

Schiphol Bagage als positief voorbeeld voor het effect van toezicht  
**'Schiphol is verder gegaan dan de stand van de techniek'**

**Het afhandelen van bagage op een luchthaven brengt fysieke belasting met zich mee. Hoe dit tot een minimum beperkt kan worden, bewijst luchthaven Schiphol met een serie innovatieve tilhulpmiddelen. De Inspectie SZW concludeerde in 2004 dat de gezondheidsnorm voor fysieke belasting op Schiphol werd overschreden. Schiphol bracht daarop, samen met de afhandelaren, de fysieke belasting in de bagageafhandeling sterk terug. Hoe toezicht kan leiden tot innovatie, en innovatie tot duurzame inzetbaarheid.**

De sector Transport en Logistiek kent hoge arbeidsrisico's. Aanrijdgevaar en vallen, fysieke overbelasting, agressie, hoge werkdruk en uitstoot van schadelijke dieselgassen liggen dagelijks op de loer. Door deze risico's in combinatie met de grote omvang van de sector – in Nederland zo'n 30 duizend bedrijven en bijna 400 duizend werknemers – kan Transport en Logistiek op veel belangstelling rekenen van de Inspectie SZW; sinds 1 januari 2012 de samenvoeging van de voormalige Arbeidsinspectie, de Inspectie Werk en Inkomen en de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst.

### **Overbelasting**

Van de genoemde risico's is fysieke overbelasting een belangrijke veroorzaker van ziekteverzuim waardoor werknemers voortijdig moeten stoppen met werken. "Veertig procent van de werknemers denkt langer te kunnen doorwerken als ze minder fysiek belastend werk zouden doen", zegt Marga Zuurbier, directeur Arbeidsomstandigheden van de Inspectie. "Het gaat dan om tillen, dragen, duwen, trekken en het uitvoeren van repeterende handelingen. Als dit te zwaar en te veel is, of te lang duurt, kan overbelasting ontstaan in de vorm van pijn en schade in de onderrug, een hernia of zelfs breuken." Bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor goede arbeidsomstandigheden. De Inspectie houdt als toezichthoudende instantie in de gaten of bedrijven zich aan de normen houden en treedt op als die worden overschreden.

### **Veiligheid en gezondheid**

Ook Schiphol krijgt regelmatig bezoek van de Inspectie. Op de luchthaven passeren per jaar meer dan 50 miljoen passagiers, 55 miljoen koffers en 1,5 miljoen ton vracht met bijbehorende arbeidsrisico's. Veiligheid en gezondheid zijn in de dagelijkse operatie dan ook voortdurend onder de aandacht. Er gelden strenge verkeersregels om aanrijdingen te voorkomen. Bij het laden en lossen van vliegtuigen zijn maatregelen getroffen om vallen en beknelling te voorkomen. Werknemers dragen persoonlijke beschermingsmiddelen zodat ze goed zichtbaar zijn en de schade beperkt blijft als er onverhoeds toch iets gebeurt. Om het werken op de luchthaven zo veilig en gezond mogelijk te houden zijn luchthaven en afhandelaren verenigd in het Health, Safety & Environment platform.

### **Zwaar werk**

Een belangrijk punt van aandacht bij het afhandelen van bagage is de fysieke belasting. Een koffer weegt gemiddeld vijftien kilo. Op een grote transferluchthaven als Schiphol gaan er al gauw 120 duizend koffers per dag doorheen, met pieken van 180 duizend in de vakantieperiodes. Al die koffers gaan minimaal één keer door iemands handen: bij aankomst vanuit een container op een losband in de bagagekelder, of eerst vanuit het vliegtuig in een kar en daarna op een losband. Bij vertrek gaat de koffer van een laadkade op een kar of in een container, en vervolgens het vliegtuig in. Anno 2013 maken de bagagemedewerkers hierbij gebruik van allerlei mechanische hulpmiddelen – het is zelfs

mogelijk om een transferkoffer geheel zonder menselijke aanraking van vliegtuig naar vliegtuig te sturen - maar dat was niet altijd het geval.

### **Normen**

In 2004 constateerde de toenmalige Arbeidsinspectie dat de normen voor tillen en dragen in de bagageafhandeling werden overschreden. “We berekenen dat aan de hand van de NIOSH-normen uit Amerika”, vertelt Bert Moss, ergonoom bij de Inspectie. “We evalueren werkplekken aan de hand van zeven parameters, bijvoorbeeld wat je lichaamshouding is en hoe ver van je lichaam je staat te tillen. Daaruit rolt een ‘gezond’ gewicht. Op de werkplekken op Schiphol was dat vijf kilo. Nu is een koffer gemiddeld vijftien kilo, dus de norm werd op Schiphol met een factor 3 overschreden. Dat is niet erg als iedereen een uurtje per dag werkt, maar dat is natuurlijk niet het geval. Daarom was dit een situatie die wij volgens de regelgeving direct moesten aanpakken.”

### **Vacuüm**

De Inspectie startte een handhavingstraject en eiste van luchthaven en bagageafhandelaren dat zij het handmatig verplaatsen van bagage structureel zouden terugdringen. Terwijl KLM daarop de Rampsnake en de Powerstow aankocht – mobiele lopende banden die bagage van het platform tot diep in het ruim van het vliegtuig kunnen brengen en andersom – begaf Schiphol zich op de markt van de tilhulpmiddelen. In het hele bagagegebied deed de vacuümheffer zijn intrede: een soort ‘zuignap’ die vacuüm trekt op de koffer, waarmee medewerkers de koffers met weinig kracht van een lopende band op een bagagekar kunnen leggen.

### **Laadrobot**

Maar niet alle oplossingen waren zomaar op de markt voorhanden, zo bleek na een wereldwijde zoektocht. Innovatie werd het sleutelwoord. Met de firma Moderniek in Soest creëerde de afdeling Bagage een mechanische losinstallatie voor het leegmaken van containers. Voor het automatisch beladen van containers en karren werd met het Duitse bedrijf Grenzbach een ultramoderne laadrobot ontwikkeld. Ook een uitdaging was het uitvinden van een tilhulp voor het beladen van containers. Omdat een container een ‘dak’ heeft, werkt een vacuümheffer niet – de luchtslang zit in de weg. Een specifieke tilhulp voor containers was nog nergens te vinden. Na een aantal pilots met nauwelijks bruikbare proefmodellen (te zwaar, te log, te langzaam), besloot Schiphol een Europese aanbesteding uit te schrijven.

### **Gebruikerseisen**

“De eisen die we hebben gesteld in deze aanbesteding zijn niet mals”, vertelt Mark Lakerveld, Senior Manager Bagage van de luchthaven. “We wilden geen bijkomende arbeidsrisico’s, het apparaat moest eenvoudig zijn in de bediening, passen in het bestaande laad- en losproces en voldoen aan de gebruikerseisen, zodat de gebruikers het apparaat volledig zouden accepteren. Daarnaast hebben we een eis gesteld aan de snelheid: een koffer moet in zes seconden van de laadkade in de container kunnen liggen. Van al die eisen zijn we niet afgeweken, ook al ontstond er met name over die snelheid wel discussie.”

### **Heftafel**

Het Zweedse bedrijf Lifts All bood daarop de beste oplossing. De CLS tilhulp werkt met een heftafel op perslucht, die met een handgreep in één soepele beweging van de laadkade naar de container bewogen kan worden. Om de koffer op de juiste plaats in de container te krijgen is daarna alleen nog een klein zetje nodig. Het apparaat wordt momenteel geïnstalleerd bij alle laadkades in de E-hal, de

bagagehal onder de E-pier waar KLM bagage laadt voor intercontinentale vluchten. De reacties van de gebruikers zijn overweldigend. “Veel mensen hebben al laten weten aan het einde van hun dienst veel fitter naar huis te gaan”, zegt Lakerveld.

### **Onder de norm**

Door alle innovaties, met als sluitstuk de uitrol van de CLS, voldoet de bagageafhandeling op Schiphol weer volledig aan de normen voor tillen en dragen. “Bij elke implementatie hebben we een deel van het handhavingstraject afgesloten”, vertelt Bert Moss van de Inspectie. “De E-hal was uiteindelijk het belangrijkste gedeelte waar nog iets moest gebeuren. Daar staan dubbele laterals: twee laadkades boven elkaar die allebei niet op gezonde hoogte zijn waardoor schade kan ontstaan aan ruggenwervels en gewrichten. Bij al die laterals wordt nu een CLS containertil hulp geplaatst. Wat mij betreft is de CLS het mooiste onderdeel van dit handhavingstraject. Schiphol is verder gegaan dan de stand van de techniek en heeft zelf een innovatieve oplossing gezocht. Dat was voor ons als Inspectie een aangename verrassing.”

### **Trots**

Schiphol heeft negen jaar nodig gehad om voor alle draag- en tilproblemen een innovatieve oplossing te ontwikkelen. De Inspectie trad daarbij op als toezichthoudende instantie en legde daarbij de nodige tolerantie aan de dag. “Wij zagen natuurlijk ook dat er geen pasklare oplossingen waren om de til- en draagproblematiek aan te passen”, zegt Marga Zuurbier. “We hebben er bovenop gezeten, maar Schiphol en de afhandelaren ook de tijd gegeven om zelf te innoveren. De samenwerking straalt van dit project af en de partners zijn er duidelijk trots op. Dat vinden we mooi om te zien. Tegelijkertijd zou zo iets door nieuwe wetgeving nu niet meer kunnen. Sinds begin 2013 eist de wet van ons dat we bij misstanden direct streng optreden.”

### **Showcase**

Onlangs vierden Schiphol Bagage, de bagageafhandelaren en de Inspectie gezamenlijk het afronden van het handhavingstraject. Nu Schiphol aan de normen voldoet, laat de Inspectie de luchthaven ‘los’, in elk geval waar het gaat om het tillen en dragen van bagage. Sterker: de Inspectie schuift Schiphol naar voren als showcase voor het positieve effect van toezicht. “Juist door de druk op de ketel te houden zijn Schiphol en partners op zoek gegaan naar structurele, gezamenlijke oplossingen”, zegt Zuurbier. “Daardoor zijn deze innovaties ook op de lange termijn bruikbaar – belangrijk omdat de luchthaven wil groeien naar 70 miljoen koffers per jaar. We kunnen nu natuurlijk nog niet met zekerheid zeggen dat medewerkers significant langer gezond kunnen doorwerken. Het ligt ook aan de mensen zelf: gebruiken ze de tilhulpmiddelen allemaal? Letten leidinggevenden daar goed op? Maar we hebben hoge verwachtingen.”