

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

606

Vragen van het lid **Paternotte** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de uitzending van ZEMBLA over giftige dampen aan boord van vliegtuigen* (ingezonden 10 november 2017).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 december 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met de uitzending van ZEMBLA over giftige dampen aan boord van vliegtuigen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u zich herinneren dat u in mei 2015 reeds bent verzocht² te reageren op een (vervolg)onderzoek van het Academisch Medisch Centrum (AMC)³ over de relatie tussen vluchtige stoffen en de klachten bij twaalf personeelsleden van luchtvaartmaatschappijen, waarop u aangaf een internationale aanpak voor te staan alvorens actie op nationaal niveau te kunnen/willen nemen?⁴

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat ondanks de aangenomen motie Hachchi luchtvaartmaatschappijen überhaupt pas vanaf november 2015 wettelijk verplicht zijn om informatie over geurincidenten te delen met Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)⁵.

¹ Uitzending ZEMBLA, 8 november 2017, «ZEMBLA onthult: zwijgcontract voor KLM-piloot over giftige lucht» (<https://zembla.bnnvara.nl/nieuws/zembla-onthult-zwijgcontract-voor-klm-piloot-over-giftige-lucht>).

² Handelingen Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, nr. 84, Regeling van werkzaamheden.

³ Website AMC, 4 mei 2015 (<https://www.amc.nl/web/Het-AMC/Nieuws/Nieuwsoverzicht/Nieuws/AMC-onderzoek-naar-personeel-in-vliegtuigen.htm>)

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 270

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 283

Antwoord 3

Luchtvaartmaatschappijen zijn vanaf 15 november 2015, op grond van EU-verordening 376/2014, verplicht om naast het melden van het voorval zelf, ook de analyse van het onderzoek naar de oorzaak van geurvoorvallen te overleggen. Deze analyse is alleen verplicht wanneer er sprake is van een belangrijk feitelijk of potentieel veiligheidsrisico. De luchtvaartmaatschappijen zijn bij brief d.d.

9 juli 2015, vooruitlopend op deze verplichting, verzocht om op vrijwillige basis de oorzaakanalyses van geurvoorvallen aan het ABL toe te sturen. Hiermee is uitvoering gegeven aan de bedoelde motie van het lid Hachchi.

Vraag 4

Kunt u voorts aangeven of het ABL sinds eind 2015 het aantal piloten in beeld heeft die mogelijk lijden aan de gevolgen van het zogeheten aerotoxisch syndroom? Zo nee, hoe kan dat? Zo ja, kunt u aangeven wat de inspectiedienst gedaan heeft om te toetsen of deze piloten wel of niet geschikt waren/zijn om te vliegen?

Antwoord 4

Nee, het ABL registreert geen ziekmeldingen of ziektegegevens van piloten. Luchtvaartmaatschappijen zijn ook niet verplicht dergelijke gegevens over piloten aan het ABL te melden. De rol van het ABL is om samen met de sector vroegtijdig lering te trekken uit geurvoorvallen om de luchtvaartveiligheid te verbeteren.

Een piloot is verplicht zich te onthouden van het uitvoeren van zijn taken indien de veiligheid van het luchtverkeer in het geding is. De ILT keurt zelf geen piloten, dat is de taak van gecertificeerde luchtvaartmedische keuringsartsen. Een vlieger heeft de wettelijke plicht om zich bij ziekte die hem niet in staat stelt om op een veilige manier te kunnen vliegen, te melden bij zijn keuringsarts (EU 1187/2011, MED.A.020). De keuringsarts zal op medische gronden vaststellen of een piloot in staat is om zijn functie uit te oefenen. De luchtvaartmaatschappijen zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet bovendien verantwoordelijk voor goede arbeidsomstandigheden. Zo dient een werkgever onder andere de arbeidsrisico's in kaart te brengen in hun Risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E). De inspectie SZW ziet daarop toe.

Vraag 5

Kunt u zich voorts herinneren dat u in 2015 de Nationale Adviesgroep Cabelucht (NAC) instelde, met daarin verschillende stakeholders zoals luchtvaartmaatschappijen, vakbonden en onderzoeksinstituten, om u onder andere van advies te voorzien over de aard, ernst en aanpak van dit probleem?

Antwoord 5

Ja. Bij brief van 2 juni 2015 is de Kamer geïnformeerd over het instellen van de NAC.

Vraag 6

Deelt u de mening dat deze adviesgroep zich onafhankelijk moet opstellen en u van onafhankelijk, wetenschappelijk advies moet voorzien? Hoe beoordeelt u in dat verband hetgeen over die onafhankelijkheid wordt gezegd in de uitzending van ZEMBLA?

Antwoord 6

Vanwege het belang van de onafhankelijkheid van deze adviesgroep, is bij de oprichting van de NAC besloten om deze onder te brengen bij het bij wet ingestelde Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu (OIM). De NAC heeft een onafhankelijke voorzitter en secretaris. De NAC is evenwichtig en gebalanceerd samengesteld uit vertegenwoordigers van werkgevers (KLM/Corendon), vertegenwoordigers van werknemersorganisaties (FNV/VNV/VNC/NVLT) en vertegenwoordigers van onderzoeksinstituten (RIVM/TNO/NLR). De stelling dat de onafhankelijkheid van de NAC onvoldoende gewaarborgd is door een onevenredige vertegenwoordiging van werkgevers, is dan ook niet terecht.

Vraag 7

Deelt u de mening dat het vreemd is dat dit adviesorgaan – zoals uit de uitzending van ZEMBLA blijkt – klaarblijkelijk niet op de hoogte is van het aantal piloten in Nederland dat claimt last te ondervinden of in het ergste geval ziek te zijn geworden van giftige dampen aan boord? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

De NAC is enkel op de hoogte van die piloten die hiervan ook melding hebben gemaakt bij de ILT, luchtvaartmaatschappijen of vakbonden. Zowel de luchtvaartmaatschappijen als vakbonden participeren in de NAC en delen deze informatie indien noodzakelijk.

De ILT heeft naar aanleiding van een eerdere uitzending van Zembla (mei 2013) over de gevaren van mogelijke vervuilde cabinelucht in vliegtuigen, een oproep gedaan aan piloten om gerelateerde klachten op vrijwillige basis rechtstreeks bij de ILT te melden. Het aantal ontvangen meldingen door ILT is zeer beperkt gebleven. De NAC wordt op de hoogte gesteld van het aantal ontvangen meldingen bij de ILT.

Vraag 8

Kunt u inmiddels met zekerheid stellen dat er geen verband bestaat tussen gezondheidsklachten en de cabinelucht c.q. kunt u stellen dat u het aerotoxisch syndroom niet erkent? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot lopend onderzoek? Zo nee, deelt u voorts de mening dat er vanuit het voorzorgsbeginsel uiterst zorgvuldig omgegaan moet worden met piloten die claimen last te hebben van het aerotoxisch syndroom?

Antwoord 8

Diverse wetenschappelijke onderzoeken hebben tot op heden geen verband kunnen aantonen tussen de gezondheidsklachten en chemische stoffen in de cabinelucht. Het onderzoek van het Nederlands Centrum voor Beroepsziekten (NCvB), waarover de Tweede Kamer in februari 2015 is geïnformeerd, concludeert ook dat er onvoldoende bewijs is om te spreken van een beroepsziekte, veroorzaakt door blootstelling aan giftige stoffen in de cabine of cockpit. Nader internationaal onderzoek blijft noodzakelijk om een causaal verband definitief uit te kunnen sluiten dan wel vast te kunnen stellen. Het gaat om een driejarige vervolgstudie, die EASA samen met het directoraat-generaal MOVE uitvoert. Deze studie is begin 2017 gestart.

Ongeacht de aard en oorzaak van de klachten van een piloot, dient de luchtvaartmedische keuringsarts bij de vaststelling of een piloot op medische gronden geschikt is, altijd de uiterste zorgvuldigheid in acht te nemen.

Vraag 9

Wist u of had u kunnen weten dat er in Nederland piloten zijn die vliegen terwijl zij mogelijk hinder ondervinden door hoofdpijn, evenwichtsstoornissen en een vertraagde reactiesnelheid ten gevolge van giftige dampen aan boord, met alle risico's van dien? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke actie heeft u in het verleden richting de desbetreffende luchtvaartmaatschappij(en) ondernomen om deze risico's weg te nemen?

Antwoord 9

Er zijn geen gevallen van Nederlandse piloten bekend die niet in staat zijn om te vliegen en desondanks hun functie uitoefenen. Het is de verantwoordelijkheid van een piloot om zich te onthouden van het uitvoeren van zijn taken indien de veiligheid van het luchtverkeer in het geding is. Bovendien heeft een vlieger de wettelijke verplichting om zich bij ziekte te melden bij zijn keuringsarts.

Luchtvaartmaatschappijen zijn daarnaast wettelijk verplicht erop toe te zien dat al datgene wordt gedaan, wat in hun vermogen ligt om ernstige lichamelijke of geestelijke vermoeidheid van de leden van het boordpersoneel bij de bediening van luchtvaartuigen te voorkomen. Het ondergaan van periodieke medische keuringen is hier onderdeel van.

Tussen de ILT en de Inspectie SZW is overeengekomen dat de ILT tijdens haar reguliere audits bij luchtvaartmaatschappijen ook aandacht besteedt aan de vraag of toxic fumes zijn opgenomen in het RI&E-beleid en wat met eventueel ontvangen klachten is gedaan.

Vraag 10

Bent u van mening dat u, met de kennis van nu en het voorzorgsbeginsel ten aanzien van de vliegveiligheid in acht nemend, dit probleem tijdig en voldoende serieus heeft genomen? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot de berichtgeving van ZEMBLA?

Antwoord 10

Ja. In 2015 is er een Nationale Adviesgroep Cabinelucht ingesteld die mij actief informeert en adviseert op dit terrein. Daarnaast zijn er nationaal verschillende acties ondernomen zoals aangegeven in vraag 3, 7, 8 en 9. Internationaal participeert Nederland in vier lopende Europese onderzoekstrajecten. Hiermee is tijdig en voldoende serieus aandacht aan deze problematiek gegeven.

Vraag 11

Welke concrete actie gaat u nu ondernemen om zeker te stellen dat er in Nederland geen piloten vliegen die mogelijk hinder ondervinden door hoofdpijn, evenwichtsstoornissen en een vertraagde reactiesnelheid ten gevolge van giftige dampen aan boord, met alle risico's van dien?

Antwoord 11

De veiligheid in de luchtvaart en de gezondheid van vliegers staan voorop. Op korte termijn wordt een tweede adviesrapportage van de NAC afgerond. De NAC heeft ook de opdracht gekregen te adviseren over het nemen van eventuele aanvullende acties. Ik wacht deze rapportage af. Zoals eerder is aangegeven is het causaal verband tussen cabinelucht en gezondheidsproblemen tot op heden niet vastgesteld. Daarnaast is, zoals in antwoord 4 en 9 is aangegeven, voldoende gewaarborgd dat piloten hun functie niet uitoefenen wanneer zij hiervoor niet geschikt zijn. Naast deze verantwoordelijkheid van luchtvaartmaatschappijen, is er vanuit de overheid toezicht op de Arbeidsomstandighedenwet, die valt onder de verantwoordelijkheid van de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Vliegtuigen worden gebouwd op basis van internationale regels en door internationale luchtvaartinstanties, zoals onder andere de European Aviation Safety Agency (EASA), gecertificeerd op de verschillende veiligheidsaspecten. Het betreft dus een problematiek die internationaal moet worden bepaald. Vanuit de verantwoordelijkheid voor luchtvaart is het Ministerie van IenW hierbij betrokken.

Vraag 12

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 12

Ja.