

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

### 2481

Vragen van de leden **Kerstens** en **Kuiken** (beiden PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *giftige gassen in vliegtuigen* (ingezonden 16 mei 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 5 juni 2013)

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de uitzending van het tv-programma Zembla van 9 mei jongstleden met de titel «Gif in de cockpit», waarin (opnieuw) melding gemaakt van gezondheidsrisico's die piloten en ander cabinepersoneel zouden lopen als gevolg van het vrijkomen van giftige stoffen in de cockpit en de cabine van een vliegtuig?

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Welke actie(s) heeft uw ministerie c.q. de in deze bevoegde inspectiedienst(en) na een eerdere uitzending van Zembla hierover (in 2010) ondernomen en wat waren daarvan de resultaten?

#### Antwoord 2

Die uitzending besteedde aandacht aan een aantal aspecten in relatie tot Fokker vliegtuigen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is nagegaan of er bij de gepresenteerde voorbeelden sprake was van een eenduidige oorzaak die een relatie had met de luchtvaartveiligheid. Dat bleek niet het geval. Door Fokker Services is voor die vliegtuigen een aantal maatregelen genomen. De inspectie is hiervan op de hoogte gesteld door het bedrijf. De uitgevoerde maatregelen hadden geen relatie met veiligheid. Zoals in eerdere brieven<sup>1</sup> aangegeven, is het Europees agentschap voor veiligheid van de luchtvaart (EASA) primair verantwoordelijk voor vraagstukken met betrekking tot het ontwerp van vliegtuigen. Gezien het internationale karakter van het vraagstuk zijn in eerste instantie de acties die de EASA heeft

<sup>1</sup> TK 31 936 nr. 120 en nr. 133

ondernomen relevant. Naar aanleiding van signalen over mogelijke gezondheidsrisico's heeft van september 2010 tot januari 2012 een besluitvormings-traject gelopen waarbij onder meer inspraak van ruim vierhonderd partijen en meerdere wetenschappelijke studies zijn betrokken. Zoals eerder aangegeven richting uw Kamer (TK 31 936 nr. 120) is de EASA op grond daarvan tot de conclusie gekomen dat er geen reden is voor nadere regelgeving. De EASA heeft daarbij aangegeven de problematiek te monitoren.

### Vraag 3

Bent u, naar aanleiding van de nieuwe gegevens die in de uitzending van 9 mei naar voren zijn gekomen, thans (wel) van mening dat hier sprake is van een (mogelijk) dusdanig ernstig gezondheidsrisico voor cabinepersoneel en mede daardoor veiligheidsrisico voor vliegtuigpassagiers dat nader onderzoek geboden is? Zo ja, op welke wijze en wanneer neemt u daartoe het initiatief? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 3

De verschillende rapporten waar in de brief van december (TK 31 936 nr. 120) naar wordt verwezen gaan in op de aspecten die in de uitzending van ZEMBLA zijn aangedragen. De uitzending bevatte geen gegevens die niet reeds bekend waren bij de beantwoording van eerdere schriftelijke Kamervragen over dit onderwerp.

In de uitzending van ZEMBLA heeft de directeur Luchtvaart van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een ieder binnen de sector opgeroepen om problemen te melden. Daarmee heeft hij de regel benadrukt dat een ieder behoort te melden wat van belang is voor de veiligheid. Geen koerswijziging maar wel een helder signaal. Meldingen uit de praktijk zijn ook nodig om een juist beeld te kunnen vormen van de problematiek. Naar aanleiding van die oproep is een zestal meldingen binnen gekomen.

Zoals reeds aangegeven richting uw Kamer<sup>2</sup> wil ik meer wetenschappelijk onderbouwde informatie over de gezondheidsrisico's van TCP's. Nederland heeft de stof TCP reeds in 2012 aangemeld voor een nadere analyse van de stoffeigenschappen in het kader van het EU-programma REACH. De analyse is in EU verband geagendeerd voor 2014. Het RIVM heeft daarbij het voortouw. Ik zet me in om de gezondheidsaspecten, die voor het personeel in vliegtuigen relevant zijn, onderdeel te laten zijn van het onderzoek.

In de uitzending is gewezen op het aspect van «langdurige» blootstelling aan «lage concentraties». Om hier in het REACH programma efficiënt aandacht aan te kunnen besteden is een helder beeld nodig over welke concentraties en blootstellingsduur beoordeeld moet worden. Ik bespreek met vakverenigingen en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen de blootstellingsaspecten die relevant lijken om te onderzoeken

### Vraag 5

Bent u bereid de al dan niet schadelijkheid van in cockpits en cabines van vliegtuigen vrijkomende stoffen in internationaal verband aan de orde te stellen? Zo ja, wanneer en op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 5

Zoals in antwoord op vraag 2 en vraag 3 is aangegeven is de EASA primair verantwoordelijk voor dit vraagstuk en ben ik van mening dat die verantwoordelijkheid adequaat wordt opgepakt. Ik heb in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 19 december 2013 toegezegd om uw Kamer te informeren over ontwikkelingen. In mijn brief van maart (TK 31 936 nr. 133) gaf ik aan dat in het Europese stoffen programma REACH aandacht aan TCP zal worden besteed.

Ik constateer dat er bij diverse partijen behoefte blijft om op de hoogte te blijven over de ontwikkelingen in het kader van TCP. Daarom heb ik EASA schriftelijk verzocht om halfjaarlijks over dit vraagstuk te rapporteren aan de Regelgeving Advies Groep van de EASA en zo nodig in de management board van de EASA aan de orde te stellen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is in beide gremia vertegenwoordigd en zal de ontwikkeling

<sup>2</sup> TK 31 936 nr. 120 en nr. 133

nauwgezet volgen. Indien er relevante ontwikkelingen zijn, zal ik uw Kamer daarover informeren.