

# Meldingen over werken in de hitte op luchthavens

# CODE ROOD

JUNI 2026

# Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

Naar aanleiding van klachten van leden heeft de FNV een meldpunt ingericht over werken in de hitte op luchthavens. Binnen enkele dagen zijn hierop 120 meldingen binnengekomen. Deze notitie biedt een analyse van de meldingen die tot nog toe zijn binnengekomen.

Uit de meldingen blijkt dat er zowel op de luchthaven als aan boord van vliegtuigen problemen worden ervaren door het werken in de hitte: door platformwerkers, begeleiders van passagiers met een mobiliteitsbeperking, beveiligers, passagemedewerkers, cabinepersoneel etc. Er zijn onder meer klachten over voertuigen en vliegtuigen waarvan de airco niet werkt, over ontoereikende koelinstallaties in de terminal en over hoge werkdruk in combinatie met hitte.

## Klachten

Een deel van de melders zegt de temperatuur op de werkplek in de schaduw te hebben gemeten. De temperaturen die zij rapporteren liggen meestal rond de 34 graden Celsius. Vier op de vijf melders zeggen concentratieproblemen te hebben door de warmte. Rond drie op de vijf zeggen last te hebben van hoofdpijn en duizeligheid. Sommige melders geven aan dat collega's of passagiers onwel zijn geworden of flauw zijn gevallen door de warmte en enkele melders zeggen dat dit henzelf is overkomen. Bijna de helft zegt dat passagiers sneller agressief worden door de warmte.

Het optreden van deze gezondheidsklachten toont aan dat de hittebelasting tijdens het werk te hoog is en werkgevers niet aan de wet en hun zorgplicht voldoen. Het optreden van concentratieproblemen en duizeligheid is zorgelijk, omdat dit op een drukke luchthaven als Schiphol een veiligheidsrisico is voor de werknemers zelf, voor collega's en voor passagiers.

## Kader 1: Arbobesluit

Artikel 6.1 (Fysische factoren) van het Arbobesluit bepaalt dat de temperatuur op de werkplek niet nadelig mag zijn voor de gezondheid van de werknemer. Hoewel er geen specifieke temperaturen worden genoemd, moeten werkgevers er wel conform de bronaanpak maatregelen nemen om gezondheidsklachten en -schade te voorkomen. Hierbij moet rekening gehouden worden met werknemers die kwetsbaarder zijn voor oververhitting.

Als werken bij een hoge temperatuur niet voorkomen kan worden moet de werkgever:

- nagaan of werken in de warmte wel noodzakelijk is;
- de duur van werkzaamheden in de warmte verkorten;

- meer hersteltijd tussen de werkzaamheden inroosteren;
- werkzaamheden afwisselen met werk op een koelere plek;
- koele dranken aanbieden;
- [persoonlijke beschermingsmiddelen](#) beschikbaar stellen.

## Huidige maatregelen

Een ruime meerderheid van de melders zegt de problemen te hebben aangekaart bij hun werkgever en soms ook bij de luchthavenbeheerder (Schiphol Group). Veel melders zeggen dat hier niets mee is gebeurd, of onvoldoende. Ook geven diverse melders aan dat de problemen al jaren bekend zijn zonder dat er een goede oplossing komt.

Er gaapt een groot gat tussen de maatregelen die nodig zijn volgens melders, en de maatregelen die volgens hun daadwerkelijk zijn genomen door de werkgever. Een op de drie zegt dat de werkgever helemaal geen maatregelen heeft genomen. Als dit wel het geval is, gaat het om relatief eenvoudige en goedkope maatregelen, zoals het uitdelen van water of zonnecrème. Een groot deel van de melders vindt dat er ook meer ingrijpende maatregelen nodig zijn, zoals inzet van airco's en koelinstallaties, extra ventilatie en het inlassen van extra pauzes.

## Nodige inzet

De FNV vindt het niet acceptabel dat de gevolgen van hitte worden afgewenteld op werknemers. Gezondheid van werknemers en reizigers moet altijd boven de uitvoering van werkzaamheden gaan. Concluderend kunnen we stellen dat werkgevers en de Schiphol Group onvoldoende structurele maatregelen nemen om werknemers te beschermen tegen de hitte. De hitte in de tweede helft van juni was extreem, maar niet onvoorzien. Werkgevers en de Schiphol Group hadden hierop voorbereid moeten zijn. Daar komt bij dat werknemers al jarenlang zorgen uiten over de arbeidsomstandigheden bij extreme temperaturen, zonder dat er een effectieve oplossing komt.<sup>1</sup> Vorig jaar nog trokken werkers bij KLM<sup>2</sup> en in de beveiliging<sup>3</sup> aan de

---

<sup>1</sup> In een FNV-onderzoek onder beveiligers uit 2016 werd al melding gedaan van extreme temperaturen in de terminal, en tekortschietende maatregelen ('in de zomer werkt de verwarming, in de winter de airco'). FNV (2016), Central security: De ervaringen van Schipholbeveiligers. Zie ook FNV (2014), Resultaten onderzoek statijden beveiligers Schiphol zomer 2014.

<sup>2</sup> <https://eenvandaag.avrotros.nl/artikelen/staking-na-staking-bij-klm-dit-is-waarom-het-grondpersoneel-zo-boos-is-en-het-werk-neerlegt-161472>

<sup>3</sup> <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/350658/werken-in-een-terrarium-schipholbeveiligers-klagen-over-hitte-en-gebrek-aan-drinkwater>

bel over het werken in de hitte en eind mei 2026 stelde de FNV het probleem opnieuw aan de orde.<sup>4</sup>

Daarom roept de FNV werkgevers en Schiphol Group op om gezamenlijk de volgende maatregelen te treffen:

- **Ontwikkel en implementeer een bindend hitteprotocol dat geldt voor alle werknemers op de luchthaven, inclusief het vliegend personeel, zodat voor alle werkgevers dezelfde minimumnormen gelden.**
- **Leg in dit protocol concrete beschermingsmaatregelen vast, waaronder:**
  - structurele beschikbaarheid van goed functionerende airconditioning, koelinstallaties en ventilatie op werkplekken, in voertuigen, rustruimtes en waar nodig aan boord van vliegtuigen;
  - verplichte extra pauzes, verkorte diensten en aangepaste werktijden tijdens perioden van extreme hitte;
  - duidelijke criteria voor het aanpassen of stilleggen van werkzaamheden wanneer de gezondheid of veiligheid van werknemers in het geding komt;
  - passende werkkleding en persoonlijke beschermingsmiddelen die geschikt zijn voor werken onder hoge temperaturen;
  - bouwkundige en technische aanpassingen op locaties waar structureel sprake is van overmatige hitte;
  - maatwerk voor werknemers die extra risico lopen, zoals zwangeren, mensen met een beperking of andere aandoeningen of mensen met acute zorgtaken;
  - vluchten schrappen als dat nodig is om een verantwoorde werkintensiteit, passend bij de omstandigheden, te kunnen garanderen. Een tijdelijke verlaging van het aantal vluchten biedt ruimte om werknemers kortere diensten te laten draaien en om meer pauzes in te laten lassen.<sup>5</sup>
- **Neem als Schiphol Group de regie bij de totstandkoming van dit protocol. Als luchthavenbeheerder draagt Schiphol Group een bijzondere verantwoordelijkheid voor veilige arbeidsomstandigheden op de luchthaven.**

---

<sup>4</sup> <https://eenvandaag.avrotros.nl/artikelen/hittegolven-kosten-ons-elk-jaar-miljarden-nieuw-onderzoek-brengt-risicos-voor-economie-in-kaart-163797>

<sup>5</sup> Het komt vaker voor dat vluchten worden geannuleerd vanwege extreme (weers-) omstandigheden. Tijdens het winterweer begin 2026 zijn honderden vluchten geannuleerd.

<https://nieuws.schiphol.nl/liveblog-impact-winterweer-op-vluchten-van-en-naar-schiphol/> Tijdens de zomer van 2022, toen Schiphol kampte met personeelstekorten, zijn ook vluchten geannuleerd om een verantwoorde operatie te kunnen garanderen. PwC (2023), Evaluatie herstart Schiphol.

Dat betekent wat ons betreft het initiatief nemen voor de ontwikkeling van het protocol, hierover overeenstemming bereiken met de vakbonden en erop toezien dat alle werkgevers de afspraken daadwerkelijk naleven.

### **Situatie vrijdag 26 juni 2026 volgens de FNV werkklimaat app:**



## **Code ROOD!**

Bij code rood is doorwerken acuut gevaarlijk voor je gezondheid. Stop met werken. Overleg met je collega's en leidinggevende over wat je kunt doen.

De effectieve WBGT in de zon is: **35.5 °C**.

De effectieve WBGT grenswaarde voor jouw activiteit is: **25.0 °C**.

Jouw situatie is op: **142 %** van de grenswaarde

Neem rust/koel af na **28** minuten.

Kijk wat je nog meer kan doen

[FNV hulp bij hitte >](#)

De meting is zo nauwkeurig mogelijk. Maar het blijft een schatting.

# Analyse van de meldingen

## Context

Binnen enkele dagen zijn er 120 meldingen binnengekomen bij het meldpunt. Daarbij zitten meldingen van mensen die werkzaam zijn op het platform, aan boord van het vliegtuig, in de terminal en in de bagagekelder. Ze werken onder meer bij afhandelingsbedrijven, luchtvaartmaatschappijen en beveiligingsbedrijven. De meeste melders zijn werkzaam op Schiphol en daarnaast is een deel werkzaam op andere luchthavens, met name Eindhoven Airport.

Ongeveer twee op de vijf melders zeggen de temperatuur op de werkplek te hebben kunnen vaststellen met behulp van een thermometer in de schaduw. De temperaturen die zij melden liggen rond de 34 graden Celsius (overigens stellen twee melders dat thermometers in Vertrek 2 zijn weggehaald nadat werknemers klachten hadden geuit over de hoge temperatuur). De meldingen beperken zich niet tot een bepaald deel van de dag.

## Problemen

Aan melders is gevraagd of zij problemen ervaren door de warmte op hun werkplek. De antwoorden worden weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1: Ervaren problemen door warmte op de werkplek

	Procent
Ik kan me moeilijker concentreren op mijn werkzaamheden als gevolg van de warmte	78
Ik voel me soms duizelig tijdens het werk als gevolg van de warmte	63
Ik heb last van hoofdpijn door de warmte	57
Passagiers worden sneller agressief als gevolg van de warmte	48
Collega's zijn onwel geworden of flauwgevallen tijdens het werk als gevolg van de warmte	29
Ik heb last van huiduitslag door de warmte	21
Passagiers zijn onwel geworden of flauwgevallen als gevolg van de warmte	21
Anders:	15
Ik ben onwel geworden of flauwgevallen tijdens het werk als gevolg van de warmte	2

Vier op de vijf melders zeggen concentratieproblemen te hebben door de warmte. Rond drie op de vijf zeggen last te hebben van hoofdpijn en duizeligheid. Sommige melders geven aan dat collega's of passagiers onwel zijn geworden of flauw zijn gevallen door de warmte en enkele melders zeggen dit zelf te zijn overkomen. Bijna de helft zegt dat passagiers sneller agressief worden door de warmte. Bij deze percentages moet rekening worden gehouden met het feit dat een deel van de melders een functie heeft waarbij je geen direct contact met passagiers hebt.

## Maatregelen

Aan melders is gevraagd of de ervaren problemen zijn gemeld bij de werkgever of bij de luchthavenbeheerder. Bijna een kwart van de melders zegt dat dit niet is gebeurd, voor zover bij hun bekend. Ruim de helft zegt dat collega's een melding hebben gedaan bij de werkgever en ongeveer één op de drie heeft dit zelf gedaan. Een kleinere groep zegt dat er ook een melding is gedaan bij de luchthavenbeheerder.

Door middel van een open vraag konden melders aangeven wat er is gebeurd met een melding bij werkgever of bij de luchthavenbeheerder. Veel melders zeggen dat hier niets mee is gebeurd, of onvoldoende (antwoorden als 'niks', 'weinig', 'niet veel', 'geen oplossingen'). Ook geven diverse melders aan dat de problemen al jaren bekend zijn zonder dat er een goede oplossing komt. Kader 2 toont een selectie van uitspraken die over dit onderwerp zijn gedaan.

### Kader 2: Wat is er volgens melders gebeurd met een melding bij de werkgever of de luchthavenbeheerder

Het is verwerkt en ze gaan er naar kijken. Er is nog steeds niks veranderd sinds de voorgaande twee zomers. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

De luchthaven SPL<sup>6</sup> houdt zich niet aan de gemaakte afspraken en zowel zij als KLM nemen te laat of geen acties om te voorkomen dat de temperaturen onwerkbaar zijn. Dit heeft niets te maken met de huidige extreme hitte maar is iets waar we iedere zomer, maar de kou in de winter, aandacht voor vragen zonder adequate acties en maatregelen om er op tijd voor te zorgen dat e.e.a. op een verantwoorde manier werkbaar blijft. Er worden mondjesmaat ventilatoren neergezet maar veel te weinig en zoals gewoonlijk veel te laat. Extra water wordt toegezegd maar dat is weer niet zoals beloofd gelukt en ook niet op alle plekken. (Medewerker luchtvaartmaatschappij)

Omdat de APU<sup>7</sup> kapot was zijn wij uitgeweken naar Amsterdam. Wij zouden eigenlijk op Rotterdam terug moeten komen. Het vliegtuig zou daarna vanaf Rotterdam naar Faro gaan en terugkomen op Amsterdam. Tot mijn verbazing las ik in de FNV app dat dit toestel afgelopen maandag gewoon een Ibiza heeft gedaan met nog steeds een

---

<sup>6</sup> Schiphol.

<sup>7</sup> Auxiliary Power Unit: stroomvoorziening aan boord van het vliegtuig.

kapotte APU. Vind dit echt niet leuk om te horen, want waarom zijn wij dan die vrijdag ervoor uitgeweken terwijl deze dus niet gemaakt is... In de lucht deed de airco het wel, op de grond niet waar wij anderhalf uur met pax<sup>8</sup> hebben gestaan... (Medewerker luchtvaartmaatschappij)

Er wordt tot nog toe alleen maar over gepraat. In februari wisten we al dat de airco's niet functioneren. (Buschauffeur platform)

Manager is meer bezig met hoe het met de passagiers gaat dan met de werknemers. Dat is wat hij als eerste vroeg toen hij naar boven kwam op de meldkamer, hoe het met de passagiers gaat, niet hoe het met ons gaat. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

Niks, ventilatoren opgehangen voor passagiers maar niet voor ons. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

Gistermiddag is vertrek 2 gesloten omdat het te heet en benauwd werd. Dit had veel eerder moeten! Thermometers zijn verwijderd want ze zouden zogenaamd niet goed meten. Collega's hadden een eigen thermometer mee en deze gaf nauwelijks verschil met de thermometer die op vertrek 2 hing. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

Niks. Leidinggevende gaf aan dat hij er niks aan kan veranderen en dat we weten dat het er bij hoort als je in buitengebied werkt in de beveiliging op Schiphol. Is maar een paar dagen zei die. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

Er wordt gezegd we gaan kijken wat we kunnen doen. Blijf veel water drinken en uit de zon. Maar er is niet eens schaduw en we moeten zelf steeds drinken kopen. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

Mijn voertuig werd oververhit. Tijdens het afkoelen ging de temperatuur binnen van 33 naar 39 graden. Als oplossing van SV kregen we "Als je geen job hebt, zet het voertuig maar uit inclusief de airco". Dat het binnen dan nog heter zou worden was "helaas". Ook zouden wij een extra pauze krijgen. Deze kregen wij een uur voor einde van de dienst. Waardeloos. (Medewerker ondersteuning passagiers met mobiliteitsbeperking)

---

<sup>8</sup> Passagiers.

Aan melders is gevraagd welke maatregelen de werkgever heeft genomen om werknemers te beschermen tegen effecten van de warmte; en welke maatregelen volgens de melder nodig zijn om werknemers te beschermen tegen effecten van de warmte. De resultaten worden samengevat in Figuur 1.

Figuur 1: Maatregelen die volgens melders zijn genomen, en maatregelen die volgens melders nodig zijn.



De resultaten laten zien dat er een groot gat gaapt tussen de maatregelen die volgens melders nodig zijn om werknemers te beschermen tegen de gevolgen van de warmte, en de maatregelen die de werkgever heeft genomen. Volgens een op de drie melders heeft de werkgever geen maatregelen genomen om werknemers te beschermen. Voor zover dit wel het geval is, gaat het vooral om water en zonnecrème uitdelen en werknemers toestaan om aangepaste kleding te dragen. Een groot deel van de melders is van mening dat er ook meer ingrijpende maatregelen nodig zijn, zoals inzet van airco's of koelinstallaties, extra ventilatie en inlassen van extra pauzes.

Melders konden door middel van een open vraag toelichten welke maatregelen volgens hun nodig zijn. Kader 3 toont enkele voorbeelden van antwoorden op deze vraag.

### Kader 3: Toelichting over maatregelen die nodig zijn om werknemers beter te beschermen tegen de gevolgen van de warmte

Er moet een hitteprotocol komen. Ik had die dag geen apu en ground airco was niet voldoende. Temperatuur kwam in de cabine op de grond niet onder de 30 graden. In de lucht was het tussen 26-28 graden omdat ook daar de airco kapot was. We moeten aangepast uniform krijgen of wat dan ook of de duty mogen weigeren als de cabine boven een bepaalde temperatuur gaat. (Medewerker luchtvaartmaatschappij)

Waarom moeten we ieder jaargetijde hiervoor vechten en voldoet zowel de luchthaven SPL alsmede KLM niet aan zijn verplichtingen en altijd veel te laat. Airco's en koelinstallaties horen gewoon voorradig te zijn of heel erg op tijd te worden ingehuurd en ergens opgeslagen. (Medewerker luchtvaartmaatschappij)

Niet meer met kapotte APU's gaan vliegen!!!! Het is niet gezond! Wij hebben de deuren zo lang mogelijk open gehouden en de pax gratis water aangeboden! (Medewerker luchtvaartmaatschappij)

Het is niet verantwoord om 8 uur lang in een wagen te zitten, mensen te vervoeren met een binnen temperatuur niet lager dan 30°. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

De werkdruk ligt erg hoog, met of zonder warmte, en met warmte word het nog erger. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

Een dienst van 9 uur met 1 pauze van 30 min is te veel, ik krijg meestal niet genoeg tijd om tussen mijn vluchten op en neer te gaan om water te halen. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

Diensten worden alleen maar langer gemaakt om collega's te "ontlasten", hier merken we weinig van en 9,5 uur werken met 1 pauze en met zulke temperaturen is onmenselijk. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

Er is geen airco/ventilatie op Eindhoven Airport, deze hebben ze weggehaald want "het was lelijk". (Medewerker beveiligingsbedrijf)

Wij zijn ingeroosterd op een toestel waarvan de APU kapot was (oftewel er was geen airconditioning). Op een dag waarbij de voorspelling 37 graden Celsius was. (Medewerker luchtvaartmaatschappij)

### Overig

Aan melders is gevraagd of zij nog iets anders willen delen over werken in de hitte in de luchtvaart. Kader 4 toont enkele voorbeelden van antwoorden die zijn gegeven.

#### Kader 4: Voorbeelden van antwoorden op de vraag 'Wil je nog iets anders delen over werken met hitte in de luchtvaart?'

Er wordt geen rekening gehouden met hoe warm de cabines worden. Schiphol is streng met apu gebruik maar de ground units werken vaak niet voldoende. Het is niet te doen. Het uniform werkt ook niet mee waardoor je niet afkoelt. Het feit dat je ook een maximum aantal flesjes water mag op een dag slaat ook nergens op. (Medewerker luchtvaartmaatschappij)

Dat er geen koelsystemen zijn op de oude pieren kan echt niet meer. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

Dat het alleen maar zwaarder word en slechter is voor je gezondheid om in de warmte te staan, zeker zonder enige zin van goede verkoeling. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

In het ruim wordt het meestal na het uitladen warmer dan buiten dus een vlucht met veel begage afhandelen is hell, vorig jaar is een collega van me flauwgevallen omdat een sidebull (ambulift)<sup>9</sup> geen werkende airco had. De enige echte aanpassing die Viggo doet is een sproeier voor de begagehal zetten zodat je daar in kan gaan staan echter is deze niet verbonden met een kraan maar met de wagen die we gebruiken om vliegtuigen hun water bij te vullen, wat betekent dat de sproeier ook de helft van de dag leeg staat. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

Totaal geen begrip wat het is om met deze warmte buiten te werken, hiermee bedoel ik de planning qua jobs. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

Er worden alleen maatregelen voor passagiers genomen. Denk aan gate niet te vroeg openen omdat passagiers anders te lang buiten staan, waiers uitdelen aan passagiers. Maatregelen voor werknemers zijn er niet. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

Met temperaturen dat er code oranje of code rood wordt afgegeven is het onverantwoord om fysiek werk als zoals bagageafhandeling te verrichten. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

Voelt niet veilig aan en vooral met de intens hoge werkdruk door de zomervakantie wordt het veel zweten en raak je uitgedroogd. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

De C pier en D pier boven zijn echt niet normaal warm. Ook de passagiersbruggen zijn net ovens als je er in stapt. Heb de passagiersbrug niet gemeten maar denk dat hij op zijn warmst de 45 graden wel aantikte. (Medewerker afhandelingsbedrijf)

Help. (Medewerker beveiligingsbedrijf)

Het is in de cabine soms heel erg warm, maar niemand durft er wat van te zeggen. Als we aangeven dat 30 graden te warm is, wordt er gezegd dat je tot maximaal 32 graden niet moet bellen voor de airco. Pas als het boven de 32 graden is, mag je bellen! Meestal hoor je dan: 'Je weet waar je werkt, dan moet je maar ander werk zoeken hoor!' Wij werken altijd intensief, waardoor het nog warmer aanvoelt. Ik word er heel vaak duizelig van. (Medewerker schoonmaakbedrijf)

---

<sup>9</sup> Hooglader om passagiers met een mobiliteitsbeperking aan boord van het vliegtuig te brengen.

