

Het mocht toen niet, het mag nu niet, maar toch gaan we twee jaar langer door

Position paper FNV inzake fysieke overbelasting op Schiphol

Dit position paper gaat voornamelijk in op de rol van de Arbeidsinspectie. Laten we helder zijn: werkgevers zijn te allen tijde verantwoordelijk voor een veilige en gezonde werkvloer. Complexe relaties tussen opdrachtgever en opdrachtnemer doen daar niet vanaf. Als vakbond strijden we jaar in jaar uit tegen concurrentie op arbeidsomstandigheden en spreken werkgevers daar ook op aan. De race naar beneden, waarin de gezondheid van werknemers wordt opgeofferd ten gunste van management en aandeelhouders, moet stoppen. De focus ligt nu op de Arbeidsinspectie, omdat zij het sluitstuk is als werkgevers hun verantwoordelijkheid niet nemen. De vakbond ziet de Arbeidsinspectie in de strijd tegen uitbuiting als een natuurlijke bondgenoot. Helaas hebben wij moeten constateren dat wanneer het om fysieke overbelasting op Schiphol gaat, handhaving de fysieke overbelasting van werknemers niet stopt.

Tilhulpen zijn geen korte termijn oplossing

De FNV, maar bovenal de werknemers op Schiphol, zijn teleurgesteld dat de Arbeidsinspectie nog minimaal twee jaar lang fysieke overbelasting op Schiphol zal gedogen. De huidige handhavingseisen stoppen ziekmakend werk niet en geven werkgevers vrij baan om de organisatie van het werk niet te veranderen. Het gebruik van tilhulpen wordt per direct voorgeschreven, maar dat is voor veel tilwerkzaamheden geen oplossing. Simpelweg omdat ze er niet zijn, niet werken of niet bruikbaar zijn voor het tilwerk. Zo komen er nog steeds vliegtuigen binnen die alleen handmatig beladen en gelost kunnen worden. Ook zijn er niet genoeg werknemers om volgens instructie te werken. Om de gezondheid van werknemers te beschermen, moeten ook de werkhoeveelheid en de werkdruk beperkt worden.

Geen bedrijfsongeval maar beleid

“Waarom worden arbonormen overschreden?” Sinds 1 juli 2022 zijn arbodeskundigen nadrukkelijk verplicht om de grondoorzaken van mogelijke normoverschrijdingen te onderzoeken. Een schriftelijke verplichting waarop de Arbeidsinspectie kan handhaven. Op Schiphol is er een overduidelijke grondoorzaak aanwezig voor de overbelasting van bagagemedewerkers: werkdruk, maar in de maatregelen wordt juist die grondoorzaak genegeerd.

Door structureel uitwringbeleid nam het aantal fte bagagemedewerkers de afgelopen jaren steeds meer af ten opzichte van het aantal passagiers. De werkdruk op Schiphol maakt het onmogelijk om de werkinstructies naar behoren te volgen. De Arbeidsinspectie nam dit ook waar. Tilhulpen worden vanwege traagheid niet gebruikt tijdens de tweemaal daagse pieken. Koffers boven de 23 kilogram worden niet getild met de voorgeschreven twee personen. Werk voor drie medewerkers moet nu alleen gedaan worden. Toezicht? De enige structurele vorm is het blauwe lampje dat gaat branden als je met de tilhulp het tempo niet haalt. Goede werkhouding? Dat is enkel ervoor zorgen dat het vliegtuig weer op tijd de lucht in kan. Ook in cijfers is dit terug te vinden.

Het belang van werkdruk bij het ontstaan van gezondheidsschade wordt onderstreept door onderzoek van TNO. Tezamen met herhalende bewegingen en ongemakkelijke werkhoudingen, wat ook kenmerkend is voor het werk op Schiphol, verhoogt werkdruk de kans op gezondheidsschade door fysieke overbelasting.¹ Wat ook logisch is: onder tijdsdruk wordt er zelden volgens instructie gewerkt. De Arbeidsinspectie kijkt echter weg, 'vergeet' haar taak om ook te handhaven op aanpak van grondoorzaken en doet in haar eisenpakket alsof er geen werkdruk is. In het handhavingsrapport van de Arbeidsinspectie ontbreken eisen om te waarborgen dat werknemers overvraagd worden.

Terwijl dit wel kan. Denk aan:

- Minimale bezettingseisen
- Minimale afhandelingstijden voor een vliegtuig
- Geen training = geen toegang werkvloer

Deze waarborgen zijn noodzakelijk, zodat de instructies ook daadwerkelijk opgevolgd kunnen worden. De FNV benadrukt dat we hiermee geen vreemde dingen vragen. Wij vragen simpelweg het werk zo in te richten dat de wettelijke Arbonormen niet overschreden worden. Iets wat normaal gesproken vooraf van ieder werkgever verwacht wordt. Het is een fruikend dat de Arbeidsinspectie na honderden meldingen over gezondheidsschade,² bedrijfsartsen die publiekelijk uit de school klappen en geconstateerde overtredingen, op een dergelijke zeer milde wijze optreden tegen herhaalvertreders. Voor werknemers die zich vertillen is het alsof de Arbeidsinspectie de afhandelingsbedrijven gelijk geeft: Het doorgaan van de operatie is belangrijker dan het voorkomen van blijvende gezondheidsschade. Onvoorstelbaar, onbegrijpelijk en onverteerbaar. Werkgevers hebben ondanks eerder ingrijpen onvoldoende maatregelen genomen om te voldoen aan wet- en regelgeving, nu is de tijd om te grenzen te stellen: Tot hiertoe en niet verder!

Royal Schiphol Group als huisvader

De FNV verwelkomt het nieuwe standpunt dat Royal Schiphol Group (RSG) zich moreel gezien niet kan beperken tot haar juridische positie als opdrachtgever.³ De keuzes van RSG hebben immers direct invloed op de arbeidsomstandigheden van de werknemers op Schiphol. Tegelijkertijd onderstreept dit ook dat de huidige juridische verantwoordelijkheid van opdrachtgevers te beperkt is. De bouw sector geeft hierin het goede voorbeeld. Verantwoord opdrachtgeverschap moet uitgebreid worden met een vergewisplicht. Elke opdrachtgever zou moeten inventariseren of de opdrachtnemer in staat is de verplichtingen voor de arbeidsomstandigheden na te komen.⁴

Het verleden mag niet vergeten worden. De praktijk heeft uitgewezen dat afhandelingsbedrijven gingen concurreren op arbeidsomstandigheden als ze er niet op aangesproken werden. Net als luchtvaartmaatschappijen. Zo is de planning dat KLM handmatig te beladen vliegtuigen in 2030 uit faseert, maar Transavia heeft recent nog handmatig te beladen vliegtuigen besteld. Het opvolgen van de arbeidsomstandighedenwet is niet vanzelfsprekend. Tegelijkertijd is het belangrijk om stil te staan

¹ Douwes et al. 2022; Beroepszieken aan het bewegingsapparaat, Hoeveel komen ze voor, wat zijn de trends en welke risicofactoren zijn er?; *Tijdschrift voor Arbeidsvraagstukken*, Volume 38, Issue 3, Oct 2022, p. 421 – 445; <https://doi.org/10.5117/TVA2022.3.007.DO UW>

² De FNV heeft 11 oktober de rapportage van haar meldpunt met de NLA gedeeld.

³ 6 september 2022; <https://nos.nl/collectie/13911/artikel/2443574-schiphol-geeft-toe-we-hadden-te-weinig-oog-voor-arbeidsomstandigheden>

⁴ De vergewisplicht voor de bouw is onder andere vastgelegd in artikel 2.26 Arbeidsomstandighedenbesluit.

bij het feit dat deze situatie is ontstaan doordat afhandelingsbedrijven collectief de arbeidsomstandighedenwet negeerden. De FNV maakt zich ernstige zorgen over wat dit zegt over het afschrikwekkende effect van de Arbeidsinspectie. Heeft zij nog wel voldoende gezag wanneer het gaat om fysieke belasting? Is de handhaving inzake fysieke belasting dermate verwaarloosd, dat het naleven van de arbeidsomstandighedenwet gedegradeerd is van plicht naar aanbeveling? Of nog erger, een kwestie van liefdadigheid?

Publiek geheim, landelijk probleem, actie?

Fysieke overbelasting veroorzaakt veel schade in Nederland. TNO schat de financiële kosten op 2,6 miljard euro per jaar.⁵ Dan hebben we het nog niet gehad over het verlies aan kwaliteit van leven. De FNV vreest dat de situatie op Schiphol slechts het topje van een lang genegeerde ijsberg is. Werkgevers zijn hiervoor primair verantwoordelijk, zij verzaken het om de werkvloer veilig en gezond in te richten én wentelen de kosten af op de individuele werknemer en de samenleving als geheel. De Arbeidsinspectie hoort stevig in te grijpen als werkgevers willens en wetens hun verantwoordelijkheid niet nemen.

De misstanden op Schiphol waren alom bekend. De FNV heeft hier door de jaren publiekelijk aandacht voor gevraagd,⁶ KLM gaf mistanden openlijk toe⁷ en de journalisten van Nieuwsuur waren ook niet de eerste journalisten die dit onderzochten.⁸ Maar tot een inspectie kwam het niet. Ook eind juli 2022 niet, na een gesprek met Nieuwsuur waarin al duidelijk was wat de overtredingen waren. Uit de 'Bespreknotitie Signaal Nieuwsuur Schiphol' van 9 augustus 2022 ontstaat een verontrustend beeld waarbij de Arbeidsinspectie vooral bezig is met het eigen imago. Het beeld dat Nieuwsuur schetst wordt niet getoetst of uitgediept. Of in de eigen woorden van de Arbeidsinspectie: "We kennen signaal uit de media, we waren van plan om te inspecteren maar hebben even willen wachten omdat inspectie ook het werk (kunnen)verstoren en er was al heel veel verstoring."⁹ Vanuit het belang van de werkgevers was zelfs een incidentele inspectie teveel gevraagd voor de Arbeidsinspectie.

Opvallend is dat als er wel individuele meldingen werden gedaan, deze werden genegeerd. Meerdere malen geven werknemers aan dat zijzelf én collega's gezondheidsklachten hebben ontwikkeld door het werk, maar er werd niets mee gedaan.¹⁰ Ook al ontwikkelt dergelijke onomkeerbare schade zich

⁵ <https://wp.monitorarbeid.tno.nl/wp-content/uploads/2022/10/TNO-Factsheet-Fysieke-Belasting-2022.pdf>

⁶ 17 april 2018; <https://www.parool.nl/nieuws/bagagepersoneel-klm-hoe-je-ook-zit-de-klachten-komen-altijd~b8d53a31/>

14 december 2020; <https://www.fnv.nl/getmedia/8792b3f1-d42c-468a-b5ea-7111f592b4d4/Werken-op-Schiphol-december-2020.pdf>

<https://www.trouw.nl/binnenland/werken-op-schiphol-is-ongezond-en-onveilig-waarschuwt-fnv-we-zijn-meer-poppetjes-dan-mensen~b16495db/>

⁷ Baltrusch, S. B. (2020). *Lifting Success of Trunk Exoskeletons: Bridging the gap between biomechanical solutions and end-users' perceptions*. [PhD-Thesis - Research and graduation internal, Vrije Universiteit Amsterdam]; met name pagina 214 tot en met 218; <https://research.vu.nl/en/publications/lifting-success-of-trunk-exoskeletons-bridging-the-gap-between-bi>

⁸ <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/jeroen-van-bergeijk-ging-undercover-als-koffergooier-op-schiphol~bae6c650/>

⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/woo-besluiten/2022/12/23/besluit-op-woo-verzoek-over-arbeidsomstandigheden-bagage--en-vrachtpersoneel-schiphol>

¹⁰ Uit voorgenoemd WOO besluit blijkt ook dat gemelde gezondheidsklachten door werknemers structureel uit de rapportage aan de Tweede Kamer zijn gehaald; Nederlandse Arbeidsinspectie; 11 januari 2023; <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2023D00404&did=2023D00404>

niet binnen een dag, ook al is de Arbeidsomstandighedenwet juist ontworpen om dit eindpunt te voorkomen, voor de Arbeidsinspectie is het niet ernstig genoeg om poolshoogte te nemen en een stillegging te bevelen wanneer de melding terecht is.

Wanneer is een melding over fysieke overbelasting dan wel ernstig genoeg? De laatste publieke rapportage inzake afwikkeling van meldingen over fysieke belasting schetst een onthutsend beeld: meldingen over fysieke belasting worden in de regel niet doorgezet.¹¹ De toegezegde prioritering van meldingen aan de 'airside' gaat dit landelijke probleem niet verhelpen. Op het moment dat een melding serieus genomen wordt blijkt de NLA in het geval van fysieke overbelasting namelijk niet vastberaden genoeg om ziekmakend werk stil te leggen.

Conclusies en aanbevelingen

Er zal ook de komende jaren nog fysiek zwaar werk op Schiphol en de Nederlandse luchthavens zijn. Naleving van de eisen die de Arbeidsinspectie opgelegd heeft, lost de problemen niet op. Zonder aanpak van de werkdruk op Schiphol zal de impact gering zijn. De torenhoge werkdruk maakt het opvolgen van instructies onmogelijk en vergroot de kans op gezondheidsschade. FNV pleit voor begrenzing van de werkdruk en een normering van de maximale fysieke belasting op Schiphol.

Werkgevers op Schiphol negeren al jarenlang de Arbeidsomstandighedenwet. Ook nu zijn de eerste signalen na het verschijnen van de eisen van de Arbeidsinspectie niet hoopgevend. Het is voor de werkgevers aantrekkelijker om de boetes voor overtredingen te slikken dan te investeren in de gezondheid van hun werknemers. Lage marges, weinig investeringsruimte en wijzen naar de Royal Schiphol Group is nog steeds hun excuus. Wij vermoeden dat alleen de dreiging van preventieve stillegging de druk voldoende opvoert.¹² Voor de lange termijn is het belangrijk dat er voor alle opdrachtgevers een vergewisplicht komt. De concurrentie op arbeidsomstandigheden moet een halt toegeroepen worden.

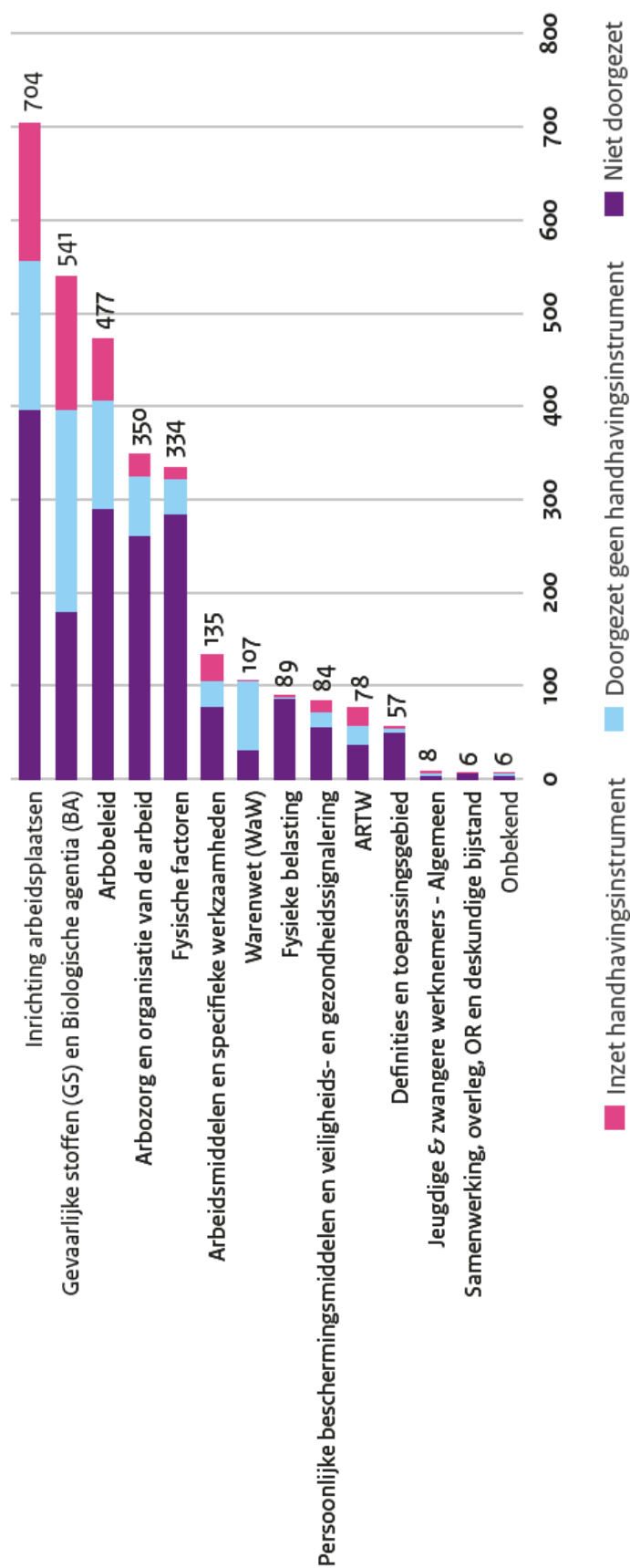
De situatie op Schiphol illustreert tenslotte hoe machteloos werknemers staan als ze fysiek overbelast worden. Zelfs als het heel erg fout gaat bij heel veel werknemers, duurt het lang voordat de Arbeidsinspectie langs komt en blijven oplossingen uit. Meer structurele inspecties zijn nodig en niet alleen bij de bedrijven die de Arbeidsinspectie reeds op het netvlies heeft. Meldingen moeten serieus genomen worden. Als werknemers melden dat zij en hun collega's gezondheidsschade hebben opgelopen door fysieke overbelasting op het werk, moet dit niet afgedaan worden als "geen zware overtreding."¹³ Daarnaast moeten werknemers ook in beter in staat gesteld worden om kennis te nemen van mogelijke gevaren op de werkvloer. Als veiligheids- en gezondheidsrisico's en de bijbehorende maatregelen geheim blijven, staan werknemers te zwak tegenover werkgever en Arbeidsinspectie, omdat nalatigheid moeilijker aan te tonen is. Verplichte schriftelijke verstrekking van de risico- inventarisatie en evaluatie aan betreffende werknemers na iedere actualisatie moet wettelijk vastgelegd worden.

¹¹ Zie bijlage 1; Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid; 14 mei 2020; Monitor arbeidsongevallen en meldingen;

¹² wetten.nl - Regeling - Beleidsregel preventieve stillegging arbeidswetten - BWBR0032396 (overheid.nl)

¹³ Als er schade opgetreden is, spreken we immers niet meer over een risico, maar heeft het gevaar zich voltrokken.

Figuur 4.2 Binnengekomen klachten en signalen arbeidsomstandigheden 2019 naar onderwerp en afdeling



Bron: Inspectie SZW interne registratie van in 2019 ontvangen klachten en signalen over arbeidsomstandigheden.