

de Volkskrant

UNDERCOVER OP SCHIPHOL

‘Het is hier niet zoals buiten’



Een ‘hondenbaan’, noemen de koffergooiers op Schiphol hun werk: gevaarlijk, ongezond en slecht betaald. Journalist Jeroen van Bergeijk draaide een maand met hen mee. ‘Dit is het zwaarste werk dat ik ooit heb gedaan.’

Door **Jeroen van Bergeijk**

Fotografie **Jiri Büller**

30 april 2022, 05:00

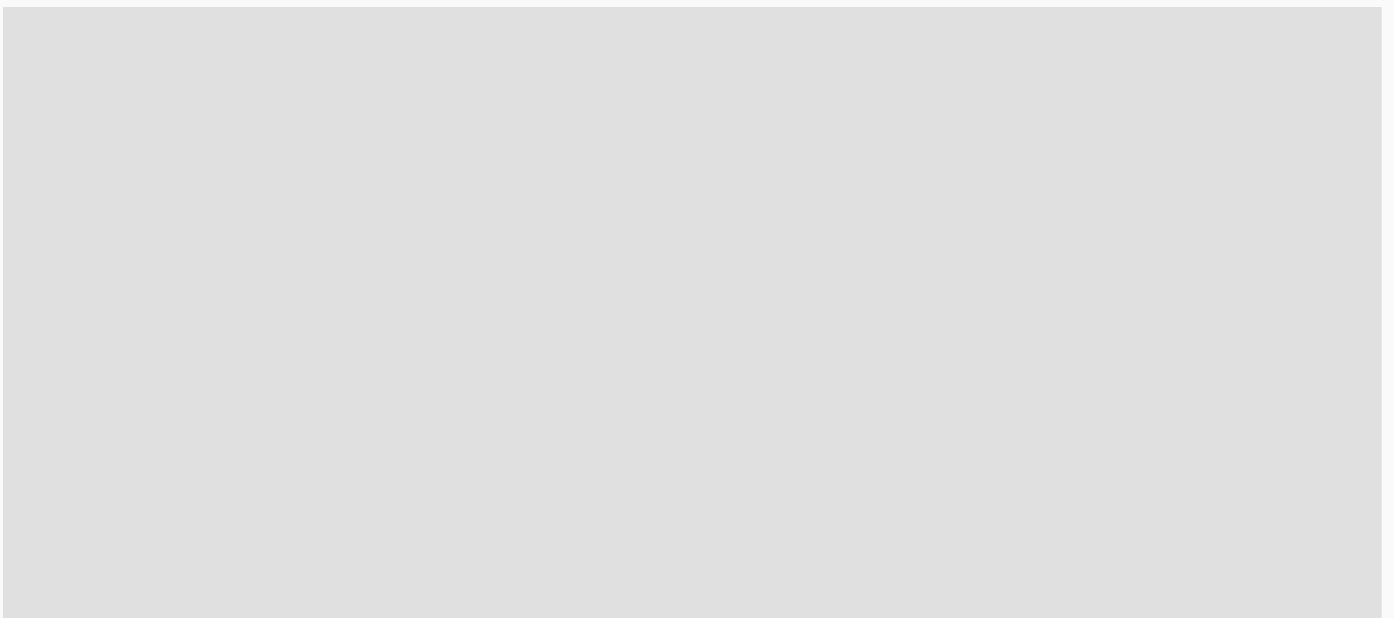
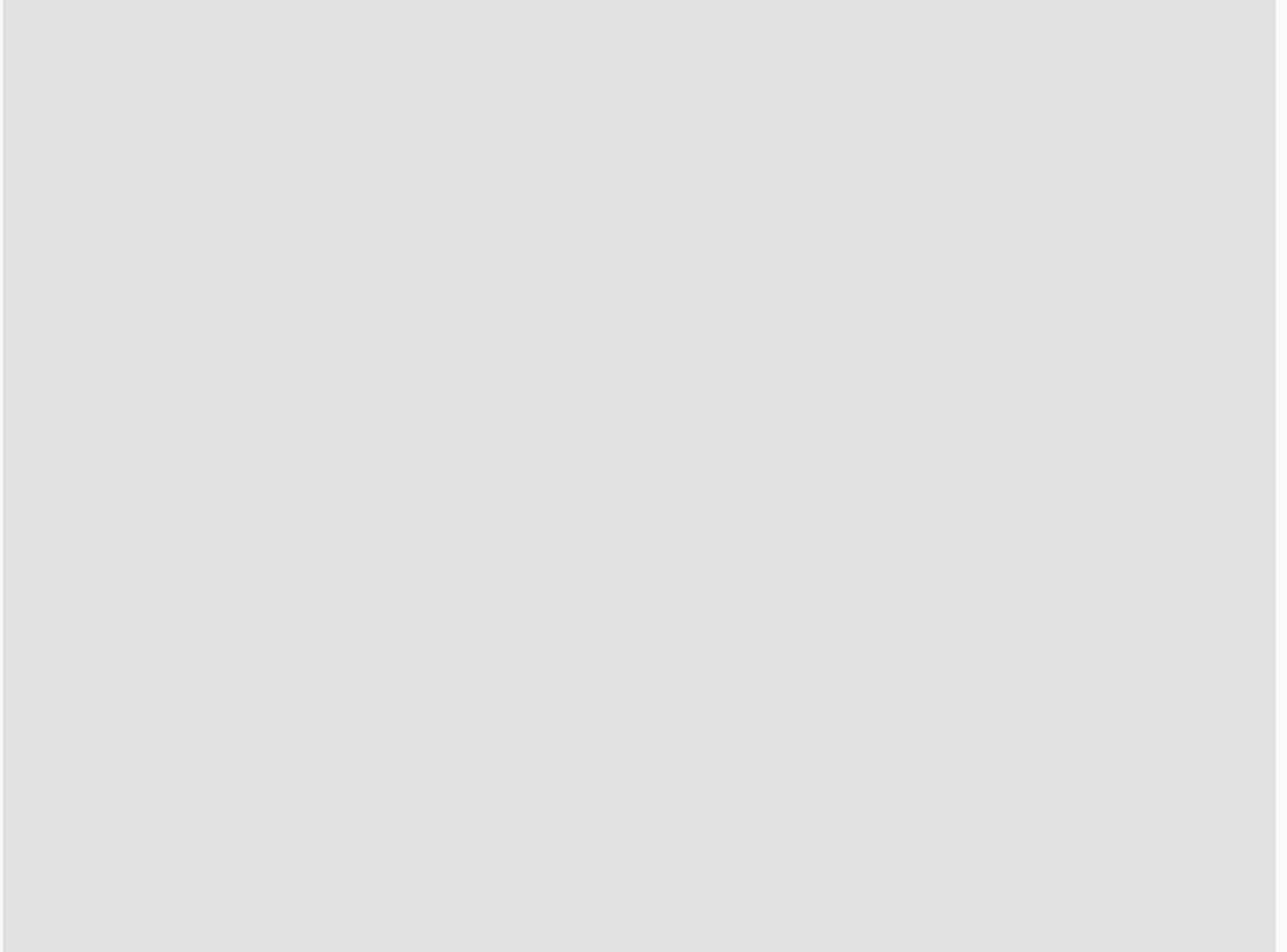
In de Schiphol-‘lounges’, achter de paspoortcontrole en voor de D-pier, kun je in de Gucci-flagshipstore voor 2.450 euro een handtas kopen, of bij Hermès een zijden Charmes des Plages Normandes-sjaal voor 815 euro. Of, als je een gewone sterveling bent, bij de taxfreewinkel een reep chocola voor een tientje. Geld uitgeven is op Schiphol het enige tijdverdrijf. Alles glimt hier. Het is hier altijd schoon. De ongemakken van het reizen zijn – doorgaans – tot een minimum beperkt. Je hoeft zelfs niet naar je gate te wandelen: een loopband brengt je naar waar je wezen moet.

‘Mind your step’, hoor je een vriendelijke, vrouwelijke stem dan alsmar zeggen.

Eenzelfde vriendelijke dame spreekt mij toe als ik een verdieping lager voor de personeelsingang sta. ‘Wilt u in de camera kijken?’, vraagt de stem. En een paar seconden later, wanneer mijn iris is gescand: ‘U bent herkend.’ Ik mag naar binnen en direct ligt het glimmende, zorgenloze Schiphol achter me en sta ik in de rauwe onderbuik van de luchthaven: de bagagekelders. Piepende, aftandse karretjes volgeladen met bagage rijden af en aan. Lopende banden draaien in kronkelige bochten door de kelderruimtes.

Dit is het domein van de ‘ratten’ of ‘mollen’, zoals de medewerkers die de bagagekelders bemannen worden genoemd. Eenmaal buiten sta ik praktisch onder de vliegtuigen, de een nog groter dan de ander. Ik hoor de brullende motoren van een opstijgend toestel en

ruik de uitlaatgassen van de taxiënde vliegtuigen. Een pushbacktruck, waarmee vliegtuigen bij de gate worden weggeduwd, scheurt voorbij. En natuurlijk de ratelende bagagewagentjes met aanhangers... Heel veel bagagewagentjes.



Ik ben op weg naar de kantine van mijn werkgever, bagageafhandelaar Aviapartner, aan het eind van de D-pier. Als je bij gate D24 naar beneden kijkt, dan kun je mij en mijn collega's op het 'platform' bezig zien. Mijn functie heet officieel 'Medewerker Platform', maar iedereen noemt ons koffergooiers. Want dat is wat we doen: met koffers gooien. Op onze knieën kruipen we het ene na het andere vliegtuig in om daar koffers uit te halen – of ze er juist in te stoppen. En daarmee verdien ik 10,69 euro bruto per uur.

Gewoonlijk leiden de koffergooiers een onzichtbaar bestaan op Schiphol, maar afgelopen zaterdag stonden ze plotseling midden in de belangstelling. Want op een van de drukste dagen van het jaar brak er een wilde – dat wil zeggen niet door de vakbond georganiseerde – staking uit onder het bagageafhandelend personeel van KLM, dat daarmee praktisch het hele vliegveld platlegde.

Directe aanleiding was het besluit van de KLM-leiding om een deel van het werk door concurrent Viggo te laten overnemen. Maar er is veel meer aan de hand: te weinig personeel, enorme werkdruk en slechte betaling. En dan geldt KLM Ground Services, die ook de afhandeling van KLM-partners Delta en Air France verzorgt, nog als een van de betere bagageafhandelaren op Schiphol, die ruim een euro per uur meer betaalt dan de concurrenten en betere apparatuur tot zijn beschikking heeft, zoals bagagekarretjes en transportbanden.

Passagiers inchecken en boarden, het in- en uitladen van bagage, dat doen luchtvaartmaatschappijen niet zelf. Daar huren ze afhandelingsbedrijven voor in, waarvan er op Schiphol zeven actief zijn. Dat is uitzonderlijk veel, want op andere grote Europese luchthavens zoals Frankfurt of Brussel zijn het er maar twee of drie. Die afhandelaren azen allemaal op dezelfde klanten – de luchtvaartmaatschappijen – en zijn op Schiphol met elkaar verwickeld in wat de FNV ‘moordende concurrentie’ noemt. Zo zorgen ze voor een ‘race to the bottom’.

Doordat Schiphol zo veel afhandelaren op het vliegveld laat opereren, die bij elkaar zo’n 20 duizend mensen in dienst hebben, kunnen de kosten voor luchtvaartmaatschappijen laag worden gehouden. Dat verhaal komt niet alleen uit de mond van vakbondsmensen, werkgevers laten eenzelfde geluid horen. De directie van Aviapartner Nederland zegt dat Schiphol de bagageafhandelaren tegen elkaar uitspeelt. ‘Het is verdeel en heers’, aldus Huibert de Potter, HR-directeur van Aviapartner.

We kunnen daar niks aan doen, zegt Schiphol. Europese regels schrijven nu eenmaal een open markt voor waarbij afhandelaren vrij kunnen toetreden. ‘Het hadden er van ons ook minder mogen zijn’, zegt een woordvoerder. Het beperken van het aantal afhandelaren ligt volgens de luchthaven bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Vakbonden klagen al jaren over de slechte arbeidsomstandigheden en het belabberde loon van platformmedewerkers op onze nationale luchthaven – die voor het grootste deel eigendom is van de Nederlandse staat. FNV-campagneleider op Schiphol Joost van Doesburg spreekt van personeel dat ‘werkend ziek en werkend arm’ is. Hij noemt het werk van de koffergooiers, met enig gevoel voor drama wellicht, ‘de zwaarste baan van Nederland’.

Daar was ik wel benieuwd naar en dus solliciteerde ik twee maanden geleden op de functie van Medewerker Platform bij Aviapartner, een

van die zeven bagageafhandelaren.

Bijna altijd mannen

Meer dan de helft van mijn collega's zijn mannen – het zijn bijna altijd mannen – met een migratieachtergrond, maar de sfeer in de kantine wordt bepaald door witte Nederlandse veertigers en ouder. Ze kijken op tv naar Discovery-programma's als *Gold Rush: The Dirt* en wonen in plaatsen als Purmerend, Almere en Hoofddorp. Het zijn mannen die al hun hele leven zwaar lichamelijk werk doen.

Henk bijvoorbeeld, die al sinds 1998 op Schiphol werkt en een nulurencontract heeft. Ooit had hij een normaal, vast contract, maar met het rooster dat daarbij hoorde kon hij slechts één keer in de zes weken een weekend doorbrengen met zijn vrouw, die in de bejaardenzorg werkt. Tijdens corona, toen Aviapartner hem niet meer opriep, is hij bij de visafslag van IJmuiden aan het werk gegaan. Nu combineert hij twee banen.

Of Kees, een zestiger die verwarmingsmonteur is geweest en manusje-van-alles voor een kringloopwinkel, en die nu net als ik voor een uurloon werkt dat twee dubbeltjes boven het minimumloon ligt.

Of Ruud, ook op een nulurencontract, die bij twee bagageafhandelingsbedrijven tegelijk werkt en naar eigen zeggen regelmatig diensten van zestien uur draait. 'Koffers gooien... het is een kutbaan. Het is zwaar, het is gevaarlijk, het is slecht voor je rug.'

Dat ervaar ik zelf als ik voor de eerste keer een halfuur in het benauwde, badkuipvormige bagageruim van een Airbus A320neo heb gezeten. Direct neem ik me voor: de volgende keer dat ik met het vliegtuig op vakantie ga, koop ik een stevige koffer. Want ik heb inmiddels al van twee rolkoffers de wieltjes afgetrokken en van een weekendtas het handvat kapotgescheurd.

Deze A320 is een 'handbakkie', zoals mijn collega's het noemen. Dat betekent dat de bagage van deze vlucht van Barcelona naar Amsterdam met de hand uit het toestel gehaald moet worden. Dat gaat zo: omdat de laadruimte slechts 1,24 meter hoog is, moet je op je knieën zitten. Je rukt dan een koffer van de berg bagage achter in het ruim en smijt, schuift of rolt die naar een collega die bij de laaddeur zit. Die gooit de koffer op een transportband, waarna er beneden op het platform nog twee mensen staan die de bagage weer op een karretje mieteren. Het idee dat al die tassen, rugzakken en koffers van mensen zijn die misschien niet zo blij zijn dat er zo met hun spullen wordt omgesprongen – dat idee is iedereen die hier werkt binnen de kortste keren kwijt.

Ik neem me nog iets voor: een koffer kopen met vier wieltjes. Want het maakt voor de koffergooier nogal een verschil of je een koffer van achter uit het ruim op zijn wieltjes kan zetten en met een zwierig duwtje vier, vijf meter verder kan laten glijden naar je collega bij de laaddeur, of dat je bagage met al je kracht over de vloer naar de uitgang moet duwen. Hoe dan ook, dit werk is zwaar. Sommige koffers zijn nauwelijks te tillen. En erger: alles moet snel, snel, snel. Want over een halfuur vliegt dit 'kissie' weer terug naar Barcelona en moet het geladen zijn. En dus: 'Kom op Jeroen, nu een beetje vlugger', bijt collega Peter, die me inwerkt, me toe.

Na drie dagen moet ik pijnstillers slikken tegen de rugpijn, liggen mijn knieën open, kan ik niet slapen van de vermoeidheid en vraag ik me af hoe ik dit ga volhouden.

Alle afhandelaren zijn tijdens corona, toen de luchtvaart wereldwijd in het slop zat, veel mensen kwijtgeraakt – door ontslag of doordat werknemers elders werk vonden. Nu het vliegverkeer weer aantrekt, lukt het ze niet om weer aan personeel te komen. De slechte betaling zal daar ongetwijfeld mee te maken hebben. Gezien het schreeuwende personeelsgebrek kost het me weinig moeite om een baan te bemachtigen: na een sollicitatiegesprekje van 10 minuten word ik ter plekke aangenomen.

Daadwerkelijk aan de slag gaan heeft meer voeten in de aarde, want ik kan alleen aan het werk op *airside* – het beveiligde gebied waar vliegtuigen opstijgen, landen, taxiën en worden afgehandeld – als ik een speciale Schipholpas heb. En voor zo'n pas moet je een veiligheidsonderzoek van de AIVD doorlopen. Daartoe krijg ik een uitgebreide vragenlijst voorgelegd waarin onder meer wordt gevraagd naar mijn persoonlijke gegevens en reisbestemmingen van de afgelopen jaren, en of ik in aanraking met justitie ben geweest. Of je journalist bent, vindt de AIVD gelukkig minder interessant. Een paar weken later ontvang ik zonder verder commentaar mijn 'verklaring van geen bezwaar' en krijg ik na een dag veiligheidstraining mijn Schipholpas overhandigd.

Mijn eerste werkdagen worden gevuld met nog meer veiligheidstrainingen. Ik leer hoe een 'vliegtuigopstelplaats' eruitziet, waar je wel en niet mag lopen op het platform, dat je altijd

moet wachten met het vliegtuig naderen tot de *anti-collision lights* uit zijn, dat je nooit met voertuigen onder de vleugel door mag rijden. En ik leer dat ze in de luchtvaart dol zijn op afkortingen.

Als in: 'Draag altijd je hvc en je pbm als je op airside bent.' Dat betekent dat je altijd *high visibility clothing* en je persoonlijke beschermingsmiddelen (denk aan gehoorbescherming, schoenen met kevlar neuzen) moet dragen als je aan het werk bent.

Hetzelfde werk met minder mensen

En dan mag ik eindelijk aan het werk. Peter (62) neemt me op sleeptouw. Een van de eerste dingen die hij tegen me zegt, is: 'Je moet laten zien dat je een harde werker bent, anders heb je geen leven.' Peter heeft een korte, grijzende baard en draagt elke dag, binnen en buiten, een mutsje op zijn hoofd. Hij heeft als kok gewerkt in een bekend Amsterdams café-restaurant en had jarenlang een eigen groothandel - 'tot AliExpress daar een einde aan maakte'.

Aan het eind van de dag loopt hij scheef. Pijn in zijn rug, maar je zult hem nooit horen klagen. Sterker, hij houdt van het fysieke werk op Schiphol, is er naar eigen zeggen zelfs aan verslaafd. En dat is te merken. Hij vindt dat ik te langzaam ben en spoort me voortdurend aan om er nog een schepje bovenop te doen. Hij weet ook precies welke collega's er de kantjes vanaf lopen en anderen het zware werk laten opknappen. 'Dat ze die jongens aannemen', verzucht hij. 'Ik snap het niet.'

Elke dag verbaast het me hoe groot Schiphol is - het hele terrein beslaat een oppervlak ter grootte van de stad Leiden. Soms ben ik een kwartier in een wagentje onderweg om van de ene pier naar de andere te komen. Elke medewerker wordt ingedeeld op een aantal

vluchten per dag, en je moet zelf maar uitzoeken hoe je daar komt. Lopen is niet te doen, en omdat ik geen wagentjes mag besturen – daar is weer een extra opleiding voor nodig – moet ik steeds een lift vragen. Zo rijdt ik in mijn eerste week een keertje mee met André, die al ruim twintig jaar voor Aviapartner werkt.

Onderweg zwaait hij naar mensen van Swissport, een concurrent. ‘Allemaal ex-collega’s. Die zijn overgelopen’, zegt hij. ‘Niet dat het veel uitmaakt, misschien dat ze iets meer betaald krijgen, maar het is overal dezelfde ellende.’ En die ellende bestaat er volgens André uit dat niemand aan personeel kan komen en hetzelfde werk dus met minder mensen uitgevoerd moet worden. Het ziekteverzuim is torenhoog omdat de werkdruk te hoog is geworden. ‘Maar vandaag is een makkie’, roept hij vrolijk. ‘Een paar nachtstoppertjes... Dat betekent dat ze alleen gelost hoeven te worden, de ochtendploeg laadt de bagage morgen in. En gelukkig hebben we ook geen Arabieren meer!’ Ik kijk hem vragend aan. ‘Die zitten altijd vol met loodzware koffers.’

Al snel wordt duidelijk dat er van een platformmedewerker, zeker voor een minimumloonbaan, veel eigen initiatief wordt verwacht. Niemand geeft direct aanwijzingen, vertelt Peter. De voorman van de ploeg gaat echt niet de baas spelen en je moet zelf maar uitvogelen waar je precies nodig bent en wat je moet doen.

Gelukkig zijn de werkzaamheden overzichtelijk. Wanneer een vliegtuig op de gate arriveert, word ik geacht de gele rubberen stootblokken tegen de wielen te leggen. Vervolgens moet ik zorgen dat het vliegtuig stroom krijgt - door een stekker zo groot als een anderhalveliterpak melk in de buik van het vliegtuig te steken - en plaats ik oranje pilonnen rondom het toestel. Ondertussen zijn

andere platformmedewerkers komen aanrijden met een tankwagen, transportbanden en bagagekarretjes. En omdat ik de 'junior' medewerker ben, en ook nog niet met de apparatuur overweg kan, is het mijn taak om bij elke vlucht de buik van het vliegtuig in te kruipen via de transportband. Peter drukt me op het hart dat vooral uit eigen beweging te doen en niet te wachten tot iemand anders het voortouw neemt. 'Je moet je bewijzen.'

Dat advies volg ik dan maar op. Elke laadruimte is anders. De Bombardier waarmee Lufthansa naar München vliegt, heeft bijvoorbeeld een klein, hoog ruim dat je alleen kunt bereiken door zo'n beetje op je buik onder de motor door te schuiven. De Airbusen van Vueling hebben juist een lang en laag ruim. Maar uiteindelijk is elke laadruimte ook hetzelfde, of laat ik zeggen dat het werk hetzelfde is: op je knieën koffers uit het ruim trekken of koffers in het ruim opstapelen. De narigheid begint met afwijkende bagage: fietsen, golftassen, ski's en surfplanken. Die laten zich allemaal niet zo makkelijk hanteren.

Valt het met de hoeveelheid gewone bagage wel mee, dan leg je die rare formaten apart, maar als het druk is en de bagage over de transportband binnen blijft stromen, dan gooien we alles onverbiddelijk op en door elkaar: golftassen op dure fietsen, zware koffers op surfplanken. In praktisch elke laadruimte kom je de stille getuigen tegen van de grofheid waarmee er met bagage wordt omgesprongen: losse handvatten, afgerukte wieltjes en verdwaalde bagagelabels. Regelmatig valt er bagage van de overvolle band drie, vier meter lager op het asfalt. Als dat met bijvoorbeeld een buggy gebeurt, overleeft die het doorgaans niet.

Cowboymentaliteit

Bij veel medewerkers overheerst een soort cowboymentaliteit. Meer dan eens zegt een collega: 'Het is hier niet zoals buiten.' En buiten, dat is de wereld buiten Schiphol. Veiligheid, van zowel de eigen medewerkers als de vliegtuigen, wordt door Aviapartner wel met de mond beleden, maar de praktijk ziet er nogal eens anders uit. In de trainingen werd er bijvoorbeeld alsmaar op gehamerd dat je een vliegtuig op de gate niet mag benaderen wanneer de anti-collision lights nog branden. Anti-collision lights zijn de knipperende lampjes boven en onder op de romp van het vliegtuig. Als die lichten branden, kunnen de motoren nog draaien, en bij draaiende vliegtuigmotoren wil je niet in de buurt zijn. Als die op volle kracht draaien, kunnen ze je zo omverblazen, of erger: naar binnen zuigen.



Keer op keer zie ik collega's naar het vliegtuig toe lopen als de anti-collision lights nog branden. Dat lijken ze deels door nonchalance, deels door werkdruk te doen, want het volgende vliegtuig staat alweer klaar. Leidinggevenden spreken hen er in ieder geval niet op aan. Ook van gehoorbescherming maakt zeker de helft van de medewerkers geen gebruik, terwijl dat met het geraas van de straalmotoren beslist noodzakelijk is. Als ik collega's zonder gehoorbescherming daarnaar vraag, krijg ik antwoorden als: 'Ach, ik ben toch al doof.' Of: 'Veel te lastig, je hoort niet wat er tegen je wordt gezegd.'

En nog zoiets: we mogen absoluut niet, met welk voertuig dan ook, onder de vleugels van vliegtuigen doorrijden. Dit om schade aan het toestel te voorkomen. Zulke schade kan 'een groot risico tijdens de vlucht' betekenen, zoals de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in 2021 constateerde in het rapport *De staat van Schiphol*. Maar als het druk is of er onvoldoende manoeuvreerruimte is, bijvoorbeeld door een tankwagen die in de weg staat, gebeurt het toch. Een ervaren Aviapartner-medewerker wijt dat aan Schiphol. Hij vindt dat de luchthaven de vliegtuigopstelplaatsen veel te krap heeft ingericht. Het lijkt mij een juiste inschatting, want met alle apparatuur die nodig is om een vlucht af te handelen is het vaak een gedrang van jewelste. Desgevraagd laat Schiphol weten dat 'maatvoering van de vliegtuigopstelplaatsen voldoet aan de eisen die zijn vastgelegd in wet- en regelgeving'.

De machines waarmee we op het platform moeten werken, hebben duidelijk betere tijden gezien. Het zijn zonder uitzondering roestbakken, vaak met vieze, walmende dieselmotoren. Een collega: 'Alles is of gaat hier kapot. Zo is het gewoon. Overal wordt op bezuinigd.' Het is een constatering die iedereen deelt. Er is ook een gebrek aan de juiste apparatuur. Een normale transportband loopt vanaf de grond naar de deur van het vrachtruim, maar er zijn ook transportbanden die je als een soort slang helemaal tot achter in de laadruimte kunt trekken. Dat betekent: aangenamer werken en veel minder gegooi met koffers, maar bij Aviapartner worden ze, voor zover ik heb kunnen constateren, nauwelijks gebruikt.

Ook aan goede bagagekarretjes is een schreeuwend gebrek. Elke afhandelaar heeft zijn eigen karretjes, die lukraak bij verschillende pieren staan geparkeerd. Een flink deel van elke dienst gaat op aan het vinden van bruikbare Aviapartner-karretjes. Soms is er geen tijd om karretjes te zoeken en dan pikken we er een paar van concurrent Swissport of Dnata. Peter: 'Maar wat je ook doet: kom niet aan de karretjes van de KLM, want als KLM'ers dat zien, word je gegarandeerd klemgereden.'

Het werk is hollen of stilstaan. Soms komen de vluchten achter elkaar binnen en kruip je het ene na het andere vliegtuig in, dan heb je weer een uur niks te doen en zit je eindeloos koffie te drinken. Iedereen waarschuwt: 'Wacht maar tot de zomer, dan is het voorbij met het nietsdoen.' Wanneer ik een keer tegen zestiger Kees mijn verbazing uitspreek over het feit dat er relatief weinig jongeren als koffergooier werken, wat ik gezien de aard van het werk wel had verwacht, reageert hij met: 'Die jonge gastjes houden het niet vol. Die weten niet wat werken is. Wil je dit kunnen, dan moet je karakter hebben.'

Ondanks alle bravoure, ondanks het gescheld en gemopper, is de onderlinge solidariteit groot. Als er voor een vlucht te weinig mensen zijn, en dat gebeurt aan de lopende band, springt er altijd wel iemand in die eigenlijk pauze zou moeten hebben. Een enkele koffergooier heeft met de jaren de overstap gemaakt naar een leidinggevende functie op het platform. Zo iemand heeft het dan bijvoorbeeld geschopt tot 'turnaround supervisor', maar wordt door de groep consequent weggezet als 'farizeeër'.

Er zitten niet alleen koffers in het laadruim van passagiersvluchten, vaak gaat er ook commerciële vracht mee. Denk aan postzakken en pakketten. Op een dag laden we een vliegtuig voor de helft met kartonnen dozen, die een halfuur in de regen op het platform hebben gestaan. Een van de zompige dozen valt door een rukwind van de transportband en barst open: er komt kleding uit. Snel graait iemand de blouses en pantalons bij elkaar en gooit ze weer op de band, waarna wij ze dan ook maar los in het ruim gooien naast alle andere natte, half opengescheurde pakketten.

Regelmatig gaat er ook opmerkelijkere vracht me. Zoals huisdieren, of muizen en ratten voor dierproeven. Vooral honden lijken vaak doodsbang. Doorgaans hoor je ze al piepen, janken of blaffen als de deur van het vrachtruim opengaat. Eenmaal stuit ik op een kar met twee angstige hondjes op het platform, uren nadat ze zijn uitgeladen. Klaarblijkelijk vergeten in de drukte. Met andere vracht gebeurt dat overigens ook met enige regelmaat. Meerdere keren kom ik aan de rand van een vliegtuigopstelplaats een aanhanger tegen van een vlucht van één of twee dagen geleden.

En dan kruip ik op een dag de laadruimte in van een Airbus 320 afkomstig uit Spanje en zie ik twee langwerpige kisten liggen, verpakt in grijze zakken.

‘Ah, twee hummen’, roept mijn collega. ‘Leuk, heb je dat ook een keer meegemaakt!’

‘Hummen?’, vraag ik.

‘Hum. Dat staat voor *human remains*... doodskisten.’

De kisten zijn loodzwaar. En hoewel we allebei respectvol met de kisten willen omgaan, vereist het een hoop geduw en getrek en de nodige zweetdruppels voor we ze op de transportband geschoven krijgen.

De afhandeling van een vliegtuig wordt, afhankelijk van het type toestel, door vijf of zes mensen gedaan. Door het personeelsgebrek gebeurt het meerdere keren dat ik, die hier net twee weken werk, met maar één andere collega bij een vliegtuig sta. Ook zo iets simpels als een onweersbui maakt duidelijk hoe nijpend het personeelsgebrek momenteel is – en welke consequenties dat voor reizigers heeft.



Op een donderdagavond begint het plotseling te bliksemen boven Schiphol, gevolgd door een hagelbui. Dat betekent dat alle vliegtuigen moeten worden 'gede-iced'; ijsvorming op de vleugels kan ervoor zorgen dat de besturing van het vliegtuig in de war raakt. Er moeten speciale voertuigen worden ingezet en mensen worden vrijgemaakt om die voertuigen te bedienen – mensen die normaliter de belading van het vliegtuig overzien. Ondertussen sta ik een halfuur te wachten bij een Austrian Airlines-vlucht naar Wenen, totdat er een supervisor komt opdagen die kan vertellen of de bagage voor of achter in het vliegtuig moet. Het gevolg van dit alles: enorme vertragingen.

Naar buiten zonder controle

Aan beveiliging en controle van het personeel wordt op Schiphol terecht veel aandacht besteed. Vandaar die AIVD-screening. Vandaar dat mijn identiteit bij de personeelsingang met een irisscan wordt geverifieerd. Tegelijkertijd is die beveiliging er vooral op gericht om te voorkomen dat mensen iets de luchthaven binnensmokkelen, zij het explosieven, wapens of drugs. Wat de luchthaven uit wordt gesmokkeld, krijgt veel minder aandacht. Dat is vreemd, omdat ondermijning op Schiphol een onderkend probleem is.

In een rapport van Bureau Beke in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer uit 2020 wordt geconcludeerd dat vooral bagagemedewerkers (onder andere vanwege de slechte betaling) doelwitten zijn van criminelen die op zoek zijn naar mensen die drugs willen smokkelen. Op toiletten, in kantines en kleedkamers zie je posters hangen met waarschuwingsteksten als 'Wees voorzichtig met je toegangspas voor Schiphol' en 'Geef criminelen geen kans'. Je zou verwachten dat je dan ook wordt gecontroleerd als je naar buiten gaat. Maar dat gebeurt niet. Telkens als ik door de personeelsingang naar binnen ga, moeten mijn spullen door de scanner, net zoals dat voor passagiers geldt. Maar als mijn dienst erop zit, kan ik naar buiten lopen zonder één keer gecontroleerd te worden.

In december kwam het onderzoeksjournalistieke tv-programma *Zembla* met een uitzending over de luchtverontreiniging op Schiphol. Medewerkers op het platform worden volgens *Zembla* aan grote hoeveelheden fijnstof blootgesteld, afkomstig van vliegtuigmotoren en dieselloortuigen. Blijkens een intern rapport is Schiphol daarvan al vijftien jaar op de hoogte, zonder dat er iets noemenswaardigs verandert. Gedegen, onafhankelijk onderzoek naar de gezondheidsschade onder medewerkers komt niet van de grond, ondanks aandringen van de Tweede Kamer. Bij mijn collega's breng ik het onderwerp een paar keer ter sprake. Maken ze zich zorgen?

‘Ik rook, dus ik denk dat ik daar eerder aan doodga dan aan dat fijnstof’, zegt zestiger Kees.

‘Ja, ik heb die *Zembla*-uitzending gezien. Er komt hier heel veel kanker voor’, zegt vijftiger Ruud. ‘Je staat de hele tijd in de walm van die motoren.’

Als ik doorvraag naar wat ze van hun baan vinden, zegt de meerderheid van mijn collega’s dat het werk als platformmedewerker een hondenbaan is. Spanjaard Manuel, die al 25 jaar op Schiphol werkt, zegt: ‘Ik vind het echt slecht op Schiphol. Je wordt als een paard afgebeeld.’

Of neem uitzendkracht Jasper, een dertiger, die half schertsend, half serieus in de kantine uitroept: 'Ik wil weg uit deze hel, ik wil naar huis.'

Of Ruud: 'Ik ken er heel wat die met hun poten tussen twee karretjes zijn gekomen. Of die hun rug hebben versleten met die koffers. Of aan een hartaanval de pijp uit zijn gegaan.'

Maar waarom blijven al die mensen hier dan werken? Mijn indruk is: deze mannen blijven doorgaan omdat ze dat nou eenmaal gewend zijn, omdat ze weinig andere mogelijkheden hebben, maar ook omdat ze hier relatief veel vrijheid krijgen. Goed, er is een prikklok, maar er zijn geen apps die je productiviteit bijhouden of klanten die je reviewscores geven. Ruud: 'Er zijn hier geen bazen die in je nek hijgen. Niemand staat met een zweep klaar. Als je je werk doet, valt niemand je lastig.'