

Bagageafhandelaren nemen maatregelen tegen hoge fysieke belasting

Een norm tegen zware koffers

Het afhandelen van bagage is erg zwaar werk. Reden voor bagageafhandelaren op luchthaven Schiphol om samen met het Nederlands Normalisatie Instituut te proberen om een internationale ISO-norm voor bagage van de grond te krijgen. Doel: lichtere en beter hanteerbare bagage. Maar de afhandelaren zoeken hun heil niet alleen in normen.

ROB KOELEWIJN EN
INGRID WENDEL

Consultancy Group KLM
Health Services

Iedereen die wel eens met het vliegtuig op vakantie is geweest, weet dat je ruim van tevoren op de luchthaven aanwezig moet zijn om in te checken. Nadat de koffers zijn ingecheckt en via de bagageband verdwijnen, is voor veel vakantiegangers de tijd aangebroken van winkelen en wachten tot het vliegtuig vertrekt. Ondergronds gaat het werk gewoon door. De ingecheckte bagage wordt via een volautomatisch sorteersysteem naar een 'lateral' gebracht, het eindpunt van de transportband. Hier laden bagagemedewerkers van afhandelaren de bagage vervolgens handmatig op karren of in containers. De volle karren of containers worden daarna naar het platform gereden waar vliegtuigbeladers de koffers in het vliegtuig laden. Op deze manier verwerken bagagemedewerkers en vliegtuigbeladers duizenden koffers per dag.

OVERSCHRIJDING

Na twee jaar van onderzoek concludeerde de Arbeidsinspectie begin 2006 dat de fysieke belasting bij bagageafhandelaren te hoog is en dat gezondheidskundige richtlijnen voor het tillen in sommige gevallen ruimschoots worden overschreden.

Hierop hebben Rob Koelewijn en Ingrid Wendel van de Consultancy Group van KLM Health Servi-

ces een nadere inventarisatie gemaakt van de tilbelasting voor de verschillende afhandelaren en op de verschillende locaties op Schiphol. Hierbij gebruiken zij de NIOSH-methode, aangevuld met de Chaffin-methodiek. Uit hun inventarisatie blijkt dat de tilindex op veel plaatsen de twee overschrijdt en op sommige plaatsen zelfs de drie, terwijl de gezondheidskundige norm uitgaat van een tilindex van maximaal één. De belangrijkste oorzaken voor de hoge tilindex zijn het hoge gewicht van sommige koffers en de horizontale reikafstand bij het tillen. Dit verschilt wel per afhandelaar en per werklocatie. Ook de bestemming van het afgehandelde toestel bepaalt voor een groot deel de belasting. Koffers van zakenlieden zijn gemiddeld veel lichter dan koffers van vakantiegangers die voor enkele weken op reis gaan. De horizontale reikafstand wordt voor een groot deel bepaald door de diepte van de karren en containers die worden gebruikt voor het bagagetransport. Daardoor spelen ook de afmetingen van de bagage een rol bij de fysieke belasting.

De Arbeidsinspectie erkent dat het reduceren van de fysieke belasting in de sector complex en ingrijpend is. Vanwege het internationale karakter kan de introductie van een maximaal bagagegewicht



Lichtere koffers maken het afhandelen van bagage minder zwaar.

immers uitsluitend succesvol zijn als de gehele burgerluchtvaart het gebruikt. Op Schiphol is ongeveer 45 procent van de passagiers op doortocht, wat betekent dat de bagage al in een ander land is ingecheckt. Een ander punt is de infrastructuur op de luchthaven.

ISO-NORM

Naar aanleiding van het inspectierapport hebben de bagageafhandelaren op luchthaven Schiphol, verenigd in het Schiphol Ground Handling Committee (SGHC) de handen ineengeslagen. Gezamenlijk met het Nederlandse centrum voor normalisatie (NEN) zijn ze een project gestart dat moet leiden tot een internationale ISO-norm voor bagageafhandeling op luchthavens. Het is de bedoeling om de kenmerken van de bagage te standaardiseren, zowel het gewicht als de afmeting. Hierdoor zal de bagageafhandeling efficiënter verlopen en de fysieke belasting voor de bagagemedewerkers verminderen.

Zoals elke vakantieganger wel eens heeft ervaren, stellen luchtvaartmaatschappijen wel grenzen aan het maximumgewicht dat per passagier mag worden meegenomen, maar geen beperking aan het gewicht per stuk bagage. Het is dus goed mogelijk dat twee passagiers samen met één koffer van 40 kilo reizen. Met een internationale ISO-norm voor bagageafhandeling moet dit tot het verleden gaan behoren.

AGENDA

Zover is het echter nog lang niet. Voorlopig zijn de initiatiefnemers nog op zoek naar landen die willen deelnemen aan het project. Volgens de ISO-voorwaarden moeten minimaal vijf landenvertegenwoordigers actief participeren in het project. Op dit moment hebben naast initiatiefnemer Nederland alleen nog Japan en Frankrijk zich bereid getoond om mee te werken aan het tot stand komen van deze norm. Dit illustreert hoe lastig het is om het terugdringen van de fysieke belasting van afhandelaren op de agenda te krijgen.

De luchtvaartsector is de laatste jaren sterk aan het veranderen. Door de dreiging van terrorisme worden niet alleen luchtvaartmaatschappijen, maar ook afhandelaren geconfronteerd met steeds weer nieuwe en veranderende regelgeving. Ook concurrentie maakt dat luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren actief betrokken moeten blijven bij de laatste ontwikkelingen. Vooruitlopend op een internationale ISO-norm heeft British Airways reeds besloten om vanaf afgelopen najaar het maximumgewicht per stuk bagage te verlagen naar 23 kilogram.

Het is opvallend dat het thema fysieke belasting bij bagageafhandeling sterk speelt in veel, met name westerse, landen maar dat toch zo weinig landenvertegenwoordigers zich hebben aangemeld om te participeren in de norm. Blijkbaar zijn er argumenten om niet mee te doen, zoals onderlinge concur- »

Het is opvallend dat zo weinig landenvertegenwoordigers zich hebben aangemeld om te participeren in de norm

» Een norm tegen zware koffers

Alle initiatieven ten goede, zal bagageafhandeling voor een gedeelte altijd mensenwerk blijven

rentie, de bijkomende kosten van het opstellen van de norm of tijd- of capaciteitsgebrek bij de nationale normcommissies. Het initiatief staat nog steeds open voor andere belanghebbende partijen, zoals reisorganisaties en kofferfabrikanten.

CONSENSUS

Samen met het NEN heeft het SGHC hoog ingezet. Om in een internationale sector zoals de luchtvaart echt iets te kunnen bereiken in het standaardiseren van bagagegewichten is het noodzakelijk dit op internationaal niveau aan te pakken. De lat ligt dus hoog en de weg is nog lang, immers normalisatie regel je niet in een paar dagen. Bij het tot stand komen van een internationale norm voor bagagegewichten zorgen de nationale normalisatie-instituten ervoor dat de belangen van de verschillende belanghebbende partijen in evenwicht worden gebracht. Normalisatie is dus vooral een kwestie van het bereiken van consensus. Anders gezegd: men probeert met normalisatie op basis van argumenten tot overeenstemming te komen. Met de onderbouwing van het uiteindelijke voorstel hoeft dus niet iedereen het eens te zijn, als iedereen maar overtuigd is van de redelijkheid van de argumenten en bereid is om de norm toe te passen.

INITIATIEVEN

De sector onderneemt nog meer tegen fysieke belasting. Als grootste van de acht afhandelaren op Schiphol is KLM in 2000 gestart met het verder mechaniseren van de bagageafhandeling. Bij dit project werkt de luchtvaartmaatschappij samen met Amsterdam Airport Schiphol, de eigenaar van de luchthaven. De partijen onderzoeken nieuwe technologische ontwikkelingen voor een zogeheten 'Innovative Baggage Handling Area'. Hierin is het laden en lossen gemechaniseerd, het transport geautomatiseerd en wordt er gewerkt met een mechanisch opslagsysteem voor volle laadeenheden, bijvoorbeeld bagagecontainers. Robots spelen hierbij een voorname rol. De ontwikkeling van een 'Innovative Baggage Handling Area' dient niet alleen om de fysieke belasting te reduceren, maar ook om het proces van bagageafhandeling efficiënter en effectiever in te richten. Een eerste proef met een robot

voor het automatisch laden van bagagekarren en containers loopt al sinds medio 2005. Inmiddels heeft deze robot al een miljoen kilo bagage voor zijn rekening genomen.

Aangezien het hier om een langetermijnoplossing gaat en ook in de toekomst robots zeker niet al het werk kunnen overnemen, heeft het SGHC Amsterdam Airport Schiphol verzocht een onderzoek te starten naar de inzet van een nieuwe lichte tilhulpmiddelen in de bagagekelders. In het huidige afhandelingproces is het gebruik van deze middelen nog geen gemeengoed. Momenteel wordt een op vacuüm geënte techniek getest; eerdere versies waren voorzien van een haak. Als deze test succesvol blijkt, is het niet ondenkbaar dat deze hulpmiddelen breder zullen worden toegepast in de bagagekelders van Schiphol.

BAKKEN

Ook op het platform werken afhandelaren hard aan technische oplossingen om het werk te verlichten. Zo heeft een aantal luchtvaartmaatschappijen 'bakken' in het ruim van vliegtuigen, zodat de vliegtuigbeladers niet het hele ruim door hoeven met een koffer. Daarnaast is er veel aandacht voor nieuwe transportbanden. Daar waar de huidige transportbanden niet verder gaan dan het luik van het vliegtuigruim, steken nieuwe versies ver in het ruim. Hierdoor hoeven bagageafhandelaren de bagage niet meer handmatig te verplaatsen. Al in 2004 verrichtte KLM Health Services in opdracht van KLM een onderzoek naar het mogelijke effect van deze transportbanden op de fysieke belasting. Het meest in het oog springende resultaat was een sterke daling in de tilfrequentie. Op dit moment testen de verschillende afhandelaren een verbeterde versie.

Of passagiers in de toekomst hetzelfde formaat koffer mee moeten nemen? Zo ver willen de afhandelaren niet gaan. Alle initiatieven ten goede, zal bagageafhandeling voor een gedeelte altijd mensenwerk blijven. Daarom moeten passagiers zich gaan realiseren dat hun koffers nog steeds handmatig worden getild. «