

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

1692

Vragen van het lid **De Hoop** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Schiphol en KLM al 15 jaar op de hoogte van gezondheidsrisico's medewerkers»* (ingezonden 10 december 2021).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 15 februari 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1299.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Schiphol en KLM al 15 jaar op de hoogte van gezondheidsrisico's medewerkers»¹?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het feit dat KLM en Schiphol al 15 jaar op de hoogte waren van verhoogde gezondheidsrisico's op hartproblemen en longkanker?

Antwoord 2

Het uitgangspunt van het Rijk is dat werknemers recht hebben op een veilige en gezonde werkomgeving. Dat heeft de hoogste prioriteit en daar zetten wij ons ook voor in, samen met alle relevante partijen.

In de zomer van 2006 is op Schiphol een onderzoek naar de blootstelling aan (diesel)motoremissie (DME) uitgevoerd. Dit onderzoek ligt ten grondslag aan het intern rapport van 2007, waarin wordt gewezen op de mogelijke gezondheidsrisico's van emissies op de platforms van de luchthaven. Dat rapport ging niet over de emissies van ultrafijn stof.

Als gevolg van het onderzoek in 2006 zijn er op de luchthaven maatregelen genomen om de concentraties van DME te verlagen.

Voor de toegestane concentratie is destijds door Schiphol, conform geldende regelgeving, een bedrijfsgrenswaarde opgesteld. Deze is door Schiphol vastgesteld en op de luchthaven ingevoerd toen er voor DME nog geen publieke grenswaarde bestond. Deze bedrijfsgrenswaarde is in 2020 vervangen door de toen vastgestelde wettelijke grenswaarde.

¹ Schiphol en KLM al 15 jaar op de hoogte van gezondheidsrisico's medewerkers – Zembla – BNNVARA, 9 december 2021.

De metingen naar DME-concentraties worden twee keer per jaar door de Arbodienst uitgevoerd en laten een duidelijke dalende trend zien. Schiphol heeft mij geïnformeerd dat de laatste metingen ruim onder de sinds 2020 geldende wettelijke grenswaarde zijn.

Voorbeelden van maatregelen die zijn genomen en in uitvoering zijn, zijn het vervangen van diesel aangedreven passagiersbussen door elektrische bussen, het aanleggen van zogeheten walstroom op de meeste pieren en het aanleggen van stroomaansluitingen voor apparaten die zorgen voor de levering van pre-conditioned air (PCA). De apparatuur hiervoor is door de afhandelaren beschikbaar gesteld.

Schiphol heeft verder voor elektrische laadpunten gezorgd, zodat elektrische aangedreven wegvoertuigen konden worden ingezet. De voertuigen die op Schiphol rijden en die nog diesel nodig hebben, rijden op GTL-diesel, een schonere vorm van diesel. Ook zijn op plaatsen met de hoogste concentraties DME, ventilatoren opgehangen die sensor-gestuurd in werking gaan om de lucht te verdunnen (emissies verspreiden).

Voor de grondoperatie heeft KLM het doel om in 2030 volledig emissievrij te opereren, waardoor de hoeveelheid ultrafijn stof drastisch wordt gereduceerd. Inmiddels is 64% van de grondoperatie elektrisch.

In 2014/2015 werd door TNO en het RIVM aangetoond dat het vliegverkeer naast de stoffen waar het tot dan toe voornamelijk om ging (zoals PAK's, fijnstof en NO_x), ook een bron is van ultrafijn stof. Dit ultrafijn stof was tot op dat moment geen aandachtspunt als het gaat om luchtkwaliteit.

Vanaf dat moment zijn onderzoeken in gang gezet om meer zicht te krijgen op de niveaus van ultrafijn stof in de omgeving van Schiphol en op het luchthaventerrein. Daarnaast is onderzoek gestart dat is gericht op de mogelijke gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijn stof uit de luchtvaart. De Kamer is hierover sinds 2015 geïnformeerd. In het eerste kwartaal van 2022 zal het RIVM rapporteren over het onderzoekprogramma dat in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in de periode 2017–2022 is uitgevoerd.

Vraag 3

Vindt u het ook zeer zorgwekkend dat medewerkers in het bovenstaande bericht aangeven dat ze geen collega of werknemer op Schiphol kennen met een andere doodsoorzaak dan kanker, en dit allemaal kregen voordat ze de pensioenleeftijd bereikten?

Antwoord 3

Ik heb deze uitspraak ook gehoord in de uitzending van Zembla en die uitspraak is inderdaad zorgwekkend.

Het Ministerie van IenW heeft na het publiceren de rapporten van het RIVM en TNO in september 2021 er bij de sector op aangedrongen om aan te geven hoe invulling kan worden gegeven aan de aanbevelingen in die rapporten en heeft het belang van onafhankelijkheid benadrukt bij het besluiten over die invulling. Ik heb de sector gevraagd om dit snel en grondig op te pakken.

Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever om te zorgen voor veilige en gezonde werkomstandigheden. Daarom is het goed dat de sector aan de slag gaat met de aanbevelingen van het RIVM voor een gezondheidsonderzoek onder de werknemers en van TNO voor individuele blootstellingsmetingen. Ik heb de sector gevraagd om dit snel en grondig op te pakken, gezien de onzekerheid die dit voor werkenden met zich meebrengt over de gevolgen voor hun gezondheid.

De sector is op dit moment bezig met het oprichten van een sectorbrede taskforce ultrafijn stof en een onafhankelijke begeleidingscommissie, die zich zullen richten op de uitvoering van de aanbevelingen van RIVM en TNO en op te nemen maatregelen om de blootstelling van werknemers aan ultrafijn stof terug te dringen. Voor de begeleidingscommissie wordt een onafhankelijk voorzitter aangetrokken, om de onafhankelijkheid te borgen, zoals door de Kamer is aangedragen en waarop door mijn voorganger is aangedrongen. Ook wordt voorzien in betrokkenheid vanuit de zijde van het personeel, bijvoorbeeld via deelname van vakbonden.

Daarnaast doet het RIVM onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof (gezondheidseffecten van ultrafijn stof op omwonenden). Ook loopt op

dit moment het onderzoek van de Nederlandse Arbeidsinspectie, dit naar aanleiding van klachten over arbeidsomstandigheden.

Vraag 4

Vindt u het ook onbegrijpelijk dat in de 15 jaar dat Schiphol en KLM op de hoogte waren van deze gezondheidsrisico's, zij geen of onvoldoende actie hebben ondernomen om deze te verbeteren?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Hoe staat u tegenover het feit dat de arbodiensten van Schiphol en KLM al 15 jaar geleden zijn begonnen met waarschuwen dat de blootstelling aan de uitlaatgassen zo ver mogelijk moet worden teruggedrongen en dat zij herhaaldelijk genegeerd zijn?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Wat vindt u ervan dat ook de werknemers zelf soms zelfs meerdere malen per dag meldingen maken van onveilige «jetblast»-situaties bij het meldings-systeem van KLM en dat hier vervolgens niets mee wordt gedaan?

Antwoord 6

Het is uiteraard van groot belang dat meldingen van werknemers over onveilige situaties door de werkgever zeer serieus worden genomen. Volgens KLM hebben de meldingen die tot en met 2018 zijn gedaan over onveilige jetblast-situaties grotendeels betrekking op voorwerpen die door de krachtige luchtstromen uit de motoren in beweging kunnen komen en letsel bij het personeel kunnen veroorzaken. Dat heeft er onder meer toe geleid dat KLM hiernaar in 2019 een onderzoek heeft uitgevoerd (SIRA DS-45 Jet Blast hazardous VOPs at SPL centre). Vanaf 2019 gaat het merendeel van de meldingen volgens KLM over luchtkwaliteit. Als vervolg op die meldingen hebben gesprekken plaatsgevonden met een aantal melders in het bijzijn van deskundigen, om vragen te beantwoorden en uitleg te geven over dit onderwerp. Verder geeft KLM aan dat op basis van alle meldingen analyses worden uitgevoerd, onder meer om te zien of er bepaalde trends in de meldingen zijn.

Zie ook het antwoord op vraag 3.

Vraag 7

Vindt u niet ook dat het hier over levensbedreigende situaties gaat die niet zomaar genegeerd moeten kunnen worden?

Antwoord 7

Zo lang niet vast staat wat de gezondheidseffecten zijn van blootstelling aan ultrafijn stof, is het voorbarig om conclusies te trekken. Los van de specifieke kwalificatie van de situaties, is duidelijk dat de situaties die in de Zembla reportage werden getoond zorgwekkend zijn. Actie vanuit de sector is noodzakelijk en het Rijk is daarover ook in overleg met de sector. Zie daarvoor onder meer het antwoord op vraag 3.

Vraag 8

Klopt het dat er nu pas een onderzoek gaande is van de Inspectie SZW om te onderzoeken of werknemers daar wel veilig werken?

Antwoord 8

Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever om te voldoen aan de Arbowet. De arbeidsomstandighedenregelgeving kent doelvoorschriften die in de praktijk door de werkgever worden ingevuld met maatregelen en middelen. De Nederlandse Arbeidsinspectie is de toezichthouder op de naleving van deze regelgeving. De Arbeidsinspectie werkt programmatisch en risicogericht. Hiermee wordt ingezet op het aanpakken van de grootste

risico's en het behalen van een zo groot mogelijk maatschappelijk effect. Daarnaast doet de Arbeidsinspectie onderzoek op grond van meldingen, klachten of andere signalen die binnenkomen. De Arbeidsinspectie is naar aanleiding van twee meldingen in 2021, sinds eind 2021 bezig met een onderzoek op Schiphol, waarin het specifiek gaat over dieselmotoremissie (DME) en vliegtuiguitstoot. Deze onderzoeken lopen nog. Schiphol, KLM en de luchtvaart in algemene zin zijn grote werkgevers en daarmee regelmatig onderwerp van toezicht. Dat kan gaan om zowel arbeidsvoorwaarden als arbeidsomstandigheden. Bij KLM is sinds 2007 breed geïnspecteerd op de verplichtingen met betrekking tot het werken met gevaarlijke stoffen, maar deze inspecties hadden geen betrekking op DME in de buitenruimte of vliegtuiguitstoot. Deze inspecties hebben zich in het bijzonder gericht op carcinogene, mutagene en reprotoxische stoffen (CMR-stoffen). Sinds 2006 zijn inspectieprojecten uitgevoerd met betrekking tot blootstelling aan DME in omsloten situaties (binnenruimten). In deze situaties worden de grootste risico's voor werknemers verwacht.

Vraag 9

Hoe kan het dat in Denemarken het gevaar van ultrafijnstof voor platformmedewerkers al jarenlang is onderkend door de overheid en in Nederland nog geen enkele maatregel is genomen?

Antwoord 9

In het antwoord op vraag 2 is aangegeven dat op Schiphol vanaf 2006 diverse maatregelen zijn uitgevoerd en in gang zijn gezet om de dieselmotoremissies te verminderen. De maatregelen waren en zijn erop gericht om minder fossiele brandstoffen te verbranden, omdat daarbij de betreffende emissies vrijkomen. Die maatregelen leiden er tevens toe dat minder ultrafijn stof wordt uitgestoten, omdat ook ultrafijn stof vrijkomt bij het verbranden van fossiele brandstof.

Toen bekend werd dat op de luchthaven van Kopenhagen maatregelen werden getroffen om de blootstelling van werknemers aan ultrafijn stof te verminderen, heeft Schiphol daar destijds naar gekeken. Het bleek dat bepaalde «Deense» maatregelen op Schiphol al uitgevoerd of in uitvoering waren, zoals elektrificatie van bepaalde activiteiten. Bepaalde andere maatregelen zijn toen om operationele redenen niet op Schiphol overgenomen. Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven, neemt de sector momenteel initiatieven om te bezien hoe de blootstelling van werknemers aan emissies, met name ultrafijn stof, verder kan worden verminderd.

Vraag 10

Klopt het dat het onderzoek dat in 2019 door de Tweede Kamer werd aangevraagd over de gezondheidssituatie van platformmedewerkers op Schiphol niet zoals toegezegd door een onafhankelijke partij wordt gedaan, maar door Schiphol zelf?

Antwoord 10

De motie uit 2019 vraagt «*het RIVM opdracht te geven werknemers op Schiphol mee te nemen in het lopende onderzoek naar effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden van Schiphol*».

Het RIVM heeft in zijn rapport van september 2021 gezegd dat dat niet kan, maar dat wel een onderzoek mogelijk is naar de actuele gezondheidssituatie van de huidige platformmedewerkers. Hiermee is invulling gegeven aan de vraag in de motie.

Het door het RIVM voorgestelde onderzoek valt op grond van de arboregeling onder de verantwoordelijkheid van de werkgever, dus in dit geval onder de verantwoordelijkheid van alle bedrijven die mensen werkzaam hebben op de platforms van Schiphol. Vanuit het Rijk is aangedrongen op onafhankelijkheid bij een dergelijk onderzoek, mede om invulling te geven aan de geest van de motie.

Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven, is de sector bezig met het oprichten van een sectorbrede taskforce ultrafijn stof en een onafhankelijke begeleidingscommissie met een onafhankelijk voorzitter, om de problematiek

in samenhang en zorgvuldig aan te pakken. Ook wordt voorzien in betrokkenheid vanuit het personeel, bijvoorbeeld via deelname van vakbonden. Overigens zijn de mensen die werkzaam zijn op de platforms op Schiphol voor meer dan 90% niet bij Schiphol, maar bij andere bedrijven in dienst. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat bedrijven bedrijfsartsen en arbodiensten inschakelen als het gaat om de gezondheidsaspecten van werknemers. Het behoort tot de taken van bedrijfsartsen en arbodiensten om een onafhankelijke positie in te nemen in de advisering naar zowel werkgever als werknemer. Dat betekent dat in de normale gang van zaken bij gezondheid in relatie tot arbeidsomstandigheden, onafhankelijkheid is ingebouwd via de rol van de bedrijfsarts of arbodienst.

Vraag 11

Wat gaat u doen om de gezondheidssituatie van de platformmedewerkers nu te verbeteren en wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat de gezondheidsrisico's in de toekomst permanent worden teruggedrongen?

Antwoord 11

Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever(s) om de gezondheidssituatie van platformmedewerkers inzichtelijk te maken en indien nodig te verbeteren. Het is daarom aan de bedrijven die werknemers in dienst hebben op de platforms om, indien nodig, maatregelen te nemen om de arbeidsomstandigheden te verbeteren.

Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven is de sector bezig met het oprichten van een sectorbrede taskforce ultrafijn stof en een onafhankelijke begeleidingscommissie met een onafhankelijk voorzitter, om de problematiek in samenhang en zorgvuldig aan te pakken.

Vraag 12

Vindt u ook dat de 20.000 medewerkers die 15 jaar lang onnodig dagelijks zijn blootgesteld aan te grote hoeveelheden uitlaatgassen op het platform van Schiphol recht hebben op compensatie? Zo ja, hoe gaat u hiervoor zorgen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Dit is in eerste instantie een zaak tussen werknemers en werkgevers.

Werkgevers en werknemers op Schiphol zullen hierover met elkaar in gesprek moeten gaan. Het schadeverhaal bij beroepsziekten loopt via het aansprakelijkheidsrecht.

Omdat het schadeverhaal bij beroepsziekten complex is (het vaststellen van de oorzaak van de schade is vaak ingewikkeld en de schadeafhandeling is daardoor tijdrovend en kostbaar) heeft het Ministerie van SZW de commissie Heerts gevraagd advies uit te brengen over een betere organisatie van het proces van schadeafhandeling bij beroepsziekten door blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Naar aanleiding daarvan werkt het Ministerie van SZW aan een tegemoetkomingsregeling voor slachtoffers van ernstige beroepsziekten veroorzaakt door blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Het streven is erop gericht dat de regeling op 1 juli 2022 in werking treedt. Op 10 december 2021 is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van deze regeling². Deze tegemoetkoming komt niet in de plaats van een eventuele schadeloosstelling door de werkgever; de weg naar schadeverhaal door de werkende blijft bestaan.

² Voortgang uitvoering kabinetsreactie commissie Vergemakkelijking Schadeafhandeling Beroepsziekten (commissie Heerts), 10 december 2021, Kamerstuk 25 883, nr. 423