

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

### 3455

Vragen van het lid **Van Esch** (PvdD) aan de Ministers van Sociale Zaken Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *ziekmakende cabinelucht in vliegtuigen* (ingezonden 27 juni 2022).

Mededeling van Minister **Van Gennip** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 7 juli 2022).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Ruik je vieze sokken in een vliegtuig? Dit kan er aan de hand zijn»?<sup>1</sup> Wat is uw reactie op het in dit bericht beschreven gezondheidsleed?

#### Vraag 2

Kunt u bevestigen dat door de aanwezigheid van deze giftige stoffen luchtvaartpersoneel in sommige gevallen niet (voldoende) meer kan functioneren en de vliegveiligheid in het geding komt?

#### Vraag 3

Kunt u bevestigen dat er, zeven jaar na de oprichting van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht, nog altijd geen stevig plan van aanpak ligt om te voorkomen dat cabinepersoneel en reizigers ziek worden van de giftige stoffen die aanwezig kunnen zijn in de cabinelucht? Zo ja, hoe kan dat?

#### Vraag 4

Is er inmiddels ergens een standaard voor de luchtkwaliteit in de cabines opgesteld? Kunt u aangeven waarom men bij het Comité Européen de Normalisation (CEN) in mei 2021 niet in meerderheid tot een Europese standaard kon komen? Kunt u duiden welke partijen weerstand boden en op welke punten?

<sup>1</sup> Pointer, 21 juni 2022, «Ruik je vieze sokken in een vliegtuig? Dit kan er aan de hand zijn» (<https://pointer.kro-ncrv.nl/ruik-je-vieze-sokken-in-een-vliegtuig-dit-kan-er-aan-de-hand-zijn>)

Vraag 5

Aangezien er binnen de CEN geen norm ontwikkeld werd ging men over tot een technisch rapport, maar kunt u aangeven hoe de stemming in februari 2022 over het Technisch Rapport is verlopen en wie daar weerstand geboden heeft? Zo nee, waarom niet?

Vraag 6

Bent u van mening dat een norm voor luchtkwaliteit voldoende bescherming zou kunnen bieden aangezien het er op lijkt dat er sprake kan zijn van meer dan 100 verschillende ziekmakende stoffen en dat ook genetische aanleg een sterk bepalende factor kan zijn voor de mate waarin men ziek wordt? Is die situatie niet te complex om te reguleren via normstelling?

Vraag 7

Deelt u de mening dat het verstandiger zou zijn om over te stappen op systemen waarbij geheel geen giftige stoffen meer in de cabine en de cockpit gebracht worden?

Vraag 8

Klopt het dat bijvoorbeeld Airbus A350 die optie heeft maar deze slechts sporadisch wordt afgenomen vanwege de extra kosten? Bent u bereid EASA te vragen geen nieuwe vliegtuigen meer goed te keuren die nog zogeheten «bleed-air» in de cabine brengen?

Vraag 9

Ziet u zich verder gesterkt in de mening om alleen nog vliegtuigen toe te laten die schone lucht inbrengen omdat zogeheten fume events (incidenten waarbij bijvoorbeeld door lekkage in de motor significant hogere concentraties ziekmakende stoffen vrijkomen) nooit helemaal te voorkomen zijn?

Vraag 10

Waarom is nog niet besloten om sensoren te plaatsen die de luchtkwaliteit continu monitoren? Bent u bereid dat alsnog te doen zolang er nog «bleed-air» uit de motor de cabine ingebracht wordt? Zo ja, op welke termijn kan dit geregeld zijn?

Vraag 11

Waarom geeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Pointer aan te willen wachten op verder wetenschappelijk onderzoek als nu al duidelijk is dat er op dit moment mensen ernstig in hun gezondheid geschaad worden?

Vraag 12

Welke rol heeft de Arbeidsinspectie wanneer onomstotelijk vaststaat dat een werkomgeving ziekmakend is, maar nog niet voor 100% volledig in kaart is gebracht via welke route welke mate van ziekte veroorzaakt wordt? Deelt u de mening dat de bewijzen die er liggen voldoende zijn om maatregelen af te dwingen bij luchtvaartmaatschappijen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 13

Hoe staat het met de opvolger van het FACTS onderzoek? Zijn er al (voorlopige) conclusies te melden en kunt u die met ons delen?

Vraag 14

Herkent u iets van de signalen uit de Pointer berichtgeving dat het Europese onderzoek plaatsvond in een gepolariseerde omgeving en dat er veel mensen met veel meningen de hand hebben gekregen bij de sturing van het project?

Vraag 15

Zijn u signalen bekend dat bijvoorbeeld luchtvaartmaatschappijen of vliegtuigbouwers invloed hebben uitgeoefend op het onderzoek? Bent u bereid dat na te gaan bij de onderzoekers? Zo nee, waarom niet?

Vraag 16

Heeft de regering zicht op, en kunt u de Kamer informeren over, de laatste stand van zaken in de wetenschap, aangaande de volgende beroepsziektes voor luchtvaartpersoneel (zoals verwoord door het National Institute for Occupational Safety and Health<sup>2</sup>):

- Cabin Air Quality
- Cancer
- Circadian Rhythm Disruption
- Communicable Diseases
- Cosmic Ionizing Radiation
- Musculoskeletal Disorders
- Noise/Hearing Loss
- Pesticides
- Reproductive Health

Vraag 17

Worden bovengenoemde beroepsziektes voor luchtvaartpersoneel naar uw mening voldoende specifiek gemonitord? Zo nee, wat gaat u doen om dat te verbeteren?

**Mededeling**

Hierbij laat ik u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, weten dat ik in verband met de benodigde (interdepartementale) afstemming en inbreng van externe partijen de vragen van het lid Van Esch (PvdD) aan de Ministers van Sociale Zaken Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Waterstaat over ziekmakende cabinelucht in vliegtuigen (kenmerk 2022Z13208) niet binnen de reguliere termijn van 3 weken kan beantwoorden. Ik streef ernaar de antwoorden zo snel als mogelijk aan uw Kamer te sturen.

---

<sup>2</sup> The National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH), 5 november 2019, «Aircrew Safety and Health» (<https://www.cdc.gov/niosh/topics/aircrew/default.html>)