Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

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

2686

Vragen van het lid **Jimmy Dijk** (SP) aan de Ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Gezondheidsraad beschouwt vliegtuiguitstoot als kankerverwekkend»* (ingezonden 7 juli 2026).

Antwoord van Minister **Aartsen** (Werk en Participatie) (ontvangen 17 augustus 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 2530.

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Gezondheidsraad beschouwt vliegtuiguitstoot als kankerverwekkend»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Welke signalen heeft u de afgelopen jaren gekregen waaruit blijkt dat het platformwerk op Schiphol een risico voor de gezondheid van werknemers oplevert? Wat heeft u gedaan met deze signalen?

Antwoord 2
In 2021 bracht Zembla de uitzending «Ziek van Schiphol» uit. Hierin werd aandacht gevraagd voor werknemers die werken met gevaarlijke stoffen op Schiphol, met name dieselmotoruitstoot (DME), kerosinemotoruitstoot (KME, ook vaak aangeduid als vliegtuigmotoruitstoot) en ultrafijnstof. Eind 2021 heeft de FNV een handhavingsverzoek ingediend bij de Nederlandse Arbeidsinspectie. Het verzoek was om bij Schiphol onderzoek te doen naar en te handhaven op de blootstelling aan uitlaatgassen en de arbozorgverplichtingen. De Arbeidsinspectie heeft naar aanleiding van het verzoek van de FNV een handhavingstraject ingezet. Over het toezicht van de Arbeidsinspectie op Schiphol is uw Kamer eerder geïnformeerd, onder andere in de brief van 28 januari 2025.[2]
Mijn ministerie is verantwoordelijkheid voor het arbeidsomstandighedenstelsel. Vanuit de stelselverantwoordelijkheid heb ik verschillende stappen gezet:

[1] https://www.nu.nl/binnenland/6401615/gezondheidsraad-beschouwt-vliegtuiguitstoot-als-kankerverwekkend.html?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F
[2] Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 528.

ah-tk-20252026-2686
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

– Voor DME is een grenswaarde opgenomen in de Arbeidsomstandighedenregeling. Over de schadelijkheid van het mengsel KME en over ultrafijnstof is minder bekend. Daarom heeft mijn ministerie hierover adviezen aan de Gezondheidsraad gevraagd. Het advies over KME is op 2 juli 2026 gepubliceerd. Hierover heb ik uw Kamer geïnformeerd.[3] De raad werkt momenteel aan de verdere afbakening van de adviesaanvraag over ultrafijnstof. Het advies over ultrafijnstof verwacht ik begin 2028.
– Naar aanleiding van het advies over KME van de Gezondheidsraad zal ik dit mengsel opnemen op de SZW-lijst van kankerverwekkende stoffen en processen. Daarnaast zet ik mij in voor Europese classificatie van dit mengsel.
– Ik ga het RIVM vragen om een onderzoek te doen naar de genotoxiciteit van het mengsel KME. Dit onderzoek draagt bij aan de kennis over de schadelijkheid van KME. De verwachting is dat het RIVM-onderzoek na de zomer start en in de tweede helft van 2028 is afgerond. Hierover heb ik uw Kamer geïnformeerd.[4]
– Mijn ambtsvoorgangers en ik hebben afgelopen jaren diverse keren gesproken met de directie van Schiphol. Tijdens deze gesprekken benadrukken we het belang van gezond en veilig werken.

Schiphol en de werkgevers op Schiphol zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet primair verantwoordelijk voor het gezond en veilig werken op de luchthaven. Schiphol heeft een plan van aanpak opgesteld voor het gezond en veilig werken met DME en KME. Schiphol geeft hier samen met de andere werkgevers op het terrein uitvoering aan. De Arbeidsinspectie houdt toezicht op de uitvoering hiervan.
Ook het Ministerie van IenW zet zich in voor het stimuleren van het duurzaam taxiën, voor zover dit technisch mogelijk is. In het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2018) hebben de overheid en luchtvaartsector zich gecommitteerd aan de ambitie om duurzaam taxiën in 2030 de standaardprocedure te laten zijn voor het gehele luchthaventerrein. Deze ambitie staat ook in de Luchtvaartnota 2020–2050. De luchtvaartsector heeft in dit kader al verschillende stappen gezet. Zo wordt sinds mei de eerste elektrische taxibot op Schiphol ingezet. Later dit jaar volgen nog drie additionele elektrische taxibots, waardoor de inzet kan worden uitgebreid naar meer vliegtuigtypes. De implementatie is echter complex. Technische, operationele en infrastructurele beperkingen maken dat nog niet bij alle vliegtuigtypen, niet voor alle startbanen en niet op alle opstelposities *taxitowvoertuigen* ingezet kunnen worden. De sector werkt hard aan deze uitdagingen om waar mogelijk verdere opschaling te realiseren.

Vraag 3
Deelt u de conclusie van de Gezondheidsraad dat werknemers beter beschermd moeten worden tegen beroepsmatige blootstelling aan kerosinemotoremissie?

Antwoord 3
De Gezondheidsraad concludeert dat er voldoende bewijs is om te veronderstellen dat het mengsel KME kankerverwekkend is (classificatie categorie 1B). Werkgevers zijn op basis van de Arbowetgeving verplicht om blootstelling aan kankerverwekkende stoffen te minimaliseren, voor zover dat technisch mogelijk is. RIVM heeft in 2024[5] al aangetoond dat er verschillende kankerverwekkende stoffen in KME zitten. Voor deze stoffen gold de minimalisatieverplichting al. Het Gezondheidsraadadvies verduidelijkt dat de genoemde minimalisatieverplichting ook voor het mengsel KME geldt. In mijn brief van 2 juli 2026[6] heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het Gezondheidsraadadvies over KME.
De Gezondheidsraad beoordeelt uitsluitend de eigenschappen van stoffen en mengsels. De beoordeling van de blootstelling op de werkplek en de getroffen beheersmaatregelen valt onder de verantwoordelijkheid van

---

[3] Kamerstukken 2025/26, 25 883, nr. 550.
[4] Kamerstukken 2025/26, 25 883, nr. 550.
[5] Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (2024), Aircraft Engine Emissions (AEE): an overview of the available data on mutagenicity, carcinogenicity and other health effects, RIVM letter report 2024–0148, https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2024-0148.pdf
[6] Kamerstukken 2025/26, 25 883, nr. 550.

werkgevers. Schiphol en de werkgevers op het terrein zijn primair verantwoordelijk voor het gezond en veilig werken op de luchthaven en het minimaliseren van de blootstelling aan DME en KME binnen de kaders van de Arbowetgeving. Schiphol heeft hiervoor een plan van aanpak opgesteld en werkt samen met de andere werkgevers aan de uitvoering hiervan. De Arbeidsinspectie houdt hier toezicht op.

Vraag 4
Gaat u op korte termijn extra beschermende maatregelen nemen om medewerkers preventief te beschermen tegen kerosinemotoremissie zolang het onderzoek van het RIVM loopt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, om welke maatregelen gaat dit?

Antwoord 4
Het treffen van beschermende maatregelen is de verantwoordelijkheid van Schiphol en de werkgevers op het terrein. Zij zijn op basis van de Arbeidsomstandighedenwet- en regelgeving verplicht om de beroepsmatige blootstelling aan DME en KME zo snel mogelijk te minimaliseren, voor zover dit technisch mogelijk is. De luchtvaartsector heeft hiervoor een plan van aanpak opgesteld. De maatregelen die daarin worden genoemd zijn bijvoorbeeld het elektrificeren van het grondmaterieel en vliegtuigvoorzieningen, het minimaliseren van het gebruik van de hulpmotor (APU) en het stimuleren van duurzamer taxiën. De Arbeidsinspectie houdt toezicht op de uitvoering hiervan.

Vraag 5
Bereidt u naar aanleiding van het rapport van de Gezondheidsraad en zolang het onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) loopt andere maatregelen voor? Zo ja, om welke maatregelen gaat dit?

Antwoord 5
Ja. Op basis van het Gezondheidsraadadvies neem ik het mengsel KME op in de SZW-lijst van kankerverwekkende stoffen en processen. Deze lijst is een hulpmiddel voor werkgevers en werknemers. De lijst bevat alle stoffen en processen die als kankerverwekkend geclassificeerd zijn. En alle stoffen en processen die geclassificeerd zijn als «schadelijk voor de voortplanting» (reprotoxisch) en «beschadigend voor het erfelijk materiaal» (mutageen). Daarnaast zet ik mij in voor een Europese classificatie voor het mengsel KME. Mijn doel is om een gelijk speelveld voor werkgevers en een eenduidig beschermingsniveau voor werknemers in de hele EU te realiseren.
Tot slot blijf ik in mijn gesprekken met Schiphol het belang van een gezonde en veilige werkomgeving benadrukken.

Vraag 6
Gaat u de Nederlandse Arbeidsinspectie zo lang het onderzoek van het RIVM loopt vragen om vaker te controleren bij het platformwerk op Schiphol? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6
In lijn met de aanwijzingen van de Minister-President over rijksinspecties is de Arbeidsinspectie onafhankelijk en gaat zij zelf over haar werkwijze. De Arbeidsinspectie heeft al meerdere toezichtprojecten lopen op Schiphol, ook ten aanzien van het werk op de platforms.

Vraag 7
Bent u bereid te onderzoeken of (voormalige) Schipholmedewerkers die mogelijke gezondheidsschade hebben opgelopen in aanmerking kunnen komen voor compensatie, eventueel via de werkgever? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
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. De werknemer die ziek is geworden door het werk kan de werkgever hiervoor aansprakelijk stellen en zo in aanmerking komen voor een schadevergoeding.

Vraag 8
Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 8
Ja.