De maatregel mag niet worden uitgevoerd zonder dat de MC en het hoofd van de eenheid tot overeenstemming zijn gekomen. Ook maatregelen die het hoofd van de eenheid van bovenaf krijgt opgelegd, zijn nu onderwerp van overleg!

Het Besluit Medezeggenschap Defensie kent 3 soorten MC's:

1. De gewone MC; het hart van de medezeggenschap, ingesteld bij onderdelen op bataljonsniveau, een vliegbasis, een schip etc.
2. De GMC (gemeenschappelijke medezeggenschapscommissie). Deze commissie kan worden ingesteld bij een eenheid op een hiërarchisch hoger niveau in de organisatie en behandelt alleen aangelegenheden die van gemeenschappelijk belang zijn voor de meerderheid van de eenheden waarvoor zij is ingesteld.
3. De buitengewone gemeenschappelijke medezeggenschapscommissie (BGMC). Deze kan onder meer worden ingesteld voor overleg omtrent reorganisaties waarbij meer eenheden zijn betrokken.

De in de Arbowetgeving bepaalde bevoegdheden en rechten voor ondernemingsraden zijn, conform artikel 1.6 van het Arbobesluit, eveneens van toepassing op MC's bij Defensie.

Wel is de wettekst van het Arbobesluit nog niet aangepast aan de inwerkingtreding van het Besluit Medezeggenschap Defensie, waardoor hier nog sprake is van aparte medezeggenschapsorganen voor burgers en militairen.

BIJLAGE 2

OVERZICHT VAN DE GECONSTATEERDE OVERTREDINGEN PER BEZOCHT ONDERDEEL

Overzicht van de geconstateerde overtredingen per bezocht onderdeel.

VLIEGBASIS EINDHOVEN Bezocht op 25 en 26 januari 2001

RI&E

De reeds aanwezige RI&E zal op een aantal onderdelen moeten worden gecompleteerd. Het betreft hier de volgende zaken:

- De beleidsmatige protocollen (OBA's) zijn niet gekoppeld aan de RI&E. De RI&E moet allesomvattend zijn of moet verwijzingen naar deze protocollen geven.
- Er ontbreekt een ongevalregister. Daarbij wordt nog opgemerkt dat bij de definitie van een arbeidsongeval in een OBA "ziekenhuisopname" als meldingscriterium ontbreekt maar dat in de meldingsprocedure dit wel correct staat vermeld.
- Knelpunten met betrekking tot de werk- en rusttijden worden niet beschreven. Daarbij dient ook gedacht te worden aan groepen die buiten de werkingssfeer vallen van de Arbeidstijdenwet (ATW), zoals vliegend personeel. De belastende factoren van deze groepen moeten wel beschreven worden.
- Het onderdeel met betrekking tot de veiligheid voor derden en bijzondere groepen is onvoldoende uitgewerkt. Het is onvoldoende inzichtelijk welk beleid gevoerd wordt.
- De periodiek arbeidsgezondheidskundige onderzoeken (PAGO's) zijn niet gerelateerd aan de RI&E. Daarbij is geconstateerd dat de AGO's gerelateerd zijn maar aan bepaalde functies, hetgeen kan impliceren dat niet alle door de RI&E geïndiceerde medewerkers de mogelijkheid hebben een PAGO te ondergaan.
- Er is een registratie gevaarlijke stoffen, maar de relatie met de systemen ontbreken. De RI&E merkt dat niet op. Een inventarisatie van alle chemische stoffen ontbreekt in de RI&E. Ook ontbreekt de evaluatie van de mogelijke gezondheidsrisico's. De AVIB's zijn in dat opzicht niet toereikend.
- Er is wel een registratie van de blootstelling aan gevaarlijke carcinogene en reprotoxische stoffen maar de analyse van de blootstelling (aard, mate, duur) ontbreekt.
- Een uitgewerkt overzicht van de mogelijke schadelijke geluidniveaus ontbreekt evenals de beoordeling van de blootstelling.

Plan van aanpak

- De prioritering van de punten moet niet gerelateerd zijn aan de mogelijkheden met betrekking tot de *uitvoering* maar aan de prioritering van de *risico's*. Als de planning van de uitvoering op basis van de risico's niet gehaald kan worden dient dat inzichtelijk gemaakt te worden.
- Risico's / knelpunten die eenvoudig op te lossen zijn moeten dienovereenkomstig kortere planningstermijnen krijgen met een andere prioriteit.

Werken op hoogten

Tijdens de inspectie heeft er op donderdag 25 januari 2001 een gesprek plaatsgevonden over het werken op hoogten. In het gesprek is de problematiek met betrekking tot het werken op de romp en vleugels van onder andere de C-130 Hercules en de KDC-10 besproken. Met betrekking tot de voortgang hieromtrent is het volgende afgesproken.

Vanuit de Vliegbasis Eindhoven zal, na overleg met de betreffende Staf KLu in Den Haag, gezocht worden naar een passend oplossingsvoorstel en zal een standpunt bepaald worden. Deze zal vervolgens ter toetsing voorgelegd worden aan de Arbeidsinspectie, regio Zuid te Roermond.

Werk- en rusttijden

De registratie van de werk- en rusttijden vindt over het algemeen plaats via geautomatiseerde systemen.

Toch kan er niet gesproken worden van een deugdelijke registratie van de werk- en rusttijden. De gewerkte uren per dag, met aangegeven de begin- en de eindtijd, de daartussen gelegen rusttijd zijn niet voldoende inzichtelijk. Het is eveneens moeilijk na te gaan wat de werktijden per werknemer zijn per week, per vier achtereenvolgende weken en voor elke periode van 13 achtereenvolgende weken. De Arbeidstijdenwet schrijft dat wel voor.

Werkplekinspecties

Tijdens de werkplekinspecties zijn de volgende knelpunten/overtredingen geconstateerd.

334 Squadron

1. Op de afdeling VVU is een gasfles met droge lucht aangetroffen die niet was vastgezet.
2. De aandrijfsnaren van een aantal naaimachines zijn niet afgeschermd. Het betreft de naaimachines bij de afdeling VVU.
3. De nooduitgang van de bedrijfskantine was niet vrij van obstakels. Dit geldt ook voor een vluchtroute elders in het complex.
4. Op de afdeling belettering ontbreekt een signalering naar de uitgang die tevens als nooduitgang dient.
5. In de verfmeng- en spoelruimte is geen brandblustoestel aanwezig. Bij de keuze van het soort blustoestel dient rekening gehouden te worden met de eventuele chemische reacties tussen de aanwezige stoffen en het blusmiddel.
6. In de afdeling belettering is geen directe toetreding van daglicht terwijl er door de medewerkers langer dan twee uur per dag wordt gewerkt.

940 Squadron

7. In de garage POL zijn de meetpunten te laag gesitueerd voor de besturing van de ventilatie. Zeer waarschijnlijk wordt in de huidige situatie een lagere concentratie gemeten dan op hoofdhoogte. De meest effectieve ruimteventilatie is op laag niveau lucht inbrengen en de afvoeropeningen zo hoog mogelijk in de ruimte.
8. Een aantal aluminium ladders vertoonden gebreken. Deze zijn direct door de verantwoordelijk betrokkene van de KLu verwijderd.

941 Squadron

9. Ter voorkoming van overbelasting en het zich vertillen aan de apparatuur en kisten bij het handmatig tillen van deze lasten, dienen op de materialen in de tankautospuiter van de Brandweer de gewichten aangegeven te worden.
10. Bij de Brandweer ontbreekt de testapparatuur om adembeschermingsapparatuur te testen en te onderhouden.
11. De aanwezige trap naar de hobbyruimte op de zolder van het gebouw van de hondenbegeleiders dient te worden vervangen door een vaste trap met leuningen.

VLIEGBASIS TWENTHE

Bezocht op 6 en 7 februari 2001

De risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E)

Tussen de door AMG opgestelde RI&E, de OBA's, diverse overige beleidsdocumenten, recente onderzoeken door de Arbodienst KLu en de plannen van aanpak ontbreekt de benodigde toegankelijkheid en samenhang.

- De arborisico's ten tijde van oefensituaties en operationele omstandigheden zijn niet in de RI&E opgenomen.
- De risico's van de "bijzondere" groepen worden niet beschreven. Er wordt volstaan met een verwijzing naar het KLu-brede beleid, zonder dat concreet wordt aangegeven waar dit betrekking op heeft.
- Er ontbreekt een ongevallenregister in de RI&E.
- De periodiek arbeidsgezondheidskundige onderzoeken (PAGO) zijn niet gerelateerd aan de RI&E maar aan bepaalde functies, hetgeen kan impliceren dat niet alle geïndiceerde medewerkers de mogelijkheid hebben een PAGO te ondergaan. Met betrekking tot dit onderwerp zijn er twijfels aan de afgesproken periodiciteit van de onderzoeken audiometrie.
- Het aspect werk- en rusttijden en de toepassing van de Arbeidstijdenwet (ATW) in de overkoepelende RI&E wordt wel genoemd maar marginaal uitgewerkt. Het is te algemeen, risico's worden niet aangegeven. De inventarisatie van risico's met betrekking tot werk- en rusttijden moeten eveneens aan het operationele werk gekoppeld worden. Daarbij dient ook gedacht te worden aan de groepen die buiten de werkingssfeer vallen van de Arbeidstijdenwet, zoals vliegend personeel. De belastende factoren van deze groepen moeten wel beschreven worden.
- De wettelijk verplichte specifieke inventarisatie met betrekking tot toxische stoffen ontbreekt. Op locatieniveau is het er wel maar het komt in de RI&E niet terug.
- Er is wel een registratie van de blootstelling aan gevaarlijke stoffen maar de analyse van de blootstelling (naar aard mate en duur) ontbreekt.

Plan van Aanpak

- De diverse plannen van aanpak verschillen in opbouw en systematiek.
- In de plannen van aanpak van de squadrons blijken er (te) lange uitvoeringstermijnen te bestaan. In een aantal gevallen zijn geheel geen termijnen en/of maatregelen beschreven met betrekking tot de wijze van risico-beheersing. Bepaalde infra-structurele en procedurele aspecten staan een snelle oplossing van relatief eenvoudig op te heffen, maar belangrijke, knelpunten in de weg.
- Er is geen plan van aanpak voor het algemene deel van de RI&E. Er zijn voor onderdelen wel verwijzingen.
- Bij de overige RI&E's van de squadrons zijn de plannen van aanpak er deels. In een aantal gevallen mist een relatie met de risico-prioritering. De prioritering van de punten moet niet gerelateerd zijn aan de mogelijkheden met betrekking tot de *uitvoering* maar aan de prioritering van *de risico's*. Als de planning van de uitvoering op basis van de risico's niet gehaald kan worden dient dat inzichtelijk gemaakt te worden.

Werk- en rusttijden

De registratie van de werk- en rusttijden vindt over het algemeen plaats via geautomatiseerde systemen.

Toch kan er niet gesproken worden van een deugdelijke registratie van de werk- en rusttijden. De gewerkte uren per dag, met aangegeven de begin- en de eindtijd, de daartussen gelegen rusttijd, zijn niet voldoende inzichtelijk. Het is eveneens moeilijk na te gaan wat de werktijden per werknemer zijn per week, per vier achtereenvolgende weken en voor elke periode van 13 achtereenvolgende weken. De Arbeidstijdenwet schrijft dat wel voor. Wisselingen c.q. verschuivingen van de diensten in de roosters komen veelvuldig voor. De indruk bestaat dat betrokken werknemers niet tijdig geïnformeerd worden wanneer diensten vervuld moeten worden. Korthedshalve verwijs ik naar artikel 4:2 van de Arbeidstijdenwet. Hierin worden termijnen van 28 respectievelijk 4 dagen genoemd.

Ergonomie beeldscherm

- Er wordt gebruik gemaakt van een landelijk systeem met betrekking tot voorraadbeheer (PC-VAB/MAS). Op het beeldscherm worden de gegevens weergegeven op een zwarte achtergrond met witte of groene letters. De regelgeving geeft aan dat dit een witte achtergrond moet zijn met donkere letters. Landelijk zal moeten worden bezien op welke wijze en wanneer dit systeem zal worden aangepast.

Werkplekinspecties

Tijdens de werkplekinspecties zijn de volgende, niet in de RI&E opgenomen, knelpunten/overtredingen geconstateerd.

911 Squadron

Gebouw C86

- De aanwezige stellingen zijn niet verankerd aan de vloer en hierbij ontbreekt een aanrijd- of hoekbeveiliging. Door de combinatie met de losstaande stellingen en het gebruik van een vorkheftruck is hier sprake van een verhoogd risico.
- De tilproblematiek staat wel in de RI&E beschreven maar komt in het plan van aanpak niet terug.

Gebouw Z4

- Er ontbreekt een aanduiding van vluchtwegen. Deuren en nooduitgangen zijn niet als zodanig herkenbaar.
- De zolder wordt gebruikt als omkleedgelegenheid. De ruimte moet daarvoor geschikt worden gemaakt.
- Het bordes (laadplatform) moet worden voorzien van een voorziening tegen valgevaar.

910 Squadron

Gebouw H10

- Mobiele hefbrug. Vier losse hefinrichtingen op pompwagen machinenummer 373-850. Zowel de instructie op het paneel van de bedieningsunit als de schriftelijke instructie is in de Duitse taal. Deze informatie moet in de Nederlandse taal geschreven zijn.

Accushop

- De op de waterleiding aangesloten oogdouches kunnen geen handwarm water leveren.
- In de loogafdeling geeft de plaats van de oogspoeldouche onvoldoende bewegingsruimte.

Gebouw C-18 (motoren)

- De high-voltage-test ten behoeve van de startmotor. Het betreft hier gebruik van hoogspanning met een hoog vermogen. De RI&E geeft niet aan hoe groot hier de risico's zijn. In de gebouwen H9 en H11 is dit ook van toepassing.
- Bij de test van de motoren is de hoogte van het geluidsniveau onbekend.
- Bij de hydrauliek-test zijn de risico's onbekend.

315 Squadron

Hangaar C9, washangaar

- De kleed- en wasruimte wordt ook gebruikt als voorraad- en opslagruimte. De functies moeten worden gescheiden.
- Etiketten op de aanwezige cans waren niet volledig of niet leesbaar, of er was sprake van "overstickeren" waardoor de nodige productinformatie op het eerste etiket niet meer leesbaar is.

Shelters

- Het is niet duidelijk of een beoordeling heeft plaatsgevonden van de blootstelling en de risico's van kerosine en hydrazine en welke maatregelen genomen moeten worden.
- Er ontbreekt een toilet- en wasgelegenheid bij enkele, ver van gebouwen gelegen, shelters.
- Bij het starten van de F-16 ontstaat damp- en roetvorming. Het is niet duidelijk of er blootstellingsmetingen zijn uitgevoerd.
- Het werken onder het toestel en verwisselen van banden zorgt voor een fysieke belasting hetgeen in de deel-RI&E moet zijn opgenomen.

Crash-team

- Voor het aanwezige crash-team er is een veiligheidsprotocol aanwezig maar dit is in de RI&E niet terug te vinden.

Onderhoud

- Er kan sprake zijn van het werken in besloten ruimten met betrekking tot de kerosinetank van de F-16. Het betreft hier een K-2 vloeistof. Voor het werken met een dergelijke vloeistof dient een protocol aanwezig te zijn of het moet duidelijk worden onder welk protocol deze werkzaamheden vallen.

313 Squadron

- Het tanken van de F-16 door een tankwagen POL geschiedt met draaiende motor. Daardoor is er sprake van diesel- en geluidsemisatie. Omdat er een wettelijke maatregel op komst is met betrekking tot dieselemisatie waarin is aangegeven dat emissie niet meer in besloten ruimten toegestaan is, dient dit als punt van aandacht opgenomen te worden.
- In kantoor 1.18 werken te veel personen in een te kleine ruimte.

VLIEGBASIS GILZE RIJEN

Bezocht op 13 en 14 februari 2001

De risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E)

De RI&E met de aanvullende informatie geven een samenhangend, inzichtelijk geheel. Het totale plan van aanpak ontbreekt. Dit is een van de redenen waarom de Arbodienst KLu de RI&E niet heeft goedgekeurd. Ook een aantal specifieke inventarisaties ontbreken.

- De arborisico's ten tijde van oefensituaties en operationele omstandigheden zijn niet in de RI&E opgenomen.
- De RI&E van de Brandweer is niet op repressie geschreven.
- Er ontbreekt een ongevalregister in de RI&E. De aanwezige registratie is fragmentarisch en niet volledig. Er waren alleen meldingsformulieren voorhanden waarbij criteria voor meldingsplicht (bijvoorbeeld ziekenhuisopname) ontbraken.
- De periodiek arbeidsgezondheidskundige onderzoeken (PAGO) zijn niet gerelateerd aan de RI&E maar aan bepaalde functies, hetgeen kan impliceren dat niet alle geïndiceerde medewerkers de mogelijkheid hebben een PAGO te ondergaan. Het laatste formele arbeidshygiënisch onderzoek dateert van 1997. Er zijn wel incidentele onderzoeken geweest maar deze worden niet volgens protocol afgewerkt en er is ook niet schriftelijk over gerapporteerd.
- Het aspect werk- en rusttijden en de toepassing van de Arbeidstijdenwet (ATW) in de overkoepelende RI&E wordt wel genoemd maar marginaal uitgewerkt. Het is te algemeen, risico's worden niet aangegeven. De inventarisatie van risico's met betrekking tot werk- en rusttijden moet eveneens aan het operationele werk gekoppeld worden. Daarbij dient ook gedacht te worden aan de groepen die buiten de werkingssfeer vallen van de Arbeidstijdenwet, zoals vliegend personeel. De belastende factoren van deze groepen moeten wel beschreven worden.
- De wettelijk verplichte specifieke inventarisatie met betrekking tot toxische stoffen ontbreekt. Op locatieniveau is het er wel maar het komt in de RI&E niet terug.
- Er is een registratie van de blootstelling aan gevaarlijke stoffen maar de analyse van de blootstelling (naar aard mate en duur) ontbreekt.

Beleid seksuele intimidatie

Binnen de organisatie is er wel een op schrift gestelde procedure en zijn bepaalde personen als contactfunctionaris aangewezen. Er zijn echter geen kengetallen aanwezig die aangeven of op de basis al dan niet structureel sprake is van voorvallen met betrekking tot dit onderwerp.

Beleid arbeids- en rusttijden

De registratie van de werk- en rusttijden vindt over het algemeen plaats via geautomatiseerde systemen.

Toch kan er niet gesproken worden van een deugdelijke registratie van de werk- en rusttijden. De gewerkte uren per dag, met aangegeven de begin- en de eindtijd, de daartussen gelegen rusttijd, zijn niet voldoende inzichtelijk. Het is eveneens moeilijk na te gaan wat de werktijden per werknemer zijn per week, per vier achtereenvolgende weken en voor elke periode van 13 achtereenvolgende weken. De Arbeidstijdenwet schrijft dat wel voor.

Wisselingen c.q. verschuivingen van de diensten in de roosters komen veelvuldig voor. De indruk bestaat dat betrokken werknemers niet tijdig geïnformeerd worden wanneer diensten vervuld moeten worden. Korthedshalve verwijs ik naar artikel 4:2 van de Arbeidstijdenwet. Hierin worden termijnen van 28 respectievelijk 4 dagen genoemd.

- Bij de afdeling “Gereedstelling en Onderhoud” van het 301 squadron is het verrichte overwerk niet inzichtelijk. De afdeling “Horeca” kan dienen als voorbeeld hoe het ook kan. Alle gegevens waren beschikbaar, de registratie voldoet aan de bepalingen van de Arbeidstijdenwet.
- Door de uitzending van personeel is de bestaande planning op de meteo aangepast. De huidige planning geeft nu aan dat de dagelijkse werktijden langer zijn voor een periode van een half jaar (structureel) dan het normaal gangbare rooster. Hier zou de dagelijkse werktijd te lang kunnen worden, met name in de middagploeg als het avondvliegen uitloopt.

Beleid arbeidsmiddelen

- Het laatste keuringsrapport van een overheaddeur dateert uit 1999. Recente informatie met betrekking tot het keuringsregime van de overheaddeuren was niet beschikbaar.
- Een aantal hefbruggen wordt door de eigen afdeling “Gronduitrusting” gekeurd, terwijl vergelijkbare arbeidsmiddelen door de fabrikant worden beproefd. Het keuringsbeleid moet helder en inzichtelijk zijn. Het aanwezige hefplateau heeft geen keuringssticker.
- Het beleid ten aanzien van het plaatsen van oog- en nooddouches is onduidelijk. Bij het 299 squadron (Bölkow 105) wordt met dezelfde stoffen gewerkt als elders maar hier zijn geen nooddouches. Weer andere ruimten hebben alleen oogspoelflessen. De indruk bestaat dat het plaatsingsbeleid meer gerelateerd is aan de aard van de ruimte dan aan het feitelijke werkproces en de daaruit voortvloeiende risico's.

Werkplekinspecties

Tijdens de werkplekinspecties zijn de volgende, niet in de RI&E opgenomen, knelpunten/overtredingen geconstateerd.

930 squadron, 299 squadron en 301 squadron

- Het betreft de aanwezige “Turbo Clean”. Hoewel de betreffende AVIB-kaart aangeeft dat er géén sprake is van een etiketteringsplicht, dient, gezien de risico's voor het contact met huid en ogen, er wel sprake te zijn van risico-signalering op het vat.
- Bij een aantal aluminium trappen ontbrak een sta- en vasthoud-beugel.

Opslag radio-actieve stoffen

- De registratie is niet goed geregeld. De NATO-stocknummers zijn bekend maar de eigenschappen en de activiteit van de radioactieve stoffen en de maatregelen zijn niet direct voorhanden.

Voorkomen valgevaar.

- Verrijdbare bordessen bij onderhoud heli (Bölkow 105) zijn niet voorzien van beveiliging tegen valgevaar. Bij de opmaak van de RI&E had dit als risico moeten worden onderkend. (Het feit dat de bordessen lager zijn dan de in de wet genoemde hoogte van 2 ½ meter doet hier niets aan af.)

931 Squadron

Brandweer

Etikettering gevaarlijke stoffen

- Op sommige vaten ontbrak de juiste informatie op de etiketten. De AVIB-kaarten geven niet de volledige informatie.
- De AVIB-kaart voor de AFFF was niet voorhanden.
- Ook de AVIB-kaart voor de stof S762 was niet te vinden.

- Het aangetroffen schoonmaakmiddel hoort niet in de kast maar in de opslagcontainer die op het platform staat. Dit geldt ook voor de stof S762.
- Ter voorkoming van overbelasting en het zich vertillen aan de apparatuur en kisten bij het handmatig tillen van deze lasten, dienen op de materialen in de tankautospuit en de milieuaanhanger van de brandweer de gewichten aangegeven te worden.

Meteo

- De temperatuursbeheersing in de meteo-ruimte levert in de zomer problemen op.

Hydrazineopslag

- Er stonden vier lege gasflessen aan de buitenzijde van het gebouw die niet waren geborgd tegen omvallen.
- De containers waarin de hydrazinecapsules worden vervoerd wegen ongeveer 80 kg. Er zijn geen tilhulpmiddelen voorhanden.

Gezien het feit dat de hydrazineopslag formeel onder het beheer van de vliegbasis Woensdrecht valt, zullen deze punten tijdens de inspectie aldaar worden meegenomen.

302 Squadron

- Een aantal kantoorruimten bij de hangar hebben te weinig toetreding van daglicht, alleen een klein raam (lichtstrook) aan de plafondzijde. Dit geldt eveneens voor de kantoorruimten bij de hangar van het 301 squadron. Hierbij is eveneens sprake van geluidsoverlast.
- De tijdelijke kantoorruimten “Cadalto” zijn in de huidige staat niet geschikt als werkruimte. Bij aanschaf en gebruik moet de “Cadalto” voldoen aan alle arbo-eisen (geluid, klimaat, vloeroppervlak, ergonomische inrichting, etc.).
- Het verrijdbaar bordes dat gebruikt wordt bij de Apache helikopter heeft alleen aan de voorzijde twee wielen en moet aan de achterzijde door twee personen opgetild worden om naar de plaats te rijden. Het geheel is nogal zwaar. Door het aanbrengen van twee extra wielen wordt de fysieke belasting aanmerkelijk verlaagd.

VLEIEGBASIS SOESTERBERG

Bezocht op 13 en 14 maart 2001

De RI&E

- De arborisico's ten tijde van oefensituaties en operationele omstandigheden zijn niet in de RI&E opgenomen.
- De op "prioriteit 3" gestelde zaken uit uw RI&E zijn niet in het totaalplan van aanpak (PvA) opgenomen. Het betreft hier verschillende knelpunten die niet direct oplosbaar zijn en die ook niet zijn opgeheven. Niet alle op "prioriteit 1 en 2" gestelde, nog bestaande, risico's zijn opgenomen in het PvA.
- Het aspect werk- en rusttijden blijft in de RI&E onderbelicht. De inventarisatie van de hierop betrekking hebbende risico's dient eveneens aan het operationele werk te worden gekoppeld. Hierbij dient ook gedacht te worden aan de werktijden van groepen die buiten de werkingssfeer van de Arbeidstijdenwet vallen, zoals vliegend personeel.
- De registratie van arbeidsongevallen maakt geen deel uit van uw RI&E. Hierbij is onduidelijk gebleven, in welke mate met de actualisering van uw RI&E en/of arbobeleid rekening wordt gehouden met deze indicatoren.
- In de beschrijving van welzijnsrisico's dient aandacht te worden besteed aan de werk-drukaspecten, in het bijzonder van (squadron-)leidinggevenden. Dit in verband met gerelateerde klachten en oplopend ziekteverzuim.

Arbeids- en rusttijden

Naast het reeds genoemde feit van het ontbreken van een relatie met de RI&E, is gebleken dat de wettelijk voorgeschreven vorm van registratie van feitelijk gewerkte uren en rusttijden niet wordt nageleefd. De gewerkte uren per dag, met aangegeven begin- en eindtijd en de daartussen gelegen rusttijd, zijn niet of onvoldoende inzichtelijk gemaakt.

Het is eveneens niet of moeilijk na te gaan wat de werktijden per werknemer zijn, per week, per 4 achtereenvolgende weken en voor elke periode van 13 achtereenvolgende weken.

De Arbeidstijdenwet schrijft dit voor.

Werkplekinspecties

Tijdens de inspecties zijn de volgende - niet in de RI&E- opgenomen, knelpunten c.q. overtredingen geconstateerd.

298 Squadron

Hangar 9 - Groot onderhoud

De oogspoelvoorziening ten behoeve van risico's bij het ontvetten, is op een te grote afstand (40 meter) van de riscico-plek verwijderd.

932 Squadron

VVU

De aanwezige stof ("Bostic") was niet terug te vinden op een AVIB-kaart.

Opslag Materialen

De opslag van reddingsvesten op een magazijnstelling is vanuit arbo-technisch oogpunt onlogisch gekozen.

Plaatwerkerij - 5c

Ten aanzien van risico's voor blootstelling aan chromaten zijn op korte termijn structurele oplossingen voorhanden. Voor een aantal te bewerken onderdelen, is in verband met de

moeilijke bereikbaarheid van plaatsen nog geen definitieve oplossing gevonden. Tijdens de inspectie bleek over de te nemen (tussen-)maatregelen, onduidelijkheid bij personeel te bestaan.

Ook omtrent het al of niet afgekeurd zijn van bepaalde types gelaatsmaskers bestond geen duidelijkheid. Op dit punt dient bijzonder aandacht te worden besteed aan communicatie en kennisoverdracht door middel van het gestructureerd werkoverleg.

Gronduitrusting

- De oogspoelvoorziening functioneerde niet naar behoren.
- De afzuigpijp van de “lab-saver” was niet aangesloten op het afzuigstelsel.

Voertuigonderhoud

- Op de als opslagruimte gebruikte vliering ontbreekt een voorziening tegen valgevaar.
- De nooduitgang bleek door materialen te zijn geblokkeerd.
- In de werkruimte waar een rook- drink- en eetverbod is aangegeven, bleek uit de aanwezigheid van drinkbekers dat hier niet steeds de hand aan werd gehouden.

Metaalbewerking

Hier werd een losstaande gasfles aangetroffen.

POL

- De afzuigpunten zijn te laag gesitueerd, waardoor effectieve ventilatie niet is gewaarborgd.
- In het laboratorium is sprake van een doordringende stank van brandstof.

CIS

- Het voorgeschreven gelaatsscherm ten behoeve van de toepassing bij “aviphot” was niet aanwezig.
- In het verbindingencentrum is sprake van klimaatbeheersingsproblematiek in de zomer en een gebrekkige lay-out van de werktafels.
- Op de eerste verdieping is in de gang, die als vluchtroute dienst doet, meubilair geplaatst, hetgeen een mogelijk obstakel kan vormen.

300 Squadron

Laad- en loskuil naast hangar 5

- De verbindingswegen mogen geen gevaar voor werknemers vormen. Bij de laad- en loskuil bestaat valgevaar. Dit dient voorkomen te worden door hekwerken of andere voorzieningen aan te brengen.
- Een aangetroffen elektrisch aangedreven voertuig, voor het verplaatsen van de Alouette III, was niet voorzien van een automatische verandering die voorkomt dat dit arbeidsmiddel na het verlaten onverhoeds in beweging komt. Dit voertuig was wel voorzien van een stoelschakelaar doch die was niet aangesloten.
- Op een aantal bordessen, met name bij de Alouette III, waren onvoldoende maatregelen getroffen, in de vorm van doelmatige hekwerken en leuning, om valgevaar te voorkomen.
- De aandrijfsnaar van een van de aanwezige naaimachines is niet voorzien van een adequate afscherming waardoor knelgevaar bestaat.

Fysieke belastingaspecten

Het hanteren van de rotorbladen van de Cougar dient, in verband met vorm en gewicht (ongeveer 100 kg.) met 4 personen te geschieden, terwijl de kist waarin de rotorbladen worden vervoerd ook door 4 personen moet worden gedragen. Voor deze situaties moeten structurele oplossingen worden aangedragen ter vermindering van de fysieke belasting.

933 Squadron

Toren

Op het steile gedeelte van de trap (beschreven in RI&E) ontbreekt een leuning.

Hondensectie

Aandacht moet worden besteed aan een ergonomisch en fysiek verantwoorde wijze van vullen van de silo's met hondenvoer.

VLIEGBASIS VOLKEL

Bezocht op 27 en 28 maart 2001

Algemeen

In zijn algemeenheid heeft uw organisatie op een goede wijze voortgang gemaakt in de opzet van een arbozorgstructuur. Dit blijkt onder meer uit de risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E), overige arbo-beleidsdocumenten en de wijze van implementatie hiervan in uw organisatie.

Echter, het tijdig en voldoende betrekken en informeren van uw medezeggenschapsorgaan met betrekking tot de totstandkoming van onder andere het plan van aanpak, de arbeidsroosters en overige beleidsplannen is onvoldoende gebleken.

Tevens is geconstateerd dat in verband met het uitblijven van reeds lang geleden geplande nieuwbouw er voor wat betreft een relatief groot aantal werksituaties, sprake is van oude, ondeugdelijk en ondoelmatig ingerichte werkplekken en te krap bemeten kantoorruimten. Door het langdurig in stand houden hiervan is er sprake van afname van "arbogemotiveerdheid" van het personeel hetgeen zich uit in een gebrek aan "good house keeping", adequaat uitgevoerd toezicht, discipline en werknemersverantwoordelijkheid.

De aanwezigheid van talloze "pin-up" foto's en in zijn algemeenheid als vrouw-onvriendelijk aan te merken afbeeldingen op wanden, screen-savers en dergelijke, alsmede de aanwezigheid van her en der neergekalkte seksueel getinte leuzen, strookt niet met uw geformuleerd beleid ten aanzien van het voorkomen van seksuele intimidatie.

Op het terrein van hetgeen omtrent bovenstaande wettelijk is voorgeschreven zijn de volgende tekortkomingen c.q. knelpunten geconstateerd:

De RI&E

- De arboriscico's ten tijde van oefensituaties en operationele omstandigheden zijn niet in de RI&E opgenomen.
- Het aspect werk- en rusttijden blijft in de RI&E onderbelicht. De inventarisatie van de hierop betrekking hebbende risico's dient eveneens aan het operationele werk te worden gekoppeld. Hierbij dient ook gedacht te worden geschonken aan de werktijden van groepen die buiten de werkingssfeer van de Arbeidstijdenwet vallen, zoals vliegend personeel.
- De registratie van arbeidsongevallen maakt geen deel uit van uw RI&E. Hierbij is onduidelijk gebleven, in welke mate met de actualisering van uw RI&E en/of arbobeleid rekening wordt gehouden met deze indicatoren.
- De arbeidsgerelateerde verzuimrapportage is niet gekoppeld aan de RI&E en niet voldoende inzichtelijk voor leidinggevenden.

Plan van aanpak

- In een aantal gevallen zijn de geplande uitvoeringstermijnen verstreken en de te nemen acties niet uitgevoerd. In enkele situaties zijn de planningstermijnen niet concreet genoeg.
- Niet duidelijk is welke algemene acties concreet worden ondernomen op het terrein van gevallen van gebleken seksuele intimidatie.

Arbeids- en rusttijden

Naast het reeds genoemde feit van het ontbreken van een relatie met de RI&E, is gebleken dat de wettelijk voorgeschreven vorm van registratie van feitelijk gewerkte uren en rusttijden niet steeds wordt nageleefd.

De gewerkte uren per dag, met aangegeven begin- en eindtijd en de daartussen gelegen rusttijd, zijn niet of onvoldoende inzichtelijk gemaakt.

Het is eveneens niet of moeilijk na te gaan wat de werktijden per werknemer zijn, per week, per 4 achtereenvolgende weken en voor elke periode van 13 achtereenvolgende weken. De Arbeidstijdenwet schrijft dit voor.

In een enkele situatie (640 Squadron - bewaking) werkt men met 7 aaneengesloten diensten, waarvan aan het eind van de reeks er drie keer achtereen 12-uursdiensten worden gedraaid, hetgeen niet is toegestaan.

Werkplekinspecties

Tijdens de inspectie zijn de volgende - niet in de RI&E - opgenomen, knelpunten/overtredingen geconstateerd:

311 Squadron

Gebouw 911 Cadalto

- Hier is sprake van geluid- en klimaatbeheersingsproblemen.
- De ontstane dampen van het kopieerapparaat (ongeveer 8000 kopieën per maand) worden niet afgezogen.

Hangar 27

- Het werk van de motorenonderhoudsploeg wordt op een bok in de hangar uitgevoerd, waarbij er sprake is van tocht en kou-problematiek. De voorgestelde oplossing van het ter beschikking stellen van extra kleding is afgewezen, maar in een alternatief is niet voorzien.
- In de hangar ontbreekt ventilatie.
- De kleed- en doucheruimtes zijn te klein.
- De magazijn- c.q. kantoorruimte (bestelpost 901 Squadron) is te klein en bevat geen daglichtvoorziening.
- In de electronica-afdeling wordt onvoldoende geventileerd.
- De ruimte van de foto-identificatieafdeling is te klein.
- In het kantoor van de afdelingschef ontbreekt een daglichtvoorziening.

Containers MFPU (foto-ontwikkelen)

- De adequate werking van de klimaatregeling (luchtsnelheid) is twijfelachtig.
- Het doel en de resultaten van o.a. zwavelmetingen zijn bij personeel en MC niet bekend.
- De fysieke belasting van het langdurig en veelvuldig in gebogen houding staan bij de lichtbak dient in de RI&E te worden onderkend.

312 Squadron

Bunker 305

- Voor wat betreft de werksituatie in deze bunker wordt verwezen naar reeds beschreven algemene opmerkingen met betrekking tot ondoelmatig en ondeugdelijk ingerichte werkplekken.

Gebouw 907, Cadalto

- Bovenstaande opmerking is eveneens van toepassing op de werkruimtes in dit gebouw.

JAOP

- In de werkruimte ontbreekt daglichttoetreding.
- De AVIB-kaarten zijn niet op de werkplek aanwezig.
- Op de zogenaamde “Superontvetter” ontbreekt de voorgeschreven etikettering.
- In een jerrycan met het opschrift “benzine” werd afgewerkte olie aangetroffen.

Ruimte naast bunker 305 (gebouw 612)

- De AVIB-kaarten van de aanwezige stoffen zijn niet direct voorhanden.
- De plaatsing van relatief zware kisten op de bovenste plank van de stelling is uit arboogpunt ongelukkig gekozen.

Kantine

- De arbo-risico's in de keukensituatie zijn niet in de RI&E omschreven.
- Het rookverbod wordt in de keuken niet nageleefd.

VVU, Gebouw 668

- De huisvesting voldoet niet aan de eisen van daglicht, brandveiligheid en ergonomie.
- Het werken met licht ontvlambare lijmen rechtvaardigt een rookverbod.
- De noodzakelijke AVIB-kaarten zijn niet aanwezig.

640 Squadron

Hondensectie

- Het vullen van de voersilo's gebeurt op onveilige wijze vanaf een opstapje. De door het personeel aangedragen oplossing zou direct uitgevoerd kunnen worden.

900 Squadron

Hangar 4, gebouw 25

- Er is sprake van tochtproblematiek door het gebruik van de te openen deuren ten behoeve van de ruimtelijke ventilatie.
- Het valgevaar van de bordessen dient onderdeel te zijn van uw RI&E.
- Er is sprake van knel- en valgevaar bij de schaarhekbordessen.
- In de docs wordt blijkens informatie langer dan twee uren achtereen gewerkt. In dat geval dient aandacht aan ventilatie en daglichttoetreding te worden besteed.

Gebouw 227, Houtafdeling

- De kolomboormachine staat los opgesteld.
- De achterzijde van de afkortzaag dient beter te worden afgeschermd.
- Het rookverbod wordt niet nageleefd.

901 Squadron
Gebouw 219

- De centrale douchevoorziening is niet naar sekse gescheiden.

VLIEGBASIS LEEUWARDEN

Bezocht op 2 en 3 april 2001

Algemeen

In zijn algemeenheid heeft uw organisatie op een goede wijze voortgang gemaakt in de opzet van een arbozorgstructuur. Dit blijkt onder meer uit de risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E), overige arbo-beleidsdocumenten, de "RI&E Handboeken ARBO" en de wijze van implementatie hiervan in uw organisatie.

Wel is geconstateerd dat in verband met het uitblijven van geplande nieuwbouw er voor wat betreft een aantal werksituaties, sprake is van oude, ondeugdelijk en ondoelmatig ingerichte werkplekken en te krap bemeten kantoorruimten. Het betreft hier bijvoorbeeld de locaties gebouw K37 en het Basis-informatie-centrum.

Door het langdurig in stand houden van deze werkplekken kan een afname van "arbogemotiveerdheid" van het personeel voortvloeiende hetgeen zich kan uiten in een gebrek aan "good house keeping", adequaat uitgevoerd toezicht, discipline en werknemersverantwoordelijkheid.

De aanwezigheid van vrouw-onvriendelijke afbeeldingen op wanden en screen-savers strookt niet met uw geformuleerd beleid ten aanzien van het voorkomen van seksuele intimidatie.

Op het terrein van hetgeen omtrent bovenstaande wettelijk is voorgeschreven zijn de volgende tekortkomingen c.q. knelpunten geconstateerd:

De risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E)

- Uw RI&E is nog niet formeel goedgekeurd door de Arbodienst KLu.
- De verplichte specifieke inventarisaties zijn summier uitgevoerd.
- De arborisico's ten tijde van oefensituaties en operationele omstandigheden zijn niet in de RI&E opgenomen.
- Het aspect werk- en rusttijden blijft in de RI&E onderbelicht. De inventarisatie van de hierop betrekking hebbende risico's dient eveneens aan het operationele werk te worden gekoppeld. Hierbij dient ook aandacht te worden geschonken aan de werktijden van groepen die buiten de werkingssfeer van de Arbeidstijdenwet vallen, zoals vliegend personeel.
- De registratie van arbeidsongevallen maakt geen deel uit van uw RI&E. Hierbij is onduidelijk gebleven, in welke mate met de actualisering van uw RI&E en/of arbobeleid rekening wordt gehouden met deze indicatoren.
- De arbeidsgerelateerde verzuimrapportage is niet gekoppeld aan de RI&E en niet voldoende inzichtelijk voor leidinggevenden.

Plan van Aanpak

- De uitvoeringstermijnen van de risico's met een prioriteit 2 of 3 zijn niet aangegeven.
- Het specifieke plan van aanpak met betrekking tot het aspect **welzijn** is niet aanwezig.
- Ook de uitwerking van de specifieke inventarisaties komen in het plan van aanpak niet terug.

Arbeidstijdenwet (ATW)

- De registratie van de werk- en rusttijden is niet correct. Het is niet inzichtelijk genoeg. Naast het reeds genoemde feit van het ontbreken van een relatie met de RI&E, is geble-

ken dat de wettelijk voorgeschreven vorm van registratie van feitelijk gewerkte uren en rust- tijden niet steeds wordt nageleefd.

De gewerkte uren per dag, met aangegeven begin- en eindtijd en de daartussen gelegen rusttijd, zijn niet of onvoldoende inzichtelijk gemaakt.

Het is eveneens niet of moeilijk na te gaan wat de werktijden per werknemer zijn, per week, per 4 achtereenvolgende weken en voor elke periode van 13 achtereenvolgende weken. De Arbeidstijdenwet schrijft dit voor.

- Er zijn vermoedelijk overschrijdingen van de wettelijke maxima maar deze zijn in uw huidige werktijdregistratie niet te traceren.

323 Squadron

VVU

- Er is geen AVIB-kaart aanwezig van de aanwezige Lubricating oil 8814. Daardoor zijn de voorschriften voor het werken met de stof niet bekend en de voorzorgsmaatregelen worden ook niet in acht genomen (PBM).
- Van de SABA-lijm was wel een AVIB kaart aanwezig maar werden voorschriften niet nageleefd (“niet eten en drinken bij aanwezigheid van gevaarlijke stoffen”).

Hangar 3

- Er is geen toetreding van daglicht, behalve als de deuren openstaan.
- Er hangt een geur van kerosine. Onder enkele toestellen stonden geen lekbakken terwijl de kerosine wel uit de (external) fuel tanks was gedrupt. Na constatering van deze tekortkoming werden er geen directe maatregelen getroffen. Na een rondgang in de hangar (ongeveer 1 ½ uur later) waren de plassen kerosine nog steeds niet opgeruimd.
- Op twee plaatsen in de hangar zijn niet afgeschermd acculaadplaatsen (in de hoeken).
- De aanwezige chemische afvalruimte heeft geen explosievrije armaturen, stopcontacten en schakelaars.
- In de chemische afvalruimte staat in een lab-saver een spuitbus (811 Dry Film vydax mold release) waarvan wel een AMSIB-kaart maar geen AVIB-kaart aanwezig was.

922 Squadron

BIC.

- Er is nieuwbouw gepland in 2001 en 2002. De huidige situering bestaat uit twee verbouwde woonhuizen waarvan de werkplekken niet voldoen aan de huidige arbo-normen.

921 Squadron

Gebouw K37

- Het betreft hier een oud gebouw, bestaande uit een combinatie van magazijn, kantoor en cadalto's. De aanwezige klimaatbeheersingsproblemen zijn niet in de RI&E terug te vinden.
- Er is sprake van lekkage door regenwater.
- In de magazijn/kantoorcombinatie is sprake van een tochtprobleem.
- De aanwezige trappen waren niet voorzien van een leuning.

Gebouw K51

- De problematiek met betrekking tot de vorkheftruck (zicht op de lepels) is onderzocht en er zijn al wat richtlijnen voor vastgesteld maar er zijn geen concrete maatregelen afgesproken. Er dient bronbeleid toegepast te worden bij aanschaf van nieuwe heftrucks.

- De opslag van stoffen in de lab-saver van de MT werkplaats (**920 Sq.**) is niet conform hetgeen op de deur vermeld staat (uitsluitend brandbare vloeistoffen). De sticker op de deur scheidt verwarring.
- Op een kast staat een jerrycan met een etsende vloeistof. Dit is een onjuiste opslagplaats.
- De keuringsdatum van de hefbrug is inmiddels een jaar verstreken. De hefbrug dient jaarlijks gekeurd te worden.
- Bij de Afdeling Periodiek Onderhoud ontbreekt natuurlijke of mechanische ventilatie. Er dient een beoordeling plaats te vinden of toevoer bij de afzuiging nodig is.

Horeca

- Er was geen branddeken in de grootkeuken aanwezig.
- De sluitkracht van de toegangsdeur van de koelstraat is zodanig dat er sprake is van knelgevaar.
- De aanwezige brandblussers zijn niet gekeurd sinds maart 1999.
- In de kantine staan onergonomisch ingerichte kassawerkplekken.
- De bereikbaarheid van de “Free Flow Rekken” met kopjes is slecht waardoor er sprake is van fysiek zware arbeid.
- Er is een kleine ruimte met koolzuurgasflessen. Er kan maar één fles vastgezet worden terwijl er altijd meer aanwezig zijn.

630 Squadron

Hondensectie

- Demo pakwerken. Aandachtspunt voor de RI&E is de fysieke belasting van de pakwerker bij de training van en met de honden.

921 Squadron

Hangar 4, Groot onderhoud

- Er dient een beoordeling van de aanwezige laadapparatuur plaats te vinden voor wat betreft de ontwikkeling van knalgas in relatie tot de aanwezigheid open TL-armaturen.
- Er moet voorlichting gegeven worden over de gezondheidsgevaaren bij het gebruik van Molykote.
- Bordessen bij werkzaamheden aan de achterzijde van de F-16 werden niet gebruikt. De mogelijkheid van een universeel bordes zou overwogen moeten worden.
- Het knelgevaar in het schaarmechanisme van het hefbordes moet opgeheven worden.
- Er is sprake van valgevaar bij het hefbordes.
- De aanwezige dockstations voldoen niet aan de eisen met betrekking tot de toetreding van daglicht en ventilatie.
- De aanwezige lab-saver bevat corrosieve en giftige stoffen die er niet thuishoren en niet waren geregistreerd.

Houtbewerking

- De profielfrees is niet spaanbegrensd.
- De afscherming van de vlakbank blijft openstaan waardoor de vlakbankbeitel onbeschermd blijft.
- De aanwezige AVIB-kaarten corresponderen niet met de inhoud van de kast en er is geen omnummeringssysteem van product naar AVIB-kaart.

Gebouw K1

- De datum van controle van de aanwezige brandblusser in de asbest en chromaat-container is ruimschoots verstreken (maart 1999).

Bedrijfsstoffenopslag POL

- Er is geen stromend water aanwezig en er ontbreekt een nooddouche.
- De werkzaamheden moeten altijd met twee personen gebeuren, gezien de gevaarlijke stoffen waarmee gewerkt wordt. Dit geldt zeker in de opslag chemisch afval.
- Er wordt aangedrongen op nieuwbouw omdat de huidige opslag alleen een natuurlijke ventilatiemogelijkheid heeft.

303 Squadron

- Er zou een onderzoek ingesteld moeten worden met betrekking tot het ventilatiesysteem in de werkplaats n.a.v. de veronderstelling dat laag afzuigen noodzakelijk is omdat de schadelijke dampen zwaarder zouden zijn dan lucht.
- Het plaatsen van de aluminium kisten bovenop de kledingkasten is uit oogpunt van fysieke belasting onwenselijk.

LOGISTIEK CENTRUM VliegBasis WOENSDRECHT
Bezocht op 24 en 25 april 2001

BELEID en de RI&E

- In zijn algemeenheid heeft uw organisatie op een goede wijze voortgang gemaakt in de opzet van een arbozorgstructuur. Dit blijkt onder andere uit de risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) en de overige arbo-beleidsdocumenten.
Wel dient te worden gezorgd voor de benodigde samenhang tussen de beleidsintenties en beleidsborging en het vastleggen van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Er is met betrekking tot de RI&E en het plan van aanpak en voorlichtingsprogramma's een inhaalslag gemaakt, echter gezien de tijdsdruk waaronder dit tot stand is gekomen zijn veel zaken in de praktijk nog niet goed uitgewerkt.
- Er is sprake van een trage besluitvorming voor wat betreft een aantal beleids- en uitvoeringsaspecten. Ook is er sprake van onvoldoende budget-toewijzing waardoor allerlei arbo-risico's te lang blijven bestaan.
- Door tal van reorganisaties zijn er veel mensen en machines bijgeplaatst maar infrastructuur is hieraan niet aangepast. Er zijn enkele oude gebouwen met probleemvorming op het gebied van arbeidsomstandigheden. Doordat de keuze voor nieuwbouw niet, of niet tijdig, wordt gemaakt, ontstaat er een soort "lapwerk" van, al dan niet tijdelijke, aanpassingen.
- Er is sprake van afstemmingsproblematiek en overlap in taken en rollen van het Arbo-team/KAM- en O10-functionaris en P en O. Cruciaal is de taakomschrijving en -invulling van de O10-functionaris (toezicht-, en signaalfunctie). In veel gevallen wordt onvoldoende verantwoordelijkheid, qua toezicht en het treffen van maatregelen genomen, waardoor met name de KAM-functionarissen lijnverantwoordelijkheden overnemen.
- De RI&E en het plan van aanpak zijn nog niet goedgekeurd door uw arbodienst. Los van de opmerkingen van de Arbodienst KLu zijn er ten aanzien van de RI&E nog een aantal omissies die niet door de AADV genoemd worden. Deze zijn:
 - Er is geen relatie met uw ziekteverzuimanalyse.
 - De uitwerking van de analyse van het welzijnsonderzoek is niet in de RI&E verwerkt (werkdruk en werktijden).
 - De RI&E geeft de indruk voor een groot gedeelte tot stand te zijn gekomen door signalen van werknemers te noteren waarbij niet consequent de Arbowet als norm is gehanteerd (voorbeeld oppervlakte kantoren).
- In een aantal interne ongevalsrapporten wordt onvoldoende aandacht geschonken aan de analyse, (!) met als gevolg dat de conclusies spreekwoordelijk wat kort door de bocht zijn. Een overzicht van soort ongeval en de plaatsen waar de ongevallen plaatsvinden is er niet. De ongevalsmeldingsprocedures zijn kennelijk onduidelijk of niet voldoende doorgecommuniceerd met KAM. Als voorbeeld kan aangehaald worden dat het niet duidelijk is wie een ongeval meldt aan de Arbeidsinspectie.
- De aanwezigheid van als vrouw-onvriendelijk aan te merken afbeeldingen op wanden, screen-savers en dergelijke strookt niet met uw geformuleerd beleid ten aanzien van het voorkomen van seksuele intimidatie.

Plan van aanpak

- Het plan van aanpak is moeilijk inzichtelijk en er rouleren verschillende modellen.
- Plandata worden in veel gevallen niet gehaald. Ook veel zogenaamde “prio 1 risico’s” zijn niet tijdig opgeheven of de termijnen zijn te ruim gesteld.
- In het plan van aanpak zijn voortdurend verwijzingen naar aanvraagprocedures (AIV), er is in die gevallen geen sprake van voorgenomen besluiten.
- Er moet een beslissing genomen worden om een inhaalslag te maken om de achterstanden van de knelpunten weg te werken.

GEBOUW 11 PRODUCTIE EENHEID - OFF-EQUIPMENT

- Gritstraalafdeling. De deur naar de filteropvanginstallatie stond open. Op de deur staat verboden toegang voor onbevoegden. De aanwezige medewerker van de afdeling kon niet verklaren wat het gevaar was of het risico van de ruimte.
- Er is op de gritstraalafdeling een trilprobleem (fysieke belasting) met het lostrillen van restgrit. Dit probleem is niet in de RI&E als risico onderkend.
- Het feitelijk gesignaleerde risico met betrekking tot cyanide op de afdeling Galvano is opgeheven maar onder de vloer zou nog een hoeveelheid onbekende hoeveelheid schadelijke stoffen aanwezig zijn (analyse rest-risico). Gebleken is dat er met betrekking tot cyanide verschillend beleid gevoerd wordt op de locaties Rhenen en Woensdrecht.
- Instructie voor buitenlandse (andere taal sprekende) aanwezigen. De indruk bestaat dat deze groep medewerkers enigszins geïsoleerd functioneert voor wat betreft de aspecten werkoverleg en instructie.

HANGAAR 374 PRODUCTIE EENHEID - ON-EQUIPMENT

- Het betreffende rookverbod wordt niet nageleefd. Het toezicht hierop dient aangescherpt te worden. Daarnaast dient te worden nagegaan hoe het toezichtsregime zich verhoudt met betrekking tot het beleid ten aanzien van chromaten.
- De omslag (gereedschap) die gebruikt wordt voor het losmaken van (beschadigde) schroeven is daarvoor minder geschikt op plaatsen waar men in moeilijke werkhoudingen moet werken (bijvoorbeeld onder een F-16). Aanbeveling is het zoeken naar geschikter gereedschap.

Magazijn - gebouw 74

- Het stapelen van pallets en andere materialen leidt op verschillende plaatsen tot instabiele situaties.
- Er ontbreken aanrijdbeveiligingen bij de stellingen.
- De sleutel van de kast van de hoofdschakelaar van de elektriciteit moet bij DGW&T gehaald worden. Dat kan in geval van calamiteiten waarbij onmiddellijk de stroom uitgeschakeld dient te worden tot onaanvaardbare risico’s leiden.

Gebouw 485

- Er stond een zwerfkast (voor stroomvoorziening tijdens de bouw van de nieuwe magazijnstellingen) opgesteld voor de aanwezige brandslanghaspel.
- Het maximale stapelgewicht in de stellingen is bekend. Maar daar kan men weinig mee omdat het gewicht van de goederen niet bekend is. Het risico bestaat hierin dat de medewerkers op ervaring en eigen inschatting verkeerde beslissingen nemen.
- De bereikbaarheid van de slanghaspel is slecht door een werkblad dat er voor staat opgesteld.

Gebouw 485 - acculaadplaats

- De aanwezige oogspoelvoorziening is onvoldoende. Er moet een op de waterleiding aangesloten oogspoelset geplaatst worden.
- De plaats om accu's te laden is niet goed gekozen. Deze zit in de rijlijn van de ene naar de andere hal waardoor er kans op aanrijdgevaar bestaat.
- Er wordt veel gewerkt met verlengsnoeren en er is een instabiele opstelling van de laadapparatuur.
- Aan de hand van een berekening moet worden gezien of hier sprake is van een veilige werkomgeving in verband met de eventuele vorming van knalgas.

Gebouw 492

- De ruimte 492-5 waar de kopieermachines staan heeft geen ventilatie.

BIJLAGE 3

LIJST MET AFKORTINGEN

LIJST MET AFKORTINGEN EN VERKLARINGEN

KLu	Koninklijke Luchtmacht
RI&E	Risico-inventarisatie en -evaluatie
SZW	Sociale Zaken en Werkgelegenheid
BHV	Bedrijfshulpverlening
RSI	Repetitive Strain Injury
AADV	Afdeling Arbodienstverlening
AFMP	Algemene Federatie Militair Personeel
ACOM	Algemeen Christelijke Organisatie voor Militairen
VBM/NOV	Vereniging Belanghebbenden Militairen / Nederlandse Officiersvereniging (Vakbond voor Defensiepersoneel)
CFO	Christelijke Federatie Overheidspersoneel
MC	Medezeggenschapscommissie
OR	Ondernemingsraad
KAM	Kwaliteit, Arbo en Milieu
AVKAM	Afdeling Vliegveiligheid, Kwaliteit, Arbo en Milieu
SVKAM	Staf Vliegveiligheid, Kwaliteit, Arbo en Milieu
BDL	Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten
BBT	Beroepsmilitair Bepaalde Tijd
BOT	Beroepsmilitair Onbepaalde Tijd
WOR	Wet op de Ondernemingsraden
NAVO	Noord Atlantische Verdragsorganisatie
GMC	Gemeenschappelijke Medezeggenschapscommissie
BGMCB	Buitengewone Gemeenschappelijke Medezeggenschapscommissie
OBA	Order van Blijvende Aard
P en O	Personeel en Organisatie
DGW&T	Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen
AVIB	Algemene Veiligheidsinformatiebladen
VROB	Vergoeding Regeling Overwerk en Beschikbaarheid
ROHS	Rapport Onveilige Handelingen en Situaties
(P)AGO	(Periodiek) Arbeidsgezondheidskundig Onderzoek
Vlb.	Vliegbasis
PBM	Persoonlijke Beschermingsmiddelen
C-TL	Commandant Tactische Luchtmacht
C-LCKLu	Commandant Logistiek Centrum KLu
C-KMSL	Commandant Koninklijke Militaire School Luchtmacht
AMG	Arbo Management Groep

BIJLAGE 4

STAF BEVELHEBBER

Afdeling Beleidsontwikkeling

Postbus 20703

2500 ES Den Haag

[REDACTED]

[REDACTED]

E-mail: abo@dpklu.afdnet.mindefnl

Den Haag, Directie Personeel

Nr.:

Odw.: KLu-brede arbo-tekortkomingen

Aan: Zie verzendlijst

Bijlagen: 11

REFERTE:

A - Brief B 2001030524 d.d. 13 juni 2001 (ondersteuning door DP/AADV)

1. De verantwoordelijk hoofdinspecteur van de Arbeidsinspectie (regio Noord) heeft naar aanleiding van de uitgevoerde handhavingsbezoeken, diverse onderdeelcommandanten gewezen op onvolkomenheden in het gevoerde arbobeleid. Vooruitlopend op de eindrapportage van de Arbeidsinspectie over het handhavingsproject Koninklijke Luchtmacht (te verwachten in september), is een aantal luchtmachtbrede knelpunten geïdentificeerd. Bij de verbetering daarvan behoort Staf BDL een initiërende en faciliterende rol te vervullen. Uit doelmatigheidsoogpunt, eenheid van beleid(svoering) en vanwege de uitwisselbaarheid van gegevens, acht ik een lokale invulling zelfs ongewenst. Met deze brief geef ik aan welke maatregelen worden genomen.

2. **Geconstateerde tekortkomingen.** De volgende onderwerpen blijken op bijna alle bezochte onderdelen onvoldoende geregeld:

- a. de persoonsregistratie blootstelling aan gevaarlijke stoffen;
- b. de registratie en analyse van ongevallen;
- c. het uitvoeren van PAGO's in relatie met beschreven arbeidsrisico's;
- d. het kunnen relateren van arbeidsgerelateerd verzuim aan de risico-inventarisatie en evaluatie;
- e. het werken op hoogte;
- f. de registratie van verrichte diensten tegen het licht van de Arbeidstijdenwet;
- g. de inventarisatie van risico's bij daadwerkelijke inzet en bijzondere omstandigheden; h. de toedeling van verantwoordelijkheden tussen KLu en m.n. DGW&T.

3. **Overige knelpunten.**

Behalve de bovengenoemde tekortkomingen, vereisen ook de volgende knelpunten verbetering door een luchtmachtbrede aanpak:

- a. de ontwikkeling en borging van KAMMERS (geautomatiseerd programma voor RI&E);
- b. de ontwikkeling en vaststelling van taakbeschrijvingen, functie-eisen en opleidingseisen ten behoeve van arboNKAM-functionarissen;

c. een methode voor inventarisatie van arbeidsmiddelen.

4. **Plannen van aanpak.** In bijlagen wordt per onderwerp een korte probleemschets gegeven en wordt de (beleids)afdeling genoemd, die ik verantwoordelijk voor actie acht. Om op korte termijn maatregelen te kunnen nemen, dienen de verantwoordelijke actienemers voor 15 september 2001 een plan van aanpak op te stellen en aan te bieden aan DPKLu/HABO. In dit plan kan de probleemdefinitie en de oplossingsrichting eventueel worden aangescherpt en worden de medebetrokkenen, realisatietermijnen en noodzakelijke voorwaarden genoemd. Bewaking van de voortgang geschiedt tijdens het arboplatform. De plannen van aanpak dienen tevens als 'bewijs' voor de controlebezoeken van de Arbeidsinspectie, welke vanaf september 2001 gaan plaatsvinden. Inmiddels zijn reeds initiatieven genomen voor het in kaart brengen van risico's bij bijzondere omstandigheden, voor het werken op hoogte en voor het uitwerken van het periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek.

5. Met referte is aan commandanten gevraagd een opgave te doen van gewenst arbo-deskundige ondersteuning vanuit Staf BDL, onder meer vanwege de bezoeken door de Arbeidsinspectie. Ondersteuning voor de bovengenoemde onderwerpen hoeft u niet meer kenbaar te maken; voor elke andere vorm van ondersteuning wordt wel uw behoeftestelling verwacht (voor 20 augustus).

6. **Afsluiting.** Met de verantwoordelijke hoofdinspecteur van de Arbeidsinspectie is afgesproken dat de betrokken onderdelen niet zelfstandig worden gehandhaafd op bovengenoemde punten, op voorwaarde dat KLu-brede actieplannen voorliggen. Zodra deze beschikbaar zijn, worden deze aan u toegestuurd. Binnen de kaders van hun 'werkgeversverantwoordelijkheid' kunnen onderdeelcommandanten in de risico-inventarisaties en evaluaties verwijzen naar deze brief en de op te stellen plannen van aanpak. Wellicht ten overvloede wijs ik onderdeelcommandanten er op dat de verwijzing naar lopende projecten op het gebied van registratie van werk- en rusttijden hen niet ontslaat van de wettelijke verplichting een deugdelijke administratie/registratie bij te houden van daadwerkelijke werk- en rusttijden.

De Plaatsvervangend Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten

BIJLAGEN behorende bij Brief

A - Persoonsregistratie blootstelling gevaarlijke stoffen

B - Melding, registratie en analyse van (bijna)ongevallen

C - Periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek

D - Analyse van verzuimgegevens E - Werken op hoogte

F - Registratie werk- en rusttijden en diensten

G - Inventarisatie en evaluatie van risico's

H - Verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen KLu en DGW&T

I - Ontwikkeling en borging van KAMMERS (software voor risico-inventarisatie en -evaluatie)

J - Ontwikkeling van taakbeschrijvingen, functie-eisen en opleidingseisen VKAM-functionarissen

K - Inventarisatie arbeidsmiddelen

VERZENDLIJST behorende bij brief BDL

Aan:

BDL/Hoofd Afdeling VKAM

DPKLu

DPKLu/Hoofd Afdeling Arbeids- en Luchtvaartgezondheidszorg

DPKLu/Hoofd Afdeling Beleidsontwikkeling

DPKLu/Hoofd Afdeling Arbodienstverlening

DMKLu

DCKLu

Extern aan:

Commandant Tactische Luchtmacht

Commandant Air Operations Control Station (AOCS) NM

Commandant Groep Geleide Wapens De Peel

Commandant Luchtmacht Meteorologische Groep

Commandant Luchtmacht CIS-Groep

Commandant Vliegbasis Gilze-Rijen

Commandant Tactische Helikoptergroep Koninklijke Luchtmacht

Commandant Vliegbasis Eindhoven

Commandant Vliegbasis Leeuwarden

Commandant Vliegbasis Soesterberg

Commandant Vliegbasis Twenthe

Commandant Vliegbasis Volkel

Commandant Vliegveiligheids Oefen- en Testcentrum

Commandant Logistiek Centrum KLu

Commandant Logistieke Divisie Woensdrecht

Commandant Logistieke Divisie Rhenen

Commandant KMSL/Vliegbasis Woensdrecht

Directeur Defensie Pijpleidingorganisatie

Intern i.a.a.:

BDL/Hoofd Stafgroep Juridische Zaken

DPKLu/Hoofd Afdeling Operationele Gezondheidszorg

DPKLu/Hoofd Afdeling Personele Behoeftestelling en Organisatie

Extern i.a.a.:

Coördinerend Hoofdinspecteur Overheid

De heer [REDACTED] Arbeidsinspectie Noord

Postbus 30016

9700 RM Groningen

Projectleider Arbeidsinspectie Koninklijke Luchtmacht

[REDACTED]

Arbeidsinspectie Noord

Postbus 30016

9700 RM Groningen

Directoraat Generaal Personeel

Afdeling Beleidsontwikkeling/Hoofd Sectie Arbo

BIJLAGE A, behorende Brief

PERSOONSREGISTRATIE BLOOTSTELLING GEVAARLIJKE STOFFEN

Verantwoordelijke actienemer: DPKLu/ABO/Arbocoördinator KLu

Medebetrokkenen: DPKLu/HCON, DPKLu/AADV, DCKLu/AIVA, DM-KLu/Projectleider ITOMIS

Korte probleemschets: De Staatssecretaris van Defensie heeft nadere aanwijzingen gegeven voor de wettelijk verplichte persoonsregistratie van personeel dat door bepaalde werkzaamheden (mogelijk) wordt blootgesteld aan gevaarlijke stoffen. Een geautomatiseerd systeem om deze registratie vast te leggen en daarvan afgeleid periodiek gegevens te genereren voor de Afdeling Arbodienstverlening, de Medezeggenschapscommissies en de Bijzondere Commissie KLu/Werkgroep Arbozaken ontbreekt. Analyse van de aard, mate en duur van blootstelling aan gevaarlijke stoffen is daardoor niet mogelijk.

Oplossingsrichting: Op Vliegbasis Twenthe is lokaal een database-programma ontwikkeld, dat lijkt te voldoen aan de gewenste eisen. Dit wordt momenteel vanuit automatiseringsoogpunt (KLuIM) geëvalueerd door DPKLu/HCON en DCKLu/AIVA. Daarnaast dient helder te worden vastgelegd voor welke werkzaamheden in de KLu een persoonregistratie van kracht is.

(Rand)voorwaarden:

- Door de Arbocoördinator KLu is inmiddels een werkverband samengesteld met onderdeelvertegenwoordigers om de bestaande software te evalueren en te verbeteren.
- Rekening moet worden gehouden met defensiebrede ontwikkelingen op dit gebied (o.a. ITOMIS/Priscam, Arbo-informatiesysteem) en met de toekomstige mogelijkheden van het personeelsinformatiesysteem P&02000.
- Meenemen ervaringen AADV van gebruik 'Watch Dog' als persoonlijke dosisregistratiesysteem.

BIJLAGE B, behorende Brief

MELDING, REGISTRATIE EN ANALYSE VAN (BIJNA)ONGEVALLEN

Verantwoordelijke actienemer: BDL/HAVKAM

Medebetrokkenen: DPkLu/AADV, DCKLu/AIVA, DPkLu/ABO/Arbocoördinator KLu

Korte probleemschets: De KLu beschikt over procedures voor de melding en registratie van

(bijna)ongevallen (zoals bedoeld in artikel 9 van de Arbowet). Deze procedures en de daaraan verbonden formulieren e.d. zijn echter niet bedoeld voor analyse van de ongevalsgegevens. Analyse naar aard, omvang en ernst vindt dan ook nauwelijks plaats en zeker niet op onderdeelniveau. Relaties met de RI&E zijn niet aantoonbaar aanwezig, inzicht in de faalkosten van een ongeval ontbreekt, evaluatie van de oorzaken en bewaking van de voortgang van voorgestelde maatregelen gebeurt onvoldoende.

Oplossingsrichting: Bekeken dient te worden of één (geautomatiseerde) werkwijze voor melding, registratie en analyse van ongevallen en van bijna-ongevallen kan worden gerealiseerd. Het systeem moet alle meldingen aan instanties intern de KLu (commandanten, Gezondheidscentra, Staf BDL) en extern de KLu (Arbeidsinspectie) kunnen registreren en zo tevens als logboek voor een (bijna)-incident kunnen fungeren. De ingevoerde gegevens moeten analyses mogelijk maken op verschillende niveaus (squadron, onderdeel, KLu) en naar ernst of aard en zo fungeren als indicator voor de (bedrijfs)veiligheid in de KLu.

(Rand)voorwaarden:

- Mogelijkheid tot integratie bezien van daadwerkelijke ongevallen en van bijna-ongevallen (inclusief milieu-incidenten)
- Rekening houden met bestaande procedures voor onderzoek en vliegveiligheidsincidenten (KLu Voorschrift Vliegveiligheid)
- De administratieve afhandeling moet worden gerelateerd aan de 'Regeling Commandantenmeldingen'

Voor geautomatiseerde systemen aansluiten bij commercial of the shelf-principe (COTS)

- Het systeem moet als on-line KLu-meldingssysteem kunnen gaan fungeren (KLuIM).
- Aantal onderdeelvertegenwoordigers reeds bereid gevonden deel te nemen aan werkverband.

BIJLAGE C, behorende Brief

PERIODIEK GEZONDHEIDSKUNDIG ONDERZOEK in relatie met de uitgevoerde risico-inventarisaties en evaluaties

Verantwoordelijke actienemer: DPK-Lu/HAALGZ

Medebetrokkenen: DPKLu/HAADV, DPKLu/HABO

Korte probleemschets: De Arbowet verplicht de werkgever tot het aanbieden van periodiek geneeskundig onderzoek. Dit onderzoek kan op vrijwillige basis worden ondergaan. In de KLu worden al jarenlang verplichte periodieke geneeskundige onderzoeken uitgevoerd, vooral op basis van functiegeschiktheidskeuringen. In samenwerking met TNO is een opzet gemaakt voor periodiek gezondheidskundig onderzoek per functiegroep. Er wordt echter geen specifiek verband gelegd tussen de geconstateerde risico's en het aanbieden van vrijwillig gezondheidskundig onderzoek, zoals bedoeld met de Arbowet.

Oplossingsrichting: Voor een aantal functies kan mogelijk worden volstaan met een vrijwillig arbeidsgezondheidskundig onderzoek. Blijft dat het voor een aantal functies, vanwege de ernst van de mogelijke risico's die de arbeid voor de gezondheid met zich meebrengt, noodzakelijk is een arbeidsgezondheidskundig onderzoek te verplichten (bijvoorbeeld POLchauffeurs, mastklimmers). Ook is het mogelijk dat bepaalde functiegroepen op grond van wettelijke bepalingen dienen te worden onderworpen aan een functiegeschiktheidskeuring (bijvoorbeeld vliegers, brandweerpersonnel). In die gevallen verdient een combinatie met het vrijwillige onderzoek de voorkeur. Een modulaire opzet van de onderzoeken per risico (bijvoorbeeld fysieke belasting, RSI, lood, OPS, geluid) biedt voordelen op grond van doelmatigheid en klantvriendelijkheid. Met het periodiek afnemen van de Vragenlijst Welzijn en Waardering worden per onderdeel de mogelijke gevolgen van welzijnsrisico's onderzocht, waarbij eerst een analyse op persoon wordt uitgevoerd (medisch- geheim) en vervolgens op o.a. de functiegroep (zie aantekening AADV/Majoor van Hulten). Hierdoor hoeven geen welzijnsrisico's te worden onderzocht tijdens de PAGO's.

(Rand)voorwaarden:

- Voldoen aan eisen in Arbowet (artikel 18 - PAGO)
- Voldoen aan andersoortige wet- en regelgeving (o.a. vliegers, brandweerpersonnel)
- Mogelijkheid geven tot individuele en tot groepsanalyse (functiegroep, lokatie)
- Rekening houden met eisen medisch-geheim
- Onderzoekstelsysteem moet doelmatig en klantvriendelijk zijn
- Rekening houden met eerder in BC(BCBP)KLu besproken aanpak m.b.t. PAGO

BIJLAGE D, behorende Brief

ANALYSE VAN VERZUIM in relatie met de risico-inventarisatie en evaluatie

Verantwoordelijke actienemer: DPKLu/HAADV

Medebetrokkenen: DPKLu/HCON, DPKLu/ABO/Arbocoördinator KLu, DCKLu/AIVA

Korte probleemschets: Momenteel wordt het verzuim binnen de KLu kwantitatief geregistreerd in HRS en wordt gebruik gemaakt van het ziekte-informatie-formulier (ZIF) om een kwalitatief inzicht te krijgen in het verzuim (verzuimoorzaken, relatie met de arbeid). Verder worden geneeskundige gegevens, o.a. van consulten en onderzoeken, vastgelegd in het GDBK. HRS en GDBK zijn echter geautomatiseerde systemen, ontworpen voor registratie en niet voor analyse van de gegevens. ZIF-gegevens zijn geschikt voor analyse, maar hiervan wordt nauwelijks gebruik gemaakt.

Oplossingsrichting: Een systeem waarin gegevens omtrent de arbeidssituatie, het verzuim en persoonsgegevens aan elkaar kunnen worden gekoppeld, waarbij alle deskundigen van arbodiensten de relevante informatie kunnen inbrengen en aflezen. Door commandanten moeten verzuimmeldingen en betermeldingen kunnen worden gemuteerd in personeelsinformatie-systeem. Op basis van de database-gegevens moeten rapportages en analyses mogelijk zijn, zowel per persoon als per groep medewerkers (onderdeel, afdeling, functiegroep, leeftijd, geslacht etc). De huidige ontwikkeling van het zogenaamde arbo- informatie-systeem voldoet (mogelijk) aan de gewenste eisen.

(Rand)voorwaarden:

- Onderwerp ook bezien vanuit doelstelling Arbobeleidskader Defensie.
- Bezien of de defensiebrede ontwikkeling van het AIS , waarvoor onder leiding van de KL (single-service-management) op dit moment de functionele eisen worden opgesteld voldoet. Doel van deze ontwikkeling is om voor 1 november 2001 een verwervingsopdracht voor een commercieel informatiesysteem te kunnen plaatsen. Eisen voor registratie en analyse van verzuimgegevens, passend binnen de KLu-filosofie, maken deel uit van het huidige pakket van functionele eisen.
- Rekening houden met de resultaten van het onderzoek naar de verzuimregistratie o.l.v. DGP/DPBO (o.m. definities).
- Rekening houden met de ontwikkeling van het nieuwe personeelsinformatiesysteem P&O-2000+.

BIJLAGE E, behorende Brief

WERKEN OP HOOGTE

Verantwoordelijke actienemer: DPKLu/ABO/Arbocoördinator KLu

Medebetrokkenen: BDL/StgJZ, BDL/AVKAM, DPKLu/AADV, DMKLu/MP, Staf TL, betrokken onderdeelcommandanten

Korte probleemschets: Uitgangspunt is dat voor nagenoeg alle werkzaamheden op de vredeslokaties afdoende, fysieke beveiligingsmaatregelen (bordessen, beveiligingslijnen, special tools) te realiseren zijn. De specifieke werkzaamheden aan en op wapensystemen, ook in relatie met het opereren buiten de vredessituaties, verhinderen het echter voor alle situaties om (fysieke) beveiligingsmaatregelen te nemen. In de RI&E moet voor elke situatie worden vastgelegd op welke manier met de aanwezige risico's wordt omgegaan. Met brief B2001031622 d.d. 21 juni 2001 wordt (in concept) per wapensysteem meer gedetailleerd de problematiek en de voorgestelde aanpak beschreven. Na afronding van deze concept fase zal het formele standpunt van de KLu ter toetsing aan de verantwoordelijk Hoofdinspecteur van de Arbeidsinspectie voor de sector Defensie (i.c. Regio Noord) worden voorgelegd en in afschrift aan alle commandanten bekend worden gesteld.

Oplossingsrichting: De KLu neemt afdoende maatregelen om op de vredeslokaties te kunnen voldoen aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het werken op hoogte. Voor de situaties direct gerelateerd aan het werken aan en op wapensystemen worden de risico's beschreven en wordt - in overleg met de lokale Medezeggenschapscommissies - bepaald en opgenomen in de RI&E welke vorm. van risico-management wordt toegepast (zie bijlagen bij bovengenoemde brief).

(Rand)voorwaarden:

- Met het werken op hoogte worden alle werkzaamheden bedoeld, welke door de aard en de plaats een reëel gevaar op vallen met letsel als gevolg hebben (dus niet alleen boven 2,5 meter).
- Vastgelegd moet worden wat de rechtspositionele (financiële) consequenties zijn, indien KLu-medewerkers door het uitvoeren van bedoelde werkzaamheden ernstig letsel oplopen.
- Omdat sprake is van een KLu-specifieke situatie is maatwerk vereist en dient de voorgestelde aanpak getoetst en goedgekeurd te worden door de verantwoordelijke Hoofdinspecteur van de Arbeidsinspectie.
- Overleg dient gevoerd te worden met BCK-Lu/Werkgroep Arbozaken en voor de lokale uitvoering met de Medezeggenschapscommissies.
- Operationele inzet conform de taakstelling van de KLu dient te kunnen worden gewaarborgd.
- Rekening dient te worden gehouden met de (luchtwaardigheids)eisen van fabrikanten van de wapensystemen

BIJLAGE F, behorende Brief

REGISTRATIE WERK- EN RUSTTIJDEN EN DIENSTEN in het kader van de arbeidstijdenwet

Verantwoordelijke actienemer: DPKLu/HCON

Medebetrokkenen: DPKLu/ABO, DCKLu/AIVA

Korte probleemschets: Diensten en werkzaamheden dienen te voldoen aan de eisen van de Arbeidstijdenwet. Op dit moment worden planroosters opgesteld, welke voldoen aan de regelgeving, maar de daadwerkelijk verrichte diensten worden nauwelijks afdoende geregistreerd. Daardoor is achteraf geen inzicht in de werk- en rusttijden van de individuele medewerker over een bepaalde (rooster)periode, wat wel een vereiste is.

Oplossingsrichting: Omdat met name de werk- en rusttijden van het personeel in bepaalde, meer complexe roosters goed inzichtelijk dienen te zijn, zal centraal software (mogelijk Rostarflex) worden verworven, waarmee tevens de inzet van personeel conform de regelgeving kan worden gepland. Tevens worden voor het HKKLu een pilot uitgewerkt voor het gebruik van een prikklok als registratie-methode.

(Rand)voorwaarden:

BIJLAGE G, behorende Brief

INVENTARISATIE EN EVALUATIE VAN RISICO'S in geval van daadwerkelijke inzet (bijzondere omstandigheden)

Verantwoordelijke actienemer: DPKLu/HAADV

Medebetrokkenen: BDL/StgJZ, BDL/AVKAM, DPKLu/ABO/Arbocoördinator KLu, Staf TL, betrokken onderdeelcommandanten

Korte probleemschets: In de uitgevoerde risico-inventarisaties en evaluaties worden slechts sporadisch de risico's beschreven in geval van daadwerkelijke inzet, oefeningen en uitzendingen. In deze situaties, verder te betitelen als bijzondere omstandigheden, kan de Arboret gedeeltelijk buiten werking worden gesteld; het beleid van de KLu is echter zoveel mogelijk ook onder bijzondere omstandigheden te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. Bovendien past binnen de Arboret én binnen het beleid van de Staatssecretaris van Defensie in het bijzonder, dat ook in deze situaties de mogelijke risico's zijn geïnventariseerd en geëvalueerd. Zoals met Brief 2001031624 is beschreven gaat het niet alleen om daadwerkelijke operationele inzet van de KLu voor crisissituaties, maar ook om het daadwerkelijk optreden bij brand, bij bewakingsopdrachten, in oefensituaties e.d.

Oplossingsrichting: Specifieke processen identificeren waarbij daadwerkelijke inzet tot verhoogd risico leidt (brandweer, vliegen, bewaking) en het evalueren van die risico's tegen het licht van vastgestelde beheersmaatregelen. Beoordelen van alle reeds bekende risico's op ernst en omvang in geval van het opereren onder oefen- en crisissituaties. In de opdracht voor P/AADV is tevens het opstellen van protocollen voor het uitvoeren van een risico-inventarisatie en evaluatie tijdens oefeningen en crisissituaties opgenomen.

(Rand)voorwaarden:

- Onderwerp relateren aan doelstelling van het Arboreleiderskader Defensie
- Het betrekken van onderdeelvertegenwoordigers
- Het opnemen van de inventarisatie van milieurisico's bij bijzondere omstandigheden in de protocollen i.s.m. B/AVKAM
- Het samenwerken met deskundigen van de Koninklijke Landmacht
- Het kunnen borgen van de protocollen in contingency-plannen etc.

BIJLAGE H, behorende Brief

VERDELING VAN VERANTWOORDELIJKHEDEN EN BEVOEGDHEDEN tussen de KLu en DGW&T

Verantwoordelijke actienemer: DMKLu

Medebetrokkenen: BDUSgJZ, BDL/AVKAM, DPKLu/AADV, Staf TL/AOL, DP-KLu/ABO/Arbocoördinator

Korte probleemschets: Geconstateerd is dat commandanten niet altijd kunnen voldoen aan de wet- en regelgeving, vanwege onvoldoende en/of onduidelijke bevoegdheden bij het gebruik en onderhoud van installaties en gebouwen. Deze werkzaamheden zijn door de KLu toebedeeld aan DGW&T, maar onduidelijk daarbij is op welke wijze de verantwoordelijkheden van de werkgever in relatie met de Arbowet (en milieuwetgeving) welke daaraan verbonden zijn, moeten worden ingevuld. Voorbeelden zijn het beheren van onderhoudscontracten, keuringscertificaten etc.

Oplossingsrichting: Vaststellen van de verantwoordelijkheidsverdeling en opstellen van protocollen voor het beheer van certificaten etc., opdat de KLu als werkgever kan aantonen dat voldaan wordt aan de wet- en regelgeving.

(Rand)voorwaarden:

- Rekening houden met een vergelijkbare problematiek in het kader van de milieuregelgeving (samenwerking met B/AVKAM)
- Opnemen van een verwijzing naar de op te stellen protocollen in het KLu Voorschrift Arbozorg
- Gebruik maken van opgestelde (concept)convenant tussen C-VIb Gilze-Rijen en DGW&T
- Tevens vastleggen hoe verantwoordelijkheden liggen t.o.v. (onder)aannemers e.d. welke werkzaamheden verrichten op luchtmachtonderdelen, maar gecontracteerd worden door DGW&T.

BIJLAGE I, behorende Brief

ONTWIKKELING EN BORGING VAN KAMMERS (1) als geautomatiseerd systeem voor de ri&e

Verantwoordelijke actienemer: DPKLu/ABO/Arbocoördinator

Medebetrokkenen: BDL/AVKAM, DPKLu/AADV, DMKLu/MXM, DC/AIVA

Korte probleemschets: Om KAM-risico's te registreren en de voortgang van maatregelen vast te leggen, wordt sinds enige tijd gebruik gemaakt van KAMMERS, een zelf ontworpen database-applicatie. De applicatie voldoet, maar dient te worden benoemd als KLu-software en in het onderhoud te worden opgenomen. Daarnaast bestaat er behoefte aan de verdere ontwikkeling, zowel informatiseringstechnisch (YLuIM, netwerkversie) als inhoudelijk (uitbreiden van functionaliteiten).

Oplossingsrichting: Het huidige KAMMERS verder ontwikkelen, opnemen in het bestand van KLu-software en bezien of ontwikkeling tot een algeheel verbeterregister per eenheid mogelijk is (passend bij de ontwikkeling van de diverse zorgsystemen arbo, milieu, luchtwaardigheid, HACCP).

(Rand)voorwaarden:

- LCKLu wil fungeren als pilot door ontwikkeling van KAMMERS tot algeheel verbeterregister, als verplicht element van ISO-certificering
- KAMMERS dient uiteindelijk als netwerkversie op verschillende niveaus (squadron, onderdeelstaf, staf BDL) te kunnen worden gelezen en met toegewezen autorisaties te kunnen worden gevuld (in relatie met uitrol KLuIM)
- Voor de ontwikkeling is reeds een werkverband van arbodeskundigen opgezet
- De bestaande database (incl. reeds ingevoerde data) dient als uitgangspunt, zodat niet opnieuw data moeten worden ingevuld.
- Door DTO is in opdracht van HAADV in 1999 reeds veel tijd gestopt in de verdere ontwikkeling van het toenmalige systeem voor registratie (ARIES), maar dit heeft niet geleid tot voldoende resultaat
- Bezien of andere krijgsmachtdelen bij de verdere ontwikkeling kunnen worden betrokken

(1) Hoewel met brief B d.d. is vastgelegd dat B/AVKAM de beherende instantie is voor KAMMERS, wordt vanwege capaciteitsgebrek dit actiepunt uitgewerkt o.I.v. DP/ABO

BIJLAGE J, behorende Brief

ONTWIKKELING EN VASTSTELLING VAN TAAKBESCHRIJVINGEN, FUNCTIE-EISEN EN OPLEIDINGSEISEN ten behoeve van arbonkam-functionarissen

Verantwoordelijke actienemer: DPK-Lu/ABO/Arbocoördinator

Medebetrokkenen: BDL/AVKAM, DPKLu/AALGZ, DPKLu/AADV, DMKLu/MXQ, DPKLu/APB&O, KMSLNib Woensdrecht (ressortstaf/vakgroep zorgsystemen)

Korte probleemschets: Voor de arbodeskundigen (met name de VKAM-functionarissen) op onderdeelniveau zijn geen eenduidige functie-eisen en opleidingseisen geformuleerd. Een van de gevolgen is dat deze functionarissen onvoldoende worden opgeleid. De bestaande opleidingen, te geven door KMSL/Vakgroep Zorgsystemen, bieden niet voldoende diepgang. Het toewijzen van de noodzakelijke externe opleidingen gebeurt nu ongestructureerd en veelal op incidentele basis. Het ontbreken van functie-eisen belemmert een optimale selectie van VKAM-functionarissen.

Oplossingsrichting: Met brief Lw 2001/3289/098 d.d. 10 april 2001 en brief Vkl XX zijn reeds aanzetten tot het verbeteren van de opleidingsniveau. Eerst zal echter vastgesteld moeten worden wat VKAM-functionarissen moeten kennen en kunnen (functie-eisen) waarbij onderscheid dient te worden gemaakt naar functie (onderdeelsstaf/squadronstaf) en in een aantal gevallen naar onderdeel. Gestreefd moet worden naar een (mogelijk) loopbaanpatroon door functie-eisen en opleidingseisen op elkaar af te stemmen. Na het vaststellen van functie-eisen en de daaraan verbonden opleidingseisen, zal bezien moeten worden welke bestaande (externe) opleidingen voldoende zijn of zal besloten moeten worden tot modulair opgezette maatwerk opleidingen bij externe instanties.

(Rand)voorwaarden:

- Afstemming tussen m.n. aspecten kwaliteit (DM/MXQ of DM/MXM), milieu (BDL/AVKAM) en arbo (DP/ABO) tot een totaal pakket van functie-eisen en opleidingseisen
- Vaststellen van een beherende instantie/beherende instanties voor het pakket (invulling rol vak-oudste)
- Formele certificering van bedoelde arbo-deskundigen (in de zin van diploma, registratie e.d.) is geen voorwaarde, het gaat om kennis, maar kan een mogelijke consequentie zijn
- Rol van KMSL/Vakgroep Zorgsystemen (verzorgt nu cursussen voor o.a. VKAM-functionarissen) bezien en eventueel herdefiniëren

BIJLAGE K, behorende Brief

INVENTARISATIE ARBEIDSMIDDELEN

Verantwoordelijke actienemer: DPKLu/AADV

Medebetrokkenen: BDL/AVK.AM, DMKLu/MPS, onderdeelvertegenwoordigers

Korte probleemschets: de KLu beschikt over een veelheid en diversiteit aan arbeidsmiddelen, welke geïnventariseerd en geregistreerd dienen te zijn op gebruikersveiligheid en op productveiligheid. Op dit moment bestaat er geen duidelijk inzicht in de eisen die de arbo-wet- en regelgeving (Arbeidsmiddelenrichtlijn, Machinerrichtlijn etc) stelt, is onduidelijk wat binnen de KLu wordt beschouwd als arbeidsmiddel en is geen hanteerbare inventarisatielijst beschikbaar. Voor de registratie van geïnventariseerde gegevens is geen systeem ingericht.

Oplossingsrichting: het opstellen van een overzicht van machines en arbeidsmiddelen in gebruik bij de KLu waarvoor de verplichtingen gelden (inclusief het up-to-date houden van dat overzicht), het ontwikkelen van een checklist t.b.v. de KAM-organisatie en gebruikers om de inventarisatie te kunnen uitvoeren. Bepalen welke aspecten van de regelgeving in de materiële procedures (MMAS, VA etc) kunnen worden vastgelegd en welke gegevens in bijvoorbeeld de RI&E (KAMMERS) worden opgenomen.

(Rand)voorwaarden:

- Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande systemen als MAS, VA, zodat de verplichtingen worden opgenomen in de reguliere bedrijfsvoering
- Nagaan of bij verwerving reeds voldoende aandacht wordt besteed aan bedoelde regelgeving en het zonodig opstellen van procedures daarvoor
- Vaststellen welke gegevens in welk systeem of op welke plaats worden vastgelegd (of gearchiveerd)