

Vergaderjaar 2024–2025

25 883

Arbeidsomstandigheden

Nr. 532

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN SOCIALE ZAKEN EN WERKGELEGENHEID

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 juni 2025

In het commissiedebat over gezond en veilig werken van 11 juni jl. heb ik toegezegd uw Kamer voor het tweeminutendebat in een brief te informeren over de uitvoering van de motie Van Kent en over mijn toezegging met het RIVM te overleggen over een onderzoek naar de schadelijkheid van vliegtuigmotoremissie (hierna: VME). Hierbij voldoe ik aan deze toezegging. Daarnaast ga ik in deze brief ook in op de stand van zaken over de beoordeling van het artikel over kankerverwekkendheid van glyfosaat en de eventuele consequenties.

Motie Van Kent

De motie Van Kent vraagt de regering zelfstandigen die aan of op het spoor werken onder de Arbeidstijdenwet (hierna: Atw) te laten vallen.¹ Hieronder ga ik, in aansluiting op mijn brieven van 18 februari 2025 (Kamerstuk 29 893, nr. 278) en 28 mei 2025 (Kamerstuk 25 883, nr. 527), in op deze motie.

Ik onderschrijf het doel van de motie Van Kent (en ook de motie Heutink). Namelijk dat de gezondheid en veiligheid van zzp'ers die aan of op het spoor werken geborgd moet zijn. Dit geldt zeker bij nachtwerk, aangezien langdurig nachtwerk risico's voor de gezondheid en veiligheid met zich brengt.

Daarbij wil ik wel opmerken dat deze zzp'ers nu niet onder de Atw vallen omdat dit past bij de eigen verantwoordelijkheid van de zzp'er. Dat betekent echter niet dat zij onbeperkt mogen werken. Hun eigen veiligheid én die van anderen moeten zij vooropzetten en borgen.

Ik zie ook dat de spoorbranche serieuze inzet pleegt op het verbeteren van de veiligheid van alle werkenden op of aan het spoor, inclusief zzp'ers. Dit

¹ Kamerstukken II 2024–2025, 29 893, nr. 277.

doen zij onder meer door een reductie van nachtwerk. Een ander goed voorbeeld waarmee deze sector een stap extra zet is het Veiligheidsprogramma van railAlert, waar het Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP) onderdeel van uitmaakt. Dit digitale systeem registreert certificaten, trainingen en toetsen, die werkenden, in loondienst of zzp, aan het spoor verplicht moeten behalen, én ook de minimale wettelijke rusttijd. Hiermee wordt veilig werken conform de uitgangspunten van de Atw ook een randvoorwaarde voor zzp'ers om te mogen werken aan het spoor.

Er is dus de nodige inzet op de veiligheid van werkenden op of aan het spoor, inclusief zzp'ers. Ik zal bovendien in gesprek blijven met de sector over het beschermen van alle werkenden, inclusief zzp'ers, tegen mogelijke risico's in de nacht. Ook loopt er momenteel een onderzoek van de Arbeidsinspectie naar de inzet van nachtwerk bij reparatie en onderhoud van het spoor.

Dit alles neemt niet weg dat ik vanuit het belang van gezond en veilig werken voor iedereen en dus ook voor zzp'ers zal uitwerken hoe zzp'ers op of aan het spoor onder de Atw kunnen worden gebracht.

Dan moet wel voldaan worden aan het wettelijke vereiste, opgenomen in de Arbeidstijdenwet (artikel 2:7, lid 1), dat dit «noodzakelijk is ter voorkoming van ernstig gevaar voor de veiligheid of de gezondheid van (vele) andere personen.»²

Een belangrijke voorwaarde is ook dat het opleggen van dergelijke aanvullende regelgeving, specifiek voor zzp'ers in de spoorsector, niet tot gevolg mag hebben dat te veel vakbekwame mensen de sector verlaten. Dit is in het bijzonder van belang waar het gaat om zzp'ers in veiligheidsverantwoordelijke functies. Voorkomen moet worden dat de belangrijke opgave om het spoor veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig te maken hierdoor onder druk te staan. Ik zal dan ook het Ministerie van IenW en de sector betrekken bij de uitwerkingen en zal hierbij ook de uitkomsten van het hiervoor genoemde onderzoek van de Arbeidsinspectie betrekken.

Onderzoek naar vliegtuigmotoremissie

In het commissiedebat over gezond en veilig werken van 11 juni jongstleden hebben meerdere fracties mij gevraagd om het RIVM opdracht te geven tot een onderzoek naar de schadelijkheid van vliegtuigmotoremissie (VME). Tijdens het commissiedebat heb ik toegezegd met het RIVM in gesprek te gaan of het RIVM het onderzoeksvoorstel van de FNV kan uitvoeren en of het een meerwaarde heeft als dit onderzoek wordt uitgevoerd door het samenwerkingsverband Lexces, waar het RIVM deel van uitmaakt. Daarnaast vroeg uw Kamer of het RIVM al een uitgewerkt voorstel heeft om de kans op kanker door blootstelling aan VME te onderzoeken. Hierbij voldoe ik aan deze toezegging.

Nog geen uitgewerkt voorstel RIVM

Ik heb het RIVM gesproken over het onderzoeksvoorstel van de FNV en emeritus-hoogleraar Van den Berg. Het RIVM geeft aan dat dit onderzoeksvoorstel bij hen bekend is maar nog verder uitgewerkt moet worden. Het RIVM heeft zelf geen onderzoeksvoorstel ontwikkeld om de kans op kanker door blootstelling aan VME te bepalen. Wel heeft het RIVM in 2021 geconcludeerd dat er inhoudelijke en praktische bezwaren zijn tegen het uitvoeren van een epidemiologisch cohortonderzoek naar de gezondheidsrisico's van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof (UFP) op

² Er zijn nu uitzonderingen voor zzp'ers in de mijnbouw, het vervoer en voor duikwerkzaamheden.

Schiphol. Het RIVM heeft toen aangegeven dat het wel praktisch haalbaar lijkt een dwarsdoorsnede-onderzoek uit te voeren.³

In een dwarsdoorsnede-onderzoek is het niet mogelijk een causaal verband met ziekten zoals kanker aan te tonen. Wel geven de resultaten een indicatie van dit risico.

Onder coördinatie van het samenwerkingsverband VDME, waarin Schiphol en de werkgevers op Schiphol samen optrekken, wordt op dit moment een dergelijk dwarsdoorsnede-onderzoek onder platformmedewerkers uitgevoerd.

Verkenning door RIVM met andere partijen

Omdat er al veel (deel)onderzoeken lopen⁴ bij diverse kennispartijen vindt het RIVM het verstandig om deze in kaart te brengen. Aansluitend kan worden nagegaan in hoeverre deze onderzoeken antwoord geven op de vragen die leven bij de werknemers, de FNV en andere partijen en welke vragen dan nog beantwoord moeten worden. Het is de verwachting van het RIVM dat samenwerking met eerdergenoemde kennispartners (zowel binnen het Lexces als daarbuiten) ook in de uitvoeringsfase van een eventueel aanvullend onderzoek van groot belang is. Het Lexces is hiertoe bereid. Het RIVM geeft aan dat het noodzakelijk is dat voorliggende vragen beantwoord worden. Daarna zou het RIVM in principe onderzoek kunnen (laten) uitvoeren naar de kans op kanker door blootstelling aan VME. Dit vraagt een multidisciplinaire aanpak.

Bovendien is het volgens het RIVM noodzakelijk dat Schiphol en de werkgevers op Schiphol dit onderzoek ondersteunen. Dit omdat zij onder andere de nodige gegevens moeten verzamelen of ontsluiten en toestemming moeten geven tot onderzoek op de werkplekken en bij de werknemers. En tot slot is het van belang dat voldoende platformmedewerkers aan het onderzoek willen meewerken om conclusies te kunnen trekken op groepsniveau.

Om duidelijkheid te krijgen over de hierboven genoemde vragen en uitgangspunten vraag ik het RIVM om in de zomer een verkennende bijeenkomst te organiseren met diverse betrokken partijen waaronder de FNV, emeritus-hoogleraar Van den Berg, het samenwerkingsverband VDME, KWF, gemeente Amsterdam, TNO en vertegenwoordigers van relevante partijen die participeren in het Lexces.

Afhankelijk van de uitkomsten van deze verkenning vraag ik het RIVM dan als volgende stap een onderzoeksvoorstel uit te werken in het najaar. Ook zal ik bekijken in hoeverre het onderzoek financieel haalbaar is. De uitkomsten zal ik met uw Kamer delen. Voorlopige inschatting is dat dit onderzoek dan begin 2026 kan starten, indien voldaan is aan de hierboven geschetste voorwaarden.

Glyfosaat

Tijdens het Commissiedebat heb ik toegezegd om uw Kamer voor het einde van het jaar te informeren over de stand van zaken van de beoordeling van het artikel over kankerverwekkendheid van glyfosaat en de eventuele consequenties.

³ In een dergelijk onderzoek kan gekeken worden naar vroegtijdige gezondheidseffecten bij werknemers die blootstaan aan UFP en andere componenten – waaronder VME – op de luchthavenplatforms.

⁴ Op dit moment lopen diverse (deel)onderzoeken naar de blootstelling en de gezondheid van platformmedewerkers op Schiphol door onder andere IRAS, PMA en NKAL (partijen uit het samenwerkingsverband Lexces) en TNO.

Mijn collega van LVVN heeft het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) gevraagd dit artikel te beoordelen. Zij heeft dit met uw Kamer gedeeld in het vragenuur van dinsdag 17 juni jl. Ook LTO heeft opgeroepen om op de beoordeling van de nieuwe wetenschappelijke studie de hoogste prioriteit te geven. Als er een valide aanwijzing is dat die relatie bestaat, heeft het Ctgb de bevoegdheid om per direct de toelating van een stof op te schorten.

Op 26 juni heeft de Minister van LVVN een voorlopige appreciatie van de wetenschappelijke studie door het Ctgb met de TK gedeeld.⁵ Het betreft een voorlopige appreciatie aangezien het Ctgb alleen beschikt over de publicatie en niet over de achterliggende data van het onderzoek. EFSA en ECHA zullen in de komende maanden een uitgebreide analyse uitvoeren op de studie waarbij ook alle onderliggende ruwe data van het onderzoek worden betrokken. LVVN zal uw Kamer hierover informeren, zodra deze uitgebreide analyse van EFSA en ECHA beschikbaar is. Het Ctgb concludeert in de voorlopige appreciatie onder andere dat de betrouwbaarheid van de studie «niet aanwijsbaar» is en dat het nu van belang is dat Europese experts de onderliggende ruwe data kunnen beoordelen. Het concludeert daarnaast dat, wanneer studie wordt bekeken in samenhang met alle beschikbare studies over carcinogeniteit van glyfosaat, de eerdere op Europees niveau getrokken conclusie blijft staan. LVVN neemt de conclusies van het Ctgb over en zal op basis hiervan geen aanvullende maatregelen nemen.

De Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
J.N.J. Nobel

⁵ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2025Z13406&did=2025D30312