

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

582

Vragen van het lid **Popken** (PVV) aan de Staatssecretaris van Defensie over *het bericht dat in de nieuwe verf dubbel zo veel Chroom-6 zit* (ingezonden 23 oktober 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Visser** (Defensie) (ontvangen 9 november 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Dubbel zoveel giftig chroom-6 in nieuwe verf Defensie»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Begrijpt u het verschil tussen de begrippen «enkel» en «dubbel» in de context «in de nieuwe verf zit dubbel zo veel chroom-6»? Zo ja, waarom gebruikt Defensie verf waar dubbel zoveel chroom-6 in zit?

Antwoord 2

In 2012 heeft de fabrikant, op grond van EU-regelgeving, de epoxy primer vervangen door een nieuw product, de zogeheten High Solids Primer (HSP), waarin minder oplosmiddelen waren toegepast. Daardoor steeg het percentage vaste bestanddelen waaronder chroom-6. Een veranderd percentage (van 16 procent in de oude situatie naar 30 procent in de huidige situatie) betekent niet dat er meer chroom-6 is toegevoegd. Er is voor deze HSP geen gecertificeerd alternatief met dezelfde corrosiewerende eigenschappen. De HSP is aan te brengen met één passage met de verfspuit in plaats van twee. Daardoor is de tijdsduur van spuiten en dus het vrijkomen van verfnevel de helft korter. Als de verf wordt aangebracht volgens de instructies van de fabrikant, resulteert dit in een verfsysteem met ongeveer evenveel chroom-6 per vierkante meter als bij de oude primer.

¹ <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2255843-dubbel-zoveel-giftig-chroom-6-in-nieuwe-verf-defensie.html>

Vraag 3

Klopt de stelling van Nieuwsuur dat Defensie in België geen, en Defensie in Noorwegen nagenoeg geen, verf met Chroom-6 meer gebruiken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waar is uw gebrek aan vertrouwen in het genoemde product op gebaseerd?

Antwoord 3

Nee, deze stelling klopt niet. Evenals in Nederland bevatten de meeste in België en Noorwegen op luchtvaartuigen aangebrachte verfsystemen chroom-6. Voorts wordt in België en Noorwegen, evenals in Nederland, onderzoek gedaan naar chroom-6 vrije verfsystemen. In de Belgische luchtmacht zijn chroom-6 houdende verven niet meer opgenomen in de voorraad. Dit betekent dat chroom-6 binnen de Belgische luchtmacht zelf niet meer kan worden toegepast. Onderhoudswerkzaamheden waarbij nog wel chroom-6 houdende verf moet worden gespoten, worden door de Belgische luchtmacht uitbesteed. Nederland besteedt het spuiten van hele vliegtuigen ook uit. Alleen bij het herstellen van kleine beschadigingen (*spotpainting*) wordt nog chroom-6 houdende verf toegepast. In sommige gevallen bestaan deze werkzaamheden uit spuitwerk. In Noorwegen worden evenals in Nederland chroom-6 houdende verven voor *spotpainting* gebruikt. Luchtvaartuigen worden geproduceerd voor een lange levensduur en er is onvoldoende aangetoond dat chroom-6-vrije verfsystemen gedurende deze levensduur dezelfde bescherming bieden als chroom-6 houdende verfsystemen. Dit gebrek aan bewijs zorgt ervoor dat chroom-6 vrije verfsystemen nog niet voor alle delen van een vliegtuigtype gecertificeerd zijn, waardoor chroom-6 de komende decennia zal blijven worden toegepast, met name op die plekken die niet of moeilijk toegankelijk zijn voor frequente inspecties. Het gaat hierbij dan met name om de binnenzijde van luchtvaartuigen zoals bijvoorbeeld brandstoftanks. Dit geldt voor zowel civiele als militaire luchtvaartuigen.

Vraag 4

Kunt u aangeven wanneer het plan (of roadmap) van DMO verschijnt voor het gedeeltelijk vervangen van chroom-6 in luchtvaartsystemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De afgelopen jaren heeft Defensie voor de verschillende type luchtvaartuigen initiatieven ontplooid om het gebruik van chroom-6 terug te dringen. Tezamen vormen deze initiatieven een *roadmap* op weg naar een chroomarm en waar mogelijk chroomvrije vliegtuigvloot. Een concreet en uitvoerbaar plan met betrekking tot initiatieven voor verdere reductie van gebruik van chroom-6 in luchtvaartsystemen en in luchtvaart gerelateerde gronduitrusting is uiterlijk 1 maart 2019 gereed, waarna besluiten over de realisatie ervan kunnen worden genomen. Parallel aan het schrijven van het plan wordt voortdurend gewerkt aan het terugdringen van chroom-6. Het terugdringen van chroom-6 op de F-16 is hiervan een voorbeeld. Inmiddels zijn bijvoorbeeld drieënveertig F-16's voorzien van een chroomarm verfsysteem waarin de primer en top-coating zijn vervangen door chroomvrije verven.

Vraag 5

Deelt u de mening dat Defensie laakbaar handelt door geen concrete stappen te zetten in het chroom-6-vrij werken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Nee. Defensie heeft de afgelopen jaren concrete stappen gezet in het terugdringen van het gebruik van chroom-6 houdende verf in luchtvaartsystemen. Alleen bij het Commando Luchtstrijdkrachten wordt er nog chroom-6 zelf aangebracht op de toestellen. Defensie wil chroom-6 uitbannen. Bij de NH-90, de onbemande luchtvaartsystemen en voor een deel op de PC-7 wordt aan de buitenzijde al een chroom-6-vrij verfsysteem toegepast. Ook drieënveertig F-16's zijn al voorzien van een chroomarm verfsysteem². Ook voor de

² Bij het chroom-6 arme verfsysteem voor de buitenzijde van de F-16 zijn de topcoating en de primer chroom-6 vrij. De hechtprimer bevat nog chroom-6.

andere type vliegtuigen zoals de PC-7 zijn er initiatieven om chroom-6 te vervangen. Dit zijn trajecten die jaren van beproeving en onderzoek vergen om uiteindelijk een verfsysteem te kunnen certificeren. De luchtwaardigheid van vliegtuigen moet worden gegarandeerd.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het schandalig is dat het regeltjesfetisjisme en de bureaucratie binnen Defensie een veilige werkplek voor de medewerkers in de weg zitten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Zoals door de Plaatsvervangend Commandant Luchtstrijdkrachten gesteld in de uitzending van Nieuwsuur, kan er binnen Defensie veilig worden gewerkt met chroom-6 houdende verf. Bij het reduceren van het gebruik van chroom-6 wordt niet alleen gekeken naar de personele veiligheid van het onderhoudspersoneel, maar spelen alle aspecten van veiligheid een rol. Het gebruik van een niet-gecertificeerd chroom-6 vrij verfsysteem kan tot gevolg hebben dat de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig niet gegarandeerd kan worden. De veiligheid van de civiele en militaire luchtvaart is strikt gereguleerd op basis van lessen uit het verleden. Wanneer een chroomhoudende verf wordt vervangen door een alternatief, dan moet worden aangetoond dat het verfsysteem voldoende corrosiepreventief werkt en net zo veilig in gebruik is als de originele verf die chroom-6 bevat. Het certificeringsproces voor een alternatieve verf is een lang traject waar jaren overheen kunnen gaan. Door de nog jarenlange aanwezigheid van chroom-6 zijn blijvend investeringen in veilige voorzieningen nodig en zullen werkmethoden continue moet worden geëvalueerd en verbeterd.

Voorop staat dat defensiepersoneel veilig moet werken met chroom-6. In juni is de Kamer geïnformeerd over een rapport van het Coördinatiecentrum Expertise Arbeidsomstandigheden en Gezondheid (CEAG). Uit dit rapport blijkt dat de grenswaarden nauwelijks worden overschreden. Waar dit incidenteel gebeurt, zorgen persoonlijke beschermingsmiddelen ervoor dat er veilig kan worden gewerkt. Maar we zijn er nog niet en blijven zoeken naar manieren om het gebruik van chroom-6 verder terug te dringen.

Vraag 7

Bent u bereid deze vragen voor het debat van 7 november 2018 te beantwoorden?

Antwoord 7

Ja.