



Veilige grenzen voor statijden

Onderzoek naar de fysieke en mentale
belasting van luchthaven beveiligers
Samenvatting



De vraag:
 Wat betekent het ingevoerde
 veiligheidsconcept op Luchthaven
 Schiphol voor de aanbevelingen
 over statijden uit 2010?

Inhoud

1	Onderzoeksvraag	4
2	Fysieke belasting: stabelasting	5
3	Fysieke belasting: lokaal ervaren belasting	6
4	Mentale belasting: ervaren en gemeten alertheid	8
5	Functies waarvoor TNO aanbevelingen uit 2010 van kracht blijven	9
6	Aanbevelingen voor werkplekverbeteringen, roulatie en alertheidbevordering	10

Lijst met afkortingen

HBS-agent	Hold Baggage Screening-agent	Visiteur TR-EF	Visiteur op het Transferfilter EF
HRF-agent	High Risk Flight-agent	Visiteur TR-GH	Visiteur op het Transferfilter GH
KSS	Karolinska Sleepiness Scale	Visiteur VF1	Visiteur op Vertrekfilter 1
LEO	Methode voor het meten van Lokaal Ervaren Ongemak	Visiteur VF2	Visiteur op Vertrekfilter 2
Visiteur BMC-0	Visiteurs op post Bemanningencentrum 0	Visiteur VF3	Visiteur op Vertrekfilter 3
Visiteur BMC-1	Visiteurs op post Bemanningencentrum 1	Visiteur VF4	Visiteur op Vertrekfilter 4

Colofon

Uitgegeven door:
 Sociaal Fonds Particuliere Beveiliging
 Postbus 693
 4200 AR GORINCHEM
www.beveiligingsbranche.nl

Auteurs: Elsbeth de Korte, Reinier Könemann, Tim Bosch, TNO
 Concept en eindredactie: 2 in beweging
 © Juni 2016

1 Onderzoeksvraag

In de cao Particuliere Beveiliging is de maximale statijd vastgesteld op 150 minuten. Als vertrekpunt daarvoor zijn aanbevelingen gehanteerd uit een TNO onderzoek naar statijden voor luchthavenbeveiligers, uitgevoerd in 2010 (Commissaris e.a., 2010)¹. Op 3 juni 2015 is op Luchthaven Schiphol een nieuw veiligheidsconcept ingevoerd. Sociale partners hadden daarom de wens om door TNO opnieuw een wetenschappelijk onderzoek te laten uitvoeren om te evalueren in hoeverre de aanbevelingen uit 2010 nog te handhaven zijn of veranderd moeten worden.

Zoals ook bij het onderzoek in 2010 is dit onderzoek begeleid door vertegenwoordigers van de sociale partners die actief zijn op Luchthaven Schiphol. Laatstgenoemde heeft het mede mogelijk gemaakt dat het onderzoek op de werkvloer kon worden uitgevoerd.

Onderzoeksmethode

In opdracht van het Sociaal Fonds Particuliere Beveiliging voerde TNO in het vierde kwartaal van 2015 en het eerste kwartaal van 2016 een onderzoek uit naar de fysieke en mentale belasting van luchthavenbeveiligers op Schiphol. In het onderzoek is nagegaan wat maximale statijden zouden mogen zijn voor luchthavenbeveiligers en zo ja, hoe lang de maximale statijd dan dient te zijn. Ook zijn oplossingen voor knelpunten in fysieke en mentale belasting geïdentificeerd. Na observatie van de werkzaamheden van alle functiegroepen op Schiphol is de werkbelasting gemeten van vijf functiegroepen: visiteur vertrek 1 filter (VF1), visiteur vertrek 2 filter (VF2), visiteur vertrek 3 filter (VF3), visiteur transfer EF filter (TR-EF) en High Risk Flight-agent (HRF). Voor de functie van HRF-agent worden aanvullende metingen verricht in juni 2016, de resultaten hiervan staan niet in deze rapportage. De functie visiteur transfer TR-GH is niet gemeten, deze functie en werkbelasting is vergelijkbaar met TR-EF.

In elke functiegroep zijn zes deelnemers ruim een halve dag gevolgd tijdens hun gewone werk. Er is gemeten tijdens piekuren in de ochtend, in de periode februari tot en met maart 2016. Vier meetmethoden registreerden de fysieke belasting en de mate van alertheid van de deelnemers. De gemeten belasting is vervolgens vergeleken met bestaande wetenschappelijk onderbouwde richtlijnen voor fysieke belasting en alertheid. De deelnemers moesten volgens elk

van de vier meetmethoden aan de bestaande richtlijnen voldoen om gezondheids- en veiligheidsrisico's te beperken. Het aantal beveiligers per functiegroep dat is betrokken in het onderzoek is groot genoeg om goed onderbouwde conclusies te trekken. Het is bijvoorbeeld meer dan het aantal personen waarop Arbo-Informatiebladen zijn gebaseerd (twee). De beveiligers vormden een representatieve afspiegeling wat betreft geslacht en leeftijd van beveiligers in de betreffende functiegroep.

De functies visiteur vertrek 4 filter (VF4), HBS agent, visiteur personeel, visiteurs BMC-0 en BMC-1 zijn niet gemeten in het huidige onderzoek. Bij de observaties is vastgesteld dat bij deze functies de werkomgeving vergelijkbaar is met de werkomgeving tijdens het TNO-onderzoek uit 2010 (Commissaris e.a., 2010). Voor deze functies waren dan ook geen nieuwe metingen van de werkbelasting nodig. Dat betekent dat voor de functies visiteur VF4, HBS agent, visiteur personeel, visiteurs BMC-0 en BMC-1 nog steeds de aanbevelingen uit 2010 gelden.

Begrippen: statijd, sta-duur en stabelasting

In dit rapport wordt gesproken over statijd en over sta-duur. Dit zijn verschillende begrippen.

Statijd: Elke beveiligers voert diverse taken uit (staand, lopend of zittend), waarvan de maximaal aaneengesloten duur (statijd) nu in de cao Particuliere Beveiliging gelimiteerd is tot 150 minuten. Dit is de statijd. De uitvoering van een taak kan zowel fysieke als mentale belasting met zich meebrengen.

Sta-duur en stabelasting: Als een beveiligers lang (op zijn voeten) moet staan, dan is sprake van stabelasting. De stabelasting is uit te drukken in de sta-duur; het aantal minuten op de voeten staan, zonder lopen of zitten.

Volgens dit onderscheid kan de statijd langer zijn dan de sta-duur, omdat een beveiligers ook zit tijdens de verschillende werkzaamheden.

2 Fysieke belasting: stabelasting

Staan wordt gedefinieerd als staan binnen een oppervlak van één vierkante meter zonder gebruik te maken van een sta-kruk of zit-sta-steun. Onder staan valt dus ook het maken van een paar kleine passen binnen die vierkante meter. Hurken om een passagier te fouilleren doorbreekt de stabelasting op een voor de bloedsomloop gunstige wijze. Bij hurken wordt de sta-duur onderbroken, maar niet de statijd. De stabelasting is gemeten met de TNO-Activity Monitor. Dit is een klein kastje dat om het dijbeen van de beveiligers is gehangen en continu vastlegt welke activiteit hij of zij uitvoert. Het systeem heeft de tijdsduur gemeten van staan en zitten en van overige activiteiten als lopen en hurken.

Risico

Langdurig staand werken kan leiden tot problemen met de bloedsomloop en de voeten. Onder andere spataderen in de onderbenen en hielspoor onder de voeten zijn gezondheidsklachten die kunnen optreden. Om klachten te voorkomen zijn richtlijnen opgesteld. TNO en de Gezondheidsraad adviseren om per 8-urige werkdag niet meer dan 1 uur achter elkaar te staan en in totaal niet meer dan 4 uur te staan. Afwisseling van staan met zitten en lopen is een goede manier om het staand werken te onderbreken.

De metingen met de TNO-Activity Monitor laten zien dat de visiteurs op VF1, VF2, VF3 en TR-EF geen van allen langer dan 1 uur achter elkaar staand hebben gewerkt. Bij het werken op VF1, VF2, VF3 en TR-EF wordt dus voldaan aan het advies om niet meer dan 1 uur achter elkaar plaatsgebonden te staan. De gemiddelde tijd van onafgebroken staan (zonder lopen, zitten of hurken) bedroeg 23 minuten voor de VF1, 17 minuten voor VF2, 19 minuten voor VF3 en 18 minuten voor TR-EF.

De totale tijd die een beveiligers staat op een 8-urige werkdag is afgeleid uit de tijd die hij of zij stond tijdens de metingen. De visiteurs op VF1, VF2 en VF3 staan 5 uur en 51 minuten per dag en de visiteurs van TR-EF staan 5 uur en 41 minuten. Dat is boven het advies van maximaal 4 uur staand werk, oftewel 240 minuten, per dag.

Aanbeveling

Het onderzoek wijst uit dat de totale sta-duur over de werkdag te hoog is voor de visiteurs op VF1, VF2, VF3 en TR-EF. Uitgaande van een 8-urige werkdag staan de visiteurs op de vertrekfilters elke dag bijna 2 uur te lang; de visiteurs op TR-EF staan ruim anderhalf uur te lang. Te lang plaatsgebonden staan leidt vaak tot gezondheidsklachten.

TNO adviseert daarom om deze functiegroepen meer werk zittend en/of lopend uit te laten voeren of minder lang te laten werken: 2 uur minder voor de visiteurs op de vertrekfilters en 1½ uur minder voor de visiteurs op TR-EF. Omdat de functie en werkbelasting van de visiteurs TR-GH vergelijkbaar zijn met TR-EF gelden voor de visiteurs TR-GH dezelfde aanbevelingen als voor visiteurs op TR-EF.

Visiteurs op VF1, VF2, VF3 en TR-EF voldoen aan het advies om niet langer dan 1 uur achter elkaar te staan.

1. Commissaris, D.A.C.M., De Korte, E.M., Bosch, T., Könemann, R., & Valk, P. J. L. (2010). *Veilige grenzen voor statijden*. Hoofddorp: TNO. Vertrouwelijk rapport R09683/031-20116.01.02.



De fysieke werkbelasting van de beveiliging is meer dan staan alleen

3 Fysieke belasting: lokaal ervaren belasting

De fysieke werkbelasting van de beveiliging omvat niet alleen staan. De beveiliging moet naast het staan bijvoorbeeld ook regelmatig hurken tijdens het fouilleren en koffers en tassen tillen. Om het effect van al deze belastende activiteiten te meten is de methode Lokaal Ervaren Ongemak (LEO) gebruikt. Deze brengt ongemak, vermoeidheid en pijn per lichaamsregio in kaart. De beveiliging gaf met een cijfer tussen 0 (geen enkele last) en 10 (uitermate veel last) aan hoeveel ongemak hij of zij voelde. De onderzoeker vulde het cijfer in. Er is elk half uur gemeten in vijf lichaamsregio's:

- bovenrug, nek, armen en handen;
- onderrug;
- bovenbenen;
- onderbenen;
- voeten.

Als grenswaarde is het cijfer 2 (enige last) gebruikt; boven een score van 2 is sprake van een risico op gezondheidsklachten.

Risico

Lichamelijk ongemak tijdens het werk is vaak een voorbode van klachten in de lichaamsregio waar het ongemak optreedt. Onderzoek onder ongeveer 1.800 werknemers in 34 verschillende bedrijven heeft aangetoond dat werknemers die tijdens een werkdag hoger dan 2 scoren in de methode LEO meer kans hebben om later klachten te krijgen in die lichaamsregio dan werknemers die lager dan 2 scoren. Cijfer 2 wil zeggen 'enige last' en cijfer 3 'nogal wat last'.

Er was één functiegroep waarin het lokaal ervaren ongemak niet boven de grenswaarde 2 kwam: de visiteur TR-EF. Voor deze groep geldt dat de ervaren fysieke werkbelasting binnen gezonde grenzen blijft. Zij zitten echter wel dicht tegen de grenswaarde aan. Voor de bezoekers centraal filter ligt dit anders: het ervaren ongemak kwam bij hen boven de grenswaarde 2. Bij de bezoekers VF1, VF2, en VF3 gebeurde dit gemiddeld 120 minuten na aanvang van de meting. Op genoemde tijden was het ongemak in één of meer van

de lichaamsregio's te hoog geworden. Ook was de korte onderbreking van de dienst van 15 minuten niet voldoende om volledig te herstellen van de fysieke werkbelasting.

Aanbeveling

Het onderzoek wijst uit dat de lokaal ervaren fysieke werkbelasting van de bezoekers op VF1, VF2 en VF3 hoger is dan de grenswaarde die een gezonde belasting markeert. Dit gebeurde gemiddeld 120 minuten na aanvang van de meting. Op genoemde tijden was het ongemak in één of meer van de lichaamsregio's nek, bovenrug en armen, onderrug, bovenbenen en heupen, onderbenen en knieën en/of voeten te hoog geworden. Dit herstelde zeer beperkt binnen de huidige 15 minuten onderbreking van de dienst. De bezoekers op VF1, VF2 en VF3 hebben dus kans op gezondheidsklachten door hun werk.

Om dit te voorkomen adviseert TNO de statijd te beperken tot maximaal 120 minuten en om na te gaan of andere werk-rust-schema's kunnen leiden tot voldoende herstel bij beveiligers.

De ervaren fysieke werkbelasting van de bezoekers op TR-EF blijft net binnen de grenzen. Dit geldt tevens voor bezoekers op TR-GH omdat de functie en werkbelasting vergelijkbaar zijn met de bezoekers op TR-EF.

4 Mentale belasting: ervaren en gemeten alertheid

De mentale werkbelasting van de beveiligers kent vele kanten: lang achter elkaar geconcentreerd werken, vaak onder tijdsdruk in verband met vluchtschema's; in korte tijd veel informatie opnemen en verwerken; vaak zijn er veel prikkels; in sommige functies zijn heel weinig prikkels, maar moet de beveiligers toch alles wat verdacht is opmerken; in sommige functies is communicatie met (lastige) passagiers belangrijk; buiten kantooruren werken, etc. Om het effect van al deze belastende aspecten te meten is de mate van alertheid op twee manieren bepaald. De beveiligers gaf elk half uur aan hoe alert hij zich voelde, met een cijfer tussen 1 (extreem alert) en 9 (erg slaperig). Dit heet de Karolinska Sleepiness Scale (KSS). De onderzoeker vulde de score in. Als grenswaarde is de score 4 gebruikt; bij een score hoger dan 4 is een beveiligers niet meer alert genoeg om taken uit te voeren waarvoor grote alertheid vereist is. Cijfer 4 wil zeggen 'redelijk alert' en cijfer 5 'noch alert of slaperig'. Verder deed de beveiligers een test, VigTrack genaamd, op een handcomputer. De beveiligers heeft de test drie maal uitgevoerd: voorafgaand aan de dienst, tijdens een korte onderbreking van de dienst na 150 minuten; en aan het einde van de meting na 260 minuten. Een afname van 20% of meer in de testprestatie geeft aan dat de alertheid teveel afneemt.

Risico

Een hoge mentale werkbelasting kan ertoe leiden dat de alertheid afneemt. Dit komt niet alleen voor bij een te veel aan informatie, maar kan ook gebeuren als er weinig prikkels zijn. Een te grote afname in de alertheid brengt mogelijk een veiligheidsrisico met zich mee en dient dus voorkomen te worden. Voor een luchthavenbeveiligers is alert-zijn cruciaal.

Bij de visiteurs op VF2 en VF3 is de ervaren en gemeten alertheid op voldoende niveau gebleven tijdens de periode waarin de beveiligers gevolgd zijn. Voor deze groepen is voor mentale belasting geen aanleiding om af te wijken van de huidige statijden. Voor de visiteurs op VF1 en TR-EF was bij 150 minuten meer dan 20% afname in de gemeten alertheid te zien. Ook zorgde de 15 minuten pauze niet voor voldoende herstel van de mentale belasting.

Aanbeveling

Het onderzoek wijst uit dat de gemeten alertheid van de visiteurs VF1 en TR-EF bij 150 minuten te veel is afgenomen tijdens de meting. In deze functiegroepen kunnen dus fouten voorkomen, omdat de alertheid te veel is afgenomen. Dit geldt tevens voor visiteurs op TR-GH omdat de functie en werkbelasting vergelijkbaar zijn met de visiteurs op TR-EF.

Om dit te voorkomen adviseert TNO voor deze groepen na 150 minuten te gaan pauzeren of ander werk te gaan doen met een minder hoge mentale belasting. Daarnaast adviseert TNO langer dan de huidige 15 minuten te pauzeren om meer te herstellen van de mentale belasting. Verder adviseert TNO om na te gaan of andere werk-rust-schema's kunnen leiden tot voldoende herstel. Aangezien voor visiteurs op VF1 al een maximale statijd van 120 minuten wordt geadviseerd op basis van de ervaren fysieke werkbelasting, wordt daarmee tevens een te grote afname in alertheid voorkomen.

5 Functies waarvoor TNO aanbevelingen uit 2010 van kracht blijven

De functies visiteur VF4, HBS agent, visiteur personeel, visiteurs BMC-0 en BMC-1 zijn niet gemeten in het huidige onderzoek. Bij de observaties is vastgesteld dat bij deze functies de werkomgeving vergelijkbaar is met de werkomgeving tijdens het TNO-onderzoek uit 2010 (Commissaris e.a., 2010). Voor deze functies waren dan ook geen nieuwe metingen van de werkbelasting nodig. Dat betekent dat voor de functies visiteur VF4, HBS agent, visiteur personeel, visiteurs BMC-0 en BMC-1 nog steeds de aanbevelingen uit 2010 gelden, geïnterpreteerd naar de huidige context.

Aanbevelingen geciteerd uit TNO onderzoek 2010 (Commissaris e.a., 2010)

Visiteur VF4

"Voor visiteur VF4 adviseert TNO een maximale statijd van 120 minuten om veiligheidsrisico's door een te grote afname in alertheid te beperken. Dit maximum geldt alleen als voldaan is aan de aanbeveling om de visiteur minimaal 75 minuten meer te laten zitten tijdens zijn werk dan nu het geval is. Om veiligheidsrisico's te beperken dient de visiteur na 120 minuten een andere taak te gaan doen die minder mentaal belastend is of minimaal 30 minuten te pauzeren. Een alternatief hiervoor is de invoering van alertheid bevorderende maatregelen, terwijl de visiteur wel zijn taak blijft uitvoeren."

Aan deze aanbeveling uit 2010 wordt toegevoegd dat in plaats van 75 minuten zitten gelezen mag worden: 75 minuten zitten en/of lopen.

HBS agent

"Voor HBS agent adviseert TNO geen andere maximale statijd dan in de cao Particuliere Beveiliging is afgesproken. Omdat men gedurende een 8-urige werkdag bijna 7 uur zit, adviseren we een deel van het zitten te vervangen door staan en/of lopen."

"Indien er geen of te weinig andersoortig werk aanwezig is, moet het beeldschermwerk, conform de arbo-richtlijn, tenminste iedere twee uur met pauzes van tenminste tien minuten lengte onderbroken worden."

In de cao die van kracht was in 2010 werd een maximale statijd van 180 minuten gehanteerd. In de cao-onderhandelingen voor de particuliere beveiliging van 2014 is een statijd van 150 minuten afgesproken. TNO adviseert de aanbeveling te handhaven en te interpreteren naar de huidige cao-afspraken.

Visiteur personeel, visiteurs BMC-0 en BMC-1

"Voor de visiteur personeel adviseert TNO geen andere maximale statijd dan nu in de cao Particuliere Beveiliging is afgesproken. Wel dient de visiteur personeel minimaal 90 minuten meer te zitten tijdens zijn werk dan nu het geval is. Beide adviezen zijn ook van toepassing op de visiteur BMC-0 en BMC-1."

Aan deze aanbeveling uit 2009/2010 wordt toegevoegd dat in plaats van 90 minuten zitten gelezen mag worden: 90 minuten zitten en/of lopen. In de cao die van kracht was in 2010 werd een maximale statijd van 180 minuten gehanteerd, uitgezonderd de visiteurs van G4S-AS die een maximale statijd van 150 minuten kenden. In de cao-onderhandelingen voor de particuliere beveiliging van 2014 is een statijd van 150 minuten afgesproken. TNO adviseert de aanbeveling te handhaven en te interpreteren naar de huidige cao-afspraken.

6 Aanbevelingen voor werkplekverbeteringen, roulatie en alertheidbevordering

In het kort

Het doel van taakroulatie en functieroulatie is het creëren van werkzaamheden die fysiek en mentaal acceptabel zijn voor de luchthavenbeveiligers. Na het TNO-onderzoek van 2010 (Commissaris e.a., 2010) zijn op een aantal plekken maatregelen genomen waardoor meer zitmogelijkheden aanwezig zijn. Niettemin worden nog steeds de meeste taken staand uitgevoerd. TNO ziet voldoende kansen om werkplekken te verbeteren, alertheid te bevorderen en taakroulatie te implementeren. Aanbevelingen variëren van quick wins tot lange termijnoplossingen die investeringen vragen. Er zijn echter ook beperkingen. Samenwerking tussen beveiligingsbedrijven onderling en met Schiphol is essentieel om hierin succes te boeken. Belangrijk is te evalueren in hoeverre een oplossing praktisch inpasbaar is, in hoeverre risico's erdoor worden beperkt en of het geen nieuwe risico's of problemen veroorzaakt.

Mogelijkheden voor taakroulatie en werkplekverbeteringen binnen één functie

- Werk- en rustverhouding verbeteren: roosters en pauzeschema's met een goede werk-rust verhouding maken werk met een hoog niveau van fysieke en/of mentale belasting minder belastend. Het is, zeker gezien de ploegendiensten en het nachtwerk, belangrijk om na te gaan welke werk- en rustschema's en pauzeschema's de beveiligers optimaal ondersteunen in het alert blijven en in het kunnen laten herstellen van belasting.
- Autonomie vergroten: de autonomie aan de security lane is nu zeer beperkt: de werkwijze en werkvolgorde worden bepaald door Schiphol, de planners bepalen werk- en rusttijden. Het is belangrijk te verkennen hoe deze autonomie vergroot kan worden binnen de bestaande speelruimte. Op dit moment wordt al op beperkte schaal een pilot uitgevoerd naar zelfsturende teams, met gebruikmaking van een spoorboekje voor de teamleider.
- Teamsamenstelling goed balanceren: voor een goede roulatie over de verschillende posities aan de security lane op alle filters moet een team minimaal bestaan uit 2 vrouwelijke visiteurs.
- Feedback en/of feed-forward toevoegen: de oneindigheid van de passagiersstroom op de vertrekfilter

wordt door veel visiteurs als onprettig ervaren.

Om de motivatie van de medewerkers te vergroten zou feedback (bijvoorbeeld het aantal verwerkte passagiers en resterende statijd) en feed-forward (bijvoorbeeld indicatie van de verwachte statijd) beschikbaar kunnen worden gemaakt.

- Organisatie van het werk van de opzetter verbeteren: bij het opzetten van de bagage moeten drie passagiers gelijktijdig geïnstrueerd worden. Dit kan leiden tot het niet goed opvolgen van instructies door passagiers. Daardoor wordt de mentale belasting van de opzetter vergroot. Ook wordt daardoor de belasting voor de overige collegae op de security lane onnodig verhoogd.
- Werkplekverbetering bij het uitpakken verbeteren: bij het uitpakken moeten relatief veel zware tassen getild worden. De werkplek ondersteunt deze werkzaamheden niet. Bovendien is de opstelling van het beeldscherm niet hoog genoeg om een tas met bak op de herkenningsscherm te plaatsen. Het beeldscherm is daardoor niet altijd zichtbaar en dat maakt extra (onnodig) tillen noodzakelijk. De positie van de herkenningsscherm en het beeldscherm zouden los gekoppeld moeten worden.
- Geluid reducerende maatregelen nemen: op de vertrekfilters is continu hinderlijk geluid van onder andere alarmen, pratende passagiers en van bakken die opgestapeld worden. Dit speelt in mindere mate op de transferfilter. Het implementeren van geluid reducerende maatregelen is wenselijk om de alertheid te vergroten en de mentale belasting te verminderen.
- Taken uitbreiden: verkennen van mogelijkheden om de fysiek en mentaal belastende functies te compenseren door deze uit te breiden met niet-beveiligingstaken (bijvoorbeeld inchecken van passagiers, schoonmaken eigen werkplekken, administratieve taken).
- Mee rouleren van specifieke taken vertrekfilter met een continue stabielasting: een beperkt aantal medewerkers stuurt de passagiers vanuit de rij door naar de security lanes op de vertrekfilter (lane toewijzers). Deze taak zou mee kunnen rouleren met de overige taken op de vertrekfilter om meer beweging en variatie in het werk te stimuleren.

Mogelijkheden voor taakroulatie over functiegroepen

- Werkzaamheden visiteurs op de verschillende filters met elkaar afwisselen: de inhoud van het werk op verschillende filters is gelijk. Echter, het passagiersaanbod op de vertrekfilters is hoog en oneindig, terwijl dit op de beide

transferfilters hoog maar eindig is en ook meer varieert.

De visiteurs op de personeelsdoorgangen (vliegend en niet-vliegend) hebben een veel lager aanbod en daardoor meer herstellmogelijkheden. Kortom, er zijn visiteurs met een relatief hoge fysieke en mentale belasting (vertrek-filters) en visiteurs met relatief lagere belasting. Door roulatie over de verschillende visiteurs te introduceren kan deze belasting beter verdeeld worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met een acceptabele looptijd tussen de verschillende filters.

- Flexteams opzetten: G4S werkt nu met een flexteam van mensen die zowel in HBS als bij visiteurs werken. Verkend zou kunnen worden of meer werknemers kunnen rouleren tussen HBS en visiteurs, wat soms wordt beperkt in arbeidsovereenkomsten. Tevens zou verkend kunnen worden wat de mogelijkheden zijn om dit over meer functies te kunnen realiseren.

Alertheid bevorderende maatregelen

> Werk gerelateerd

- Bevorderen van de alertheid:
 - powernaps (indien mogelijk en vooral tijdens nachtdiensten);
 - activiteit/beweging om weer even fris te worden;
 - verlichting/temperatuur regulatie (licht en niet te warm).
- Bewustwording van eigen alertheidsniveau: tijdig aangeven wanneer men dreigt onvoldoende alert te worden (iemand erbij, assistentie, aflossing, etc.).

Training, voorlichting en bewustwording

- Training, voorlichting en bewustwording aan medewerkers op het gebied van gezond werken in het algemeen en alertheid en slaap in het bijzonder. Mensen moeten inzicht krijgen in hun persoonlijke kwetsbare werkperiodes en werkomstandigheden en in de eigen regelmogelijkheden om gezond te werken.
- Digitale coaching applicaties waarbij medewerkers zelf problemen met betrekking tot alertheid en vermoeidheid kunnen signaleren en evalueren. Nieuwe ontwikkelingen betreffen onder andere apps en wearables die medewerkers coachen in factoren die van belang zijn voor gezond werken, onder andere slaappgedrag, werken in ploegendiensten, voedingsadviezen, fysieke activiteit, en werkdruk en werkstress.

Beperkende factoren

- Bedrijfsoverstijgende belemmeringen. De roulatiemogelijkheden kunnen beperkt worden door het feit dat elkaar aanvullende (of fysieke en mentaal ontlastende) functiegroepen verdeeld zijn over de verschillende bedrijven (percelen) op Schiphol.
- Competenties en vaardigheden van verschillende functiegroepen komen niet altijd overeen.
- De fysieke afstanden tussen de verschillende locaties kunnen roulatie beperken. In het bijzonder de niet centraal gelegen personeelsdoorgangen en de buitenposten zijn door loopafstanden moeilijker op te nemen in roulatieschema's.
- Wettelijke eisen ten aanzien van X-ray kijken. Medewerkers moeten wettelijk voldoende "vliegreun" maken achter de X-ray monitor om deze taak te mogen blijven uitvoeren. Als gerouleerd wordt tussen verschillende functiegroepen moet dit gewaarborgd blijven.
- Individuele fysieke of mentale beperkingen maken het voor sommige medewerkers onmogelijk om te rouleren naar belastende functies.
- Persoonlijke voorkeuren van medewerkers mogen roulatiemogelijkheden voor een ander niet verminderen.

Meer informatie?

Deze samenvatting "Veilige grenzen voor statijden"
kunt u downloaden op www.beveiligingsbranche.nl.

