

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IenM/BSK-2013/109320

Uw kenmerk
2013Z09540

Datum 3 juni 2013
Betreft Vragen van de leden Kerstens en Kuiken (beiden PvdA)
aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en
de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over
giftige gassen in vliegtuigen

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik mede namens de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de vragen van de leden Kerstens en Kuiken (beiden PvdA) over giftige gassen in vliegtuigen (ingezonden 16 mei).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de uitzending van het tv-programma Zembla van 9 mei jongstleden met de titel 'Gif in de cockpit', waarin (opnieuw) melding wordt gemaakt van gezondheidsrisico's die piloten en ander cabinepersoneel zouden lopen als gevolg van het vrijkomen van giftige stoffen in de cockpit en de cabine van een vliegtuig?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Welke actie(s) heeft uw ministerie c.q. de in deze bevoegde inspectiedienst(en) na een eerdere uitzending van Zembla hierover (in 2010) ondernomen en wat waren daarvan de resultaten?

Antwoord 2

Die uitzending besteedde aandacht aan een aantal aspecten in relatie tot Fokker vliegtuigen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is nagegaan of er bij de gepresenteerde voorbeelden sprake was van een eenduidige oorzaak die een relatie had met de luchtvaartveiligheid. Dat bleek niet het geval. Door Fokker Services is voor die vliegtuigen een aantal maatregelen genomen. De inspectie is hiervan op de hoogte gesteld door het bedrijf. De uitgevoerde maatregelen hadden geen relatie met veiligheid.

Zoals in eerdere brieven¹ aangegeven, is het Europees agentschap voor veiligheid

¹ TK 31 936 nr. 120 en nr. 133

van de luchtvaart (EASA) primair verantwoordelijk voor vraagstukken met betrekking tot het ontwerp van vliegtuigen. Gezien het internationale karakter van het vraagstuk zijn in eerste instantie de acties die de EASA heeft ondernomen relevant. Naar aanleiding van signalen over mogelijke gezondheidsrisico's heeft van september 2010 tot januari 2012 een besluitvormingstraject gelopen waarbij onder meer inspraak van ruim vierhonderd partijen en meerdere wetenschappelijke studies zijn betrokken. Zoals eerder aangegeven richting uw Kamer (TK 31 936 nr. 120) is de EASA op grond daarvan tot de conclusie gekomen dat er geen reden is voor nadere regelgeving. De EASA heeft daarbij aangegeven de problematiek te monitoren.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IenM/BSK-2013/109320

Vraag 3

Bent u, naar aanleiding van de nieuwe gegevens die in de uitzending van 9 mei naar voren zijn gekomen, thans (wel) van mening dat hier sprake is van een (mogelijk) dusdanig ernstig gezondheidsrisico voor cabinepersoneel en mede daardoor veiligheidsrisico voor vliegtuigpassagiers dat nader onderzoek geboden is? Zo ja, op welke wijze en wanneer neemt u daartoe het initiatief? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

De verschillende rapporten waar in de brief van december (TK 31 936 nr. 120) naar wordt verwezen gaan in op de aspecten die in de uitzending van ZEMBLA zijn aangedragen. De uitzending bevatte geen gegevens die niet reeds bekend waren bij de beantwoording van eerdere schriftelijke Kamervragen over dit onderwerp.

In de uitzending van ZEMBLA heeft de directeur Luchtvaart van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een ieder binnen de sector opgeroepen om problemen te melden. Daarmee heeft hij de regel benadrukt dat een ieder behoort te melden wat van belang is voor de veiligheid. Geen koerswijziging maar wel een helder signaal. Meldingen uit de praktijk zijn ook nodig om een juist beeld te kunnen vormen van de problematiek. Naar aanleiding van die oproep is een zestal meldingen binnen gekomen.

Zoals reeds aangegeven richting uw Kamer² wil ik meer wetenschappelijk onderbouwde informatie over de gezondheidsrisico's van TCP's. Nederland heeft de stof TCP reeds in 2012 aangemeld voor een nadere analyse van de stoffeigenschappen in het kader van het EU-programma REACH. De analyse is in EU verband geagendeerd voor 2014. Het RIVM heeft daarbij het voortouw. Ik zet me in om de gezondheidsaspecten, die voor het personeel in vliegtuigen relevant zijn, onderdeel te laten zijn van het onderzoek.

In de uitzending is gewezen op het aspect van "langdurige" blootstelling aan "lage concentraties". Om hier in het REACH programma efficiënt aandacht aan te kunnen besteden is een helder beeld nodig over welke concentraties en blootstellingsduur beoordeeld moet worden. Ik bespreek met vakverenigingen en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen de blootstellingsaspecten die relevant lijken om te onderzoeken

² TK 31 936 nr. 120 en nr. 133

Vraag 4

In de uitzending wordt melding gemaakt van de opstelling van KLM in dezen; klopt het dat het er op neer komt dat deze problematiek wordt ontkend? Tegelijkertijd echter zou een interne werkgroep ('ardof': 'aircraft-related dangerous oil-fuels') zijn ingesteld die een en ander onderzoekt; is die tegenstelling voor u aanleiding met KLM in overleg te treden? Zo nee, waarom niet?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IenM/BSK-2013/109320

Antwoord 4

De KLM heeft bevestigd dat zoals gemeld in de uitzending er een werkgroep onder voorzitterschap van de President-directeur is ingesteld die aandacht besteedt aan het vraagstuk. Ik acht de wijze waarop de KLM over deze zaak communiceert de verantwoordelijkheid van KLM en wil me daar niet in mengen. Dit mede gezien het EASA standpunt dat er geen sprake is van vliegveiligheid bedreigende aspecten.

Vraag 5

Bent u bereid de al dan niet schadelijkheid van in cockpits en cabines van vliegtuigen vrijkomende stoffen in internationaal verband aan de orde te stellen? Zo ja, wanneer en op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Zoals in antwoord op vraag 2 en vraag 3 is aangegeven is de EASA primair verantwoordelijk voor dit vraagstuk en ben ik van mening dat die verantwoordelijkheid adequaat wordt opgepakt. Ik heb in het Algemeen Overleg Luchtvaart van 19 december 2013 toegezegd om uw Kamer te informeren over ontwikkelingen. In mijn brief van maart (TK 31 936 nr. 133) gaf ik aan dat in het Europese stoffen programma REACH aandacht aan TCP zal worden besteed.

Ik constateer dat er bij diverse partijen behoefte blijft om op de hoogte te blijven over de ontwikkelingen in het kader van TCP. Daarom heb ik EASA schriftelijk verzocht om halfjaarlijks over dit vraagstuk te rapporteren aan de Regelgeving Advies Groep van de EASA en zo nodig in de management board van de EASA aan de orde te stellen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is in beide gremia vertegenwoordigd en zal de ontwikkeling nauwgezet volgen. Indien er relevante ontwikkelingen zijn, zal ik uw Kamer daarover informeren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld