

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

1312

Vragen van het lid **Van Kent** (SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Financiën over *het nieuws dat werknemers op Schiphol worden blootgesteld aan kankerverwekkende stoffen* (ingezonden 31 januari 2024).

Antwoord van Minister **Van Gennip** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 25 maart 2024). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2023–2024, nr. 1021.

Vraag 1

Wat is uw reactie op het nieuwsbericht: «Arbeidsinspectie: werknemers Schiphol blootgesteld aan kankerverwekkende stoffen»?^{1, 2}

Antwoord 1

Ik vind het zorgwekkend dat de Nederlandse Arbeidsinspectie (hierna: Arbeidsinspectie) heeft vastgesteld dat Schiphol en de werkgevers van de platformmedewerkers nog onvoldoende doen om hun werknemers te beschermen tegen schadelijke blootstelling. Iedereen heeft recht op een veilige en gezonde werkplek. Dat geldt ook voor de platformmedewerkers op Schiphol. Het is belangrijk dat de Arboregels worden nageleefd en dat de werkgevers hun werknemers beschermen, zodat zij gezond kunnen werken. Ik ga ervan uit dat Schiphol en de werkgevers de eisen die zijn gesteld door de Arbeidsinspectie opvolgen.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de bevindingen van de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA), die stelt dat Schiphol onvoldoende doet om structurele blootstelling aan kankerverwekkende stoffen te voorkomen?

Antwoord 2

Zoals ik ook in het antwoord op vraag 1 heb aangegeven, vind ik het zorgwekkend dat de Arbeidsinspectie heeft vastgesteld dat Schiphol en de werkgevers van de platformmedewerkers nog onvoldoende doen om hun

¹ NRC, 26 januari 2024, (Arbeidsinspectie: werknemers Schiphol blootgesteld aan kankerverwekkende stoffen – NRC)

² FNV.nl, 26 januari 2024 (Schiphol moet erkennen dat uitstoot kankerverwekkend is – FNV)

werknemers te beschermen tegen schadelijke blootstelling aan met name vliegtuigmotoremissies. Het gaat hier om blootstelling aan kankerverwekkende stoffen. Daarvoor gelden op grond van de Arboregelgeving strenge regels. Als er onvoldoende bescherming is kunnen de gevolgen voor de gezondheid van de medewerkers immers groot zijn. Het is belangrijk dat er maatregelen worden genomen, zodat de medewerkers de bescherming krijgen die nodig is.

Vraag 3

Kunt u een overzicht geven van alle maatregelen die u de afgelopen vijftien jaar, samen met Schiphol, heeft ingezet om de arbeidsomstandigheden voor werknemers die worden blootgesteld aan vliegtuiguitstoot, veiliger te maken?

Antwoord 3

Het is op basis van de Arboret de verantwoordelijkheid van de werkgevers om alle risico's waar medewerkers mee in aanraking komen, te beheersen en om te zorgen voor een veilige werkomgeving. De werkgevers zijn verplicht om hiertoe een risico-inventarisatie en evaluatie (RI&E) te maken. Zij zijn ook degenen die op basis van de RI&E maatregelen moeten nemen om hun mensen te beschermen. De Arbeidsinspectie ziet toe op de naleving van de Arboret- en regelgeving. In mijn brief van 11 januari 2023³ heb ik uw Kamer een rapportage van de Arbeidsinspectie toegezonden. Daarin geeft de Arbeidsinspectie inzicht in haar toezichtactiviteiten de afgelopen 10 jaar in algemene zin op Schiphol.

In 10 jaar tijd heeft de Arbeidsinspectie ruim 800 keer inspecties uitgevoerd op bij werkgevers die actief zijn op Schiphol.

Om de blootstelling voor platformmedewerkers aan vliegtuiguitstoot te verminderen werkt Schiphol met de andere werkgevers en partijen op Schiphol aan het zo weinig mogelijk gebruiken van vliegtuigmotoren en -hulpmotoren (APU) op het luchthaventerrein en het vergroten van de afstand tussen werknemers en draaiende vliegtuigmotoren. Op een deel van Schiphol is daarom zogeheten walstroom aangelegd. Ook zijn apparaten aangeschaft die ervoor zorgen dat vliegtuigen hun eigen (hulp)motoren niet hoeven aan te zetten als ze op een vliegtuigopstelplaats staan. Het tweede deelbesluit van de Arbeidsinspectie geeft aan dat die voorzieningen nog niet toereikend zijn en wat er de komende jaren moet gebeuren.

Verder moeten vliegtuigen al op de luchthaven tijdens het taxiën tussen de banen en de vliegtuigopstelplaatsen zoveel mogelijk motoren uitschakelen, voor zover dat veilig kan en technisch mogelijk is. Dat betekent dat het vliegtuig tijdens het taxiën niet alle motoren gebruikt, wat tot minder uitstoot leidt.

Daarnaast voert Schiphol met de sectorpartijen het project Duurzaam taxiën uit. Dat project heeft tot doel om zoveel mogelijk vliegtuigen door elektrisch aangedreven voertuigen te verplaatsen tussen de banen en de vliegtuigopstelplaatsen, zodat de vliegtuigen daarvoor niet hun eigen motoren hoeven te gebruiken. De brief van de Minister van IenW van 11 oktober 2023⁴ gaat hierop nader in.

Het vergroten van de afstand tussen werknemers en draaiende (met name startende) motoren van vliegtuigen is mogelijk door vliegtuigen met speciale trucks zover mogelijk van de werknemers weg te duwen (pushback) of te trekken (pull). Dit vereist wijziging van de aankomst- en vertrekprocedures. Daarvoor heeft de sector een aparte taskforce ingesteld. Bij deze maatregel speelt de veiligheid op de luchthaven een grote rol. Het mag immers niet zo zijn dat het verder weg duwen of trekken van de vliegtuigen tot onveilige situaties elders op het luchthaventerrein leidt.

Vraag 4

Deelt u de mening dat deze maatregelen volstrekt onvoldoende hebben gewerkt? Zo ja, wat is hiervan volgens u de oorzaak?

³ Kamerstuk 29 665, nr. 460

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 1114

Antwoord 4

Uit de eisen van de Arbeidsinspectie blijkt dat Schiphol en de werkgevers van de platformmedewerkers nog onvoldoende doen om hun werknemers te beschermen tegen schadelijke blootstelling. De bescherming van de werknemers moet meer prioriteit krijgen. Ik vind het van groot belang dat de maatregelen die de Nederlandse Arbeidsinspectie voorschrijft genomen worden zodat werknemers beschermd worden tegen blootstelling aan schadelijke stoffen en gezond hun werk kunnen doen.

Vraag 5

Ziet u in dat het verplichten van het elektrificeren van grondbewegingen van vliegtuigen en grondvervoer niet langer kan wachten, en zeker niet tot 2030? Zo ja, bent u bereid om dit per direct verplicht te stellen en alle luchtvaartbedrijven op Schiphol die hier niet aan meewerken de toegang tot de luchthaven te ontzeggen?

Antwoord 5

In deze handhavingseis van de Arbeidsinspectie wordt rekening gehouden met de technische en operationele uitvoerbaarheid en met redelijkheid en billijkheid.

In het tweede deelbesluit eist de Arbeidsinspectie dat per 30 juni 2024 de hulpmotor van een vliegtuig (auxiliary power unit, APU) zo min mogelijk moet worden gebruikt. Het gaat hierbij om de periode dat het vliegtuig stilstaat aan de vliegtuigopstelplaats (VOP). Een eventueel alternatief moet daar waar mogelijk elektrisch aangedreven zijn (fixed power units (FPU) of mobiele ground power units (GPU)).

Ook moet Schiphol vanaf nu tot eind 2027 stapsgewijs een groene zone implementeren. Binnen de groene zone moet Schiphol verschillende maatregelen nemen om blootstelling aan vliegtuigmotoruitstoot te beperken. In deze zone worden platformmedewerkers daardoor veel minder blootgesteld aan diesel- en kerosine-uitstoot. Dat kan bijvoorbeeld door de afstand tussen platformmedewerkers en vliegtuig(straal)motoren bij vertrekkende vliegtuigen zo groot mogelijk te maken en te zorgen dat de straalstroom niet meer richting de werknemer staat. Dit vergt een aanpassing van de aankomst- en vertrekprocedures. Dat moet zorgvuldig gebeuren vanwege de veiligheid op de luchthaven (zie ook het antwoord op vraag 3). Uiterlijk eind 2030 moet op Schiphol emissievrij taxiën voor alle aankomende en vertrekkende vliegtuigen binnen de groene zone geïmplementeerd zijn voor zover technisch uitvoerbaar door Schiphol, de op Schiphol opererende grondafhandelaren en de luchtvaartmaatschappijen. Alle andere termijnen die de Arbeidsinspectie heeft gesteld, eindigen eerder.

Ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) handhaaft op het APU-gebruik, vanuit haar toezicht op grond van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Schiphol heeft er inmiddels voor gezorgd dat op 26 vliegtuigopstelplaatsen (VOP's) schonere alternatieve voorzieningen voor de APU beschikbaar zijn. Dit zijn nog niet de 61 wettelijk verplichte VOP's⁵. De ILT ziet er in afstemming met de Arbeidsinspectie op toe dat Schiphol de resterende VOP's zo snel mogelijk volledig op orde krijgt.

Bij de VOP's met alternatieven handhaaft de ILT op het APU-gebruik. Dit heeft geleid tot acht waarschuwingen en tweemaal het opleggen van een last onder dwangsom aan luchtvaartmaatschappijen voor het ongeoorloofd gebruik van de APU. De ILT geeft aan inmiddels verbetering in de naleving op het platform te zien.

Vraag 6

Gaat u vliegtuiguitstoot in de vorm van kerosinemotorenemissie (KME) toevoegen aan de lijst met kankerverwekkende stoffen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Van meerdere stoffen uit vliegtuigmotoruitstoot staat vast dat ze kankerverwekkend zijn. Deze stoffen staan al op de SZW-lijst met kankerverwekkende stoffen. Voor de meeste van deze bestanddelen is geen veilig niveau van blootstelling vast te stellen.

⁵ Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, artikel 3.2.2 lid 1

Ook een zeer lage blootstelling leidt tot een verhoogde kans op kanker. Onderdeel van de eis van de Nederlandse Arbeidsinspectie is daarom dat de werkgever is gehouden aan het minimaliseren van de blootstelling van werknemers aan KME.

Ik heb de Gezondheidsraad gevraagd te bepalen of kerosinemotoremissie als geheel als kankerverwekkend moet worden geclassificeerd en daarmee als mengsel kan worden opgenomen in de SZW-lijst van kankerverwekkende stoffen en processen. Daarnaast gaat de Gezondheidsraad beoordelen of een gezondheidkundige grenswaarde kan worden afgeleid voor maximale blootstelling aan kerosinemotoremissie.

Vraag 7

Welke andere maatregelen kunt u nemen om de kankerverwekkende werkzaamheden op Schiphol veilig te maken?

Antwoord 7

De primaire verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen ter bescherming van de platformmedewerkers ligt op grond van de Arboret bij Schiphol en bij de werkgevers van de platformmedewerkers op Schiphol. Zij dienen hun medewerkers te beschermen tegen schadelijke blootstelling in het werk. Zie ook mijn antwoorden op de vragen 1, 2 en 3.

De Ministers van IenW, SZW en Financiën zijn nauw betrokken bij de verbetering van de werkomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol. Er zijn regelmatig gesprekken met de luchthaven. Ook is het Rijk lid van het Samenwerkingsverband Vliegtuig- en Dieselmotoremissies (zie antwoord 8).

De verschillende betrokken Ministers zullen het gesprek met Schiphol blijven voeren, waarbij we de directie kritisch zullen blijven bevragen en de voortgang bij het verbeteren van de arbeidsomstandigheden nauwgezet zullen blijven volgen.

Vraag 8

Op welke wijze wordt in kaart gebracht welke gezondheidsschade medewerkers van Schiphol door vliegtuiguitstoot hebben opgelopen?

Antwoord 8

In 2022 is door de sector op Schiphol het Samenwerkingsverband Vliegtuig- en Dieselmotoremissies Stakeholder Platform (VDME) ingesteld. Dat samenwerkingsverband heeft onder meer tot taak om maatregelen te ontwikkelen en in te voeren om de blootstelling van platformmedewerkers aan luchtverontreinigende stoffen te verminderen en om meer inzicht te verkrijgen in de uitstoot van en blootstelling aan vliegtuig- en dieselmotoremissies bij platformmedewerkers.

Het verkrijgen van inzicht is een uitwerking van het RIVM-rapport «Verkenning haalbaarheid gezondheidsonderzoek werknemers Schiphol», dat per brief van 1 oktober 2021 aan de Kamer is aangeboden.

Het aanbieden van een periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek (PAGO) aan werknemers is een wettelijke verplichting voor werkgevers. In de eis van de Arbeidsinspectie is opgenomen dat er voor werknemers die blootgesteld (kunnen) worden aan gevaarlijke stoffen een PAGO moet komen en dat de maatregelen die de werkgevers nemen in het Plan van Aanpak moeten worden opgenomen.

De sectorpartijen hebben aangegeven dat zij inmiddels een vernieuwd PAGO in gang hebben gezet en dat bij het afnemen van het PAGO wordt gewerkt met een Protocol arbeidsgezondheidskundig onderzoek, specifiek gericht op vliegtuig- en dieselmotoremissies. Ook geven zij aan dat men bezig is met het uitvoeren van een blootstellingsonderzoek, eveneens een wettelijke verplichting voor werkgevers.

Daarnaast bezien de sectorpartijen de mogelijkheid van het uitvoeren van een zogeheten dwarsdoorsnedeonderzoek. Op basis van de uitkomsten van het PAGO en het blootstellingsonderzoek kijken ze naar biologische en/of functionele indicatoren van gezondheidseffecten.

Voor een onafhankelijke beoordeling van de opzet van de onderzoeken en de resultaten ervan is een VDME Expert Panel ingesteld, waarin experts vanuit de medische sector en wetenschap zitting hebben. Het Ministerie van IenW bekostigt de deelname van het RIVM aan dit VDME Expert Panel.

Er vinden herinspecties door de Nederlandse Arbeidsinspectie plaats om te bezien of en in welke mate aan de eisen is voldaan.

Vraag 9

Op welke wijze worden medewerkers die gezondheidsschade hebben opgelopen als het gevolg van het werken op Schiphol gecompenseerd?

Antwoord 9

Het Burgerlijk Wetboek (artikel 7:658, lid 2) regelt dat de werkgever een zorgplicht heeft voor zijn werknemers. Het schadeverhaal bij beroepsziekten loopt via het civiele aansprakelijkheidsrecht. Daarmee is het een zaak tussen werknemers en werkgevers. Ik vind het belangrijk dat zij hierover goed met elkaar in gesprek gaan. De werknemer die ziek is geworden door het werk kan de werkgever hiervoor aansprakelijk stellen en zo in aanmerking komen voor een schadevergoeding.

Vraag 10

Is het volgens u mogelijk om ook onder oud-medewerkers gezondheidsonderzoeken uit te voeren? Zo ja, bent u bereid om dit samen met Schiphol in gang te zetten en hiervoor oud-werknemers uit alle risicogroepen te benaderen?

Antwoord 10

In 2021 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat gevraagd of het RIVM platformmedewerkers kon meenemen in het grotere onderzoek naar de mogelijke effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden van Schiphol.

Het RIVM heeft in zijn rapport «Verkenning haalbaarheid gezondheidsonderzoek werknemers Schiphol»⁶ aangegeven dat het gevraagde niet mogelijk is. Er zijn administratieve gegevens nodig over de aard en werkomstandigheden van oud-platformmedewerkers. Volgens het RIVM is de administratie van de vele organisaties waar platformmedewerkers voor werkten onvolledig of gaat deze niet ver genoeg terug in de tijd. De weinige gegevens die er wel zijn, mogen maar beperkt gebruikt worden vanwege de Algemene Verordening Gegevensbescherming.

Het RIVM heeft vervolgens in zijn rapport aangegeven welk type gezondheidsonderzoek wel mogelijk is. De luchtvaartsector is vervolgens aan de slag gegaan met deze aanbevelingen van het RIVM. Zo heeft de sector een vernieuwd arbeidsgezondheidskundig onderzoek onder werknemers in gang gezet, ook wordt het aanbevolen dwarsdoorsnedeonderzoek uitgewerkt. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 8.

Vraag 11

Bent u bereid om op korte termijn samen met de SP-fractie een werkbezoek af te leggen aan Schiphol, zodat met de risico lopende medewerkers kan worden gesproken over de meest dringende maatregelen?

Antwoord 11

Afgelopen woensdag 13 maart jl. heb ik deelgenomen aan een inspectiebezoek van de Arbeidsinspectie op Schiphol. Om de lopende handhavingstrajecten door de Arbeidsinspectie niet te beïnvloeden kan ik hier verder niet op in gaan. Om dezelfde reden zijn de andere aangeschreven bewindspersonen en ikzelf terughoudend met verdere werkbezoeken op Schiphol op korte termijn. Wij blijven wel op andere wijzen nauw betrokken en geïnformeerd over de situatie op Schiphol.

⁶ Kamerstuk 29 665, nr. 414