

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

### 1311

Vragen van het lid **Van Oostenbruggen** (Nieuw Sociaal Contract) aan de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *de blootstelling van werknemers aan kerosinemotoremissie op Schiphol* (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. 1022.

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het «Definitief deelbesluit 2 Schiphol»<sup>1</sup> inzake het voorkomen en verminderen van blootstelling van werknemers aan kerosinemotoremissie en de daarin vermeldde groene zone? Wat is uw reactie daarop?

#### Antwoord 1

Ja. 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 gesteld zijn door de Arbeidsinspectie opvolgen.

De Arbeidsinspectie eist dat alle maatregelen die mogelijk zijn om de blootstelling op de platforms als gevolg van vliegtuiguitstoot en dieseluitstoot van vliegtuigvoorzieningen te minimaliseren, zo snel mogelijk genomen worden. Daarnaast moet er eind 2024 een plan van aanpak liggen met maatregelen om blootstelling aan gevaarlijke stoffen te voorkomen (en waar niet mogelijk, te minimaliseren). Eerder heeft de Arbeidsinspectie eisen opgelegd om blootstelling als gevolg van dieseluitstoot van arbeidsmiddelen

<sup>1</sup> Nederlandse Arbeidsinspectie, 25 januari 2024, «Definitief deelbesluit 2 Schiphol», ([https://www.nlarbeidsinspectie.nl/binaries/nlarbeidsinspectie/documenten/publicaties/2024/01/26/definitief-besluit-schiphol/Definitief+deelbesluit+2+Schiphol+I-NET\\_2133160-41.pdf](https://www.nlarbeidsinspectie.nl/binaries/nlarbeidsinspectie/documenten/publicaties/2024/01/26/definitief-besluit-schiphol/Definitief+deelbesluit+2+Schiphol+I-NET_2133160-41.pdf)).

en vervoermiddelen te minimaliseren.<sup>2</sup>Ik ga ervan uit dat Schiphol en de werkgevers de eisen die zijn gesteld door de Nederlandse Arbeidsinspectie opvolgen.

#### Vraag 2

Heeft u kennisgenomen van de volgende conclusie van de Nederlandse Arbeidsinspectie jegens de handelwijze van Schiphol: «De geconstateerde overtredingen zijn grootschalig en structureel. Verder zijn deze aan Schiphol te verwijten, nu een interventie mogelijk is en ook verwacht mag worden. Vanaf 2007 is tenminste bij u bekend dat uw medewerkers die op airside werken blootgesteld worden aan carcinogene stoffen. U heeft desondanks tot op heden nagelaten de minimalisatie van de blootstelling voortvarend aan te pakken.»? Wat is uw reactie daarop?

#### Antwoord 2

Ja, ik heb kennisgenomen van de conclusie van de Arbeidsinspectie. Zoals in het antwoord op vraag 1 is opgenomen, is het zorgwekkend dat de Arbeidsinspectie heeft vastgesteld dat Schiphol en de werkgevers van de platformmedewerkers nog onvoldoende doen om hun 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. Het rapport uit 2007 waaraan wordt gerefereerd betreft een intern rapport van Schiphol en KLM. Tijdens het lopende onderzoek naar aanleiding van het handhavingsverzoek van de FNV heeft de Arbeidsinspectie dit rapport eind 2021 ter beschikking gekregen. Deze informatie is betrokken bij het lopende onderzoek.

#### Vraag 3

Hoe gaat u ervoor zorgen dat alle vliegvelden in Nederland blootstelling van werknemers aan kerosinemotoremissie gaan verminderen en voorkomen?

#### Antwoord 3

Het is een verantwoordelijkheid van de werkgevers van platformmedewerkers op alle luchthavens in Nederland om maatregelen te treffen gericht op het verminderen en voorkomen van schadelijke blootstelling aan kerosinemotoremissie. Schiphol heeft aangegeven regelmatig contact te hebben met de regionale luchthavens om hen te informeren over de status en aanpak van het programma vliegtuig- en dieselmotoremissies op Schiphol. Daar waar Schiphol informatie en/of kennis kan delen, ervaringen kan uitwisselen of samen met andere luchthavens kan optrekken, wordt dat volgens Schiphol gedaan.

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

Ik heb de Gezondheidsraad gevraagd om 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 gezondheidskundige grenswaarde kan worden afgeleid voor maximale blootstelling aan kerosinemotoremissie.

#### Vraag 4

Heeft u kennisgenomen van de volgende uitspraak van de Nederlandse Arbeidsinspectie: «U streeft naar een emissievrije luchthaven vanaf 2030. Met de door ons gestelde eis versnellen wij het door u in gang gezette proces van

<sup>2</sup> Tussenrapportage Handhaving op Schiphol, bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 460

emissievrij maken om zeker te stellen dat medewerkers niet onnodig lang blootgesteld blijven aan kankerverwekkende stoffen.»? Op welke wijze gaat het kabinet, mede betrokken door instanties als Luchtverkeersleiding Nederland, bijdragen aan deze versnelling?

#### Antwoord 4

De sector werkt op dit moment aan uitvoeringsplannen voor de verduurzaming van de grondgebonden activiteiten via de Duurzame Luchtvaarttafel. De eisen van de Arbeidsinspectie voor bijvoorbeeld het aanpassen van aankomst- en vertrekprocedures worden opgepakt door een taskforce binnen het ISMS (Integraal Safety Management Systeem). Daarin werken Luchtverkeersleiding Nederland, luchtvaartmaatschappijen, tankdiensten, grondafhandelaren en Schiphol samen aan veiligheid.

Het Ministerie van IenW participeert daarnaast in het door de luchtvaartsector ingestelde Vliegtuig- en Dieselmotoremissies Stakeholder Platform (VDME SP), als onderdeel van het VDME samenwerkingsverband. 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.

Ook spreekt het Ministerie van IenW met de sector over mogelijkheden om de vervangingsprogramma's voor het grondmaterieel te versnellen en innovaties te stimuleren.

#### Vraag 5

Heeft u kennisgenomen van het «Memo Sustainable Taxiing», bijgevoegd als stuk 12 aan het definitieve deelbesluit<sup>3</sup>

#### Antwoord 5

Ja.

#### Vraag 6

Klopt het dat de meeste gezondheidswinst behaald wordt met het wegslepen van vertrekkende vliegtuigen?

#### Antwoord 6

Een belangrijke maatregel om blootstelling van platformmedewerkers aan schadelijke stoffen zo veel mogelijk te beperken, is het vergroten van de afstand tussen de platformmedewerkers en startende en draaiende motoren van vliegtuigen. Dit kan door vertrekkende vliegtuigen zo ver mogelijk uit de baai (waar de platformmedewerkers actief zijn) te laten wegslepen of -duwen. Tijdens dit proces hoeven de vliegtuigmotoren niet te worden gebruikt en wordt schadelijke uitstoot voorkomen. Dit levert naar verwachting aanzienlijke gezondheidswinst op.

#### Vraag 7

Deelt u de mening dat het handhavingsverzoek van de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) en de uitzending van Zembla<sup>4</sup>, voldoende aanleiding had moeten zijn om de planning uit deze memo te versnellen?

#### Antwoord 7

Ik verwacht dat Schiphol zich houdt aan de eisen van de Arbeidsinspectie. Als daarvoor versnelling noodzakelijk is of naar alternatieven gekeken moet worden, is het aan Schiphol om dat samen met de sectorpartijen te realiseren.

Het Ministerie van IenW beschouwt duurzaam taxiën en het verbeteren van de werkomgeving van platformmedewerkers als beleidsprioriteit. Het handhavingsverzoek van de FNV en de uitzending van Zembla hebben de noodzaak om dit zo snel mogelijk te realiseren verder benadrukt. Het

<sup>3</sup> Nederlandse Arbeidsinspectie, 25 januari 2024, «Definitief deelbesluit 2 Schiphol: stuk 12», ([https://www.nlarbeidsinspectie.nl/binaries/nlarbeidsinspectie/documenten/publicaties/2024/01/26/bijlagen-11-20-dossier-schiphol/12\\_memo\\_sustainable\\_taxiing.pdf](https://www.nlarbeidsinspectie.nl/binaries/nlarbeidsinspectie/documenten/publicaties/2024/01/26/bijlagen-11-20-dossier-schiphol/12_memo_sustainable_taxiing.pdf))

<sup>4</sup> Zembla, 9 december 2021, «Ziek van Schiphol», (Ziek van Schiphol – Zembla – BNNVARA).

ministerie is continu met de sectorpartijen in gesprek om dit proces te ondersteunen en waar mogelijk te versnellen.

Zoals aangegeven in de Kamerbrief over duurzaam taxiën van 11 oktober 2023<sup>5</sup>, is er een aantal uitdagingen die het verdere implementatieproces van de maatregelen beïnvloeden en daardoor de ruimte voor versnelling van de huidige planning beperken. Deze punten zijn in de Kamerbrief toegelicht. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het behouden van de veiligheid op het luchthaventerrein bij de extra voertuigbewegingen door de TaxiBots, de zeer beperkte beschikbaarheid van TaxiBots (vooral nog wereldwijd maar één fabrikant, met geen massaproductie) en het certificeren van vliegtuigen om te kunnen/mogen worden gesleept door de TaxiBots.

Vraag 8

Klopt het dat er nu nog maar twee duurzame sleepvoertuigen (taxibots) rondrijden op Schiphol, in plaats van de 16 taxibots die begin 2024 in de memo werden aangekondigd?

Antwoord 8

Ja

Vraag 9

Hoe komt het dat de planning vertraagd is?

Antwoord 9

In de Kamerbrief over duurzaam taxiën van 11 oktober 2023 zijn een aantal uitdagingen en afhankelijkheden genoemd die de oorspronkelijke planning hebben beïnvloed. Door technologische, infrastructurele en operationele obstakels, hebben Schiphol en de andere sectorpartijen de oorspronkelijke planning gedurende het leerproces moeten herijken. Zie ook het antwoord op vraag 7.

Vraag 10

Staat er, conform de vervangings- en minimalisatieverplichting, al een order uit voor de benodigde overige 58 duurzame sleepvoertuigen (taxibots)?

Antwoord 10

Nee. Tegen de achtergrond van de in de Kamerbrief over duurzaam taxiën genoemde afhankelijkheden en uitdagingen voor de verdere uitrol van TaxiBots, zijn de sectorpartijen hierover nog in gesprek. Zie ook het antwoord op vraag 7 en 9.

Vraag 11

Indien deze duurzame sleepvoertuigen (taxibots) nog niet besteld zijn, zijn er buiten de beoogde duurzame sleepvoertuigen (taxibot) andere voertuigen geschikt om zo spoedig mogelijk alle vliegtuigen uit de groene zone te slepen?

Antwoord 11

Schiphol staat open voor het gebruik van nog te ontwikkelen (emissievrije) sleepvoertuigen van andere fabrikanten. Vliegtuigen kunnen ook uit de Groene Zone worden gesleept of geduwd met bestaande, reguliere pushback-trucks die al op Schiphol actief zijn. Hiervoor dienen de vertrek- en aankomst-procedures te worden aangepast. Dit is een maatregel die de sector met voorrang bekijkt als gevolg van de eisen van de Arbeidsinspectie. 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 12

Zo ja, wanneer komen deze alternatieven beschikbaar op luchthaven Schiphol?

---

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 1114

**Antwoord 12**

Zoals in het antwoord op vraag 11 wordt genoemd, zijn er op Schiphol al reguliere pushbacktrucks actief die vliegtuigen buiten de Groene Zone zouden kunnen slepen of duwen. Dit vraagt echter om aanpassingen in vertrek- en aankomstprocedures, waarover de sectorpartijen met elkaar in gesprek zijn.

**Vraag 13**

Welke andere stappen gaat u zetten om ervoor te zorgen dat de Royal Schiphol Group zo spoedig mogelijk de blootstelling van werknemers aan kerosinemotoremissie minimaliseert?

**Antwoord 13**

Ik verwacht dat Schiphol zich houdt aan de eisen gedaan door de Arbeidsinspectie. Schiphol heeft aangegeven om met de sectorpartners uitvoering aan de eisen te geven. Daartoe heeft Schiphol samen met de sector de Taskforce «Sustainable Ground Movements» opgezet. Deze taskforce heeft als doel om met betrekking tot de aankomst- en vertrekprocedures maatregelen uit te werken die de blootstelling van werknemers aan kerosinemotoremissie te verminderen.

**Toelichting:**

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Van Kent (SP), ingezonden 31 januari 2024 (vraagnummer 2024Z01487).