

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag



Ministerie van Defensie

Datum 5 maart 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen over chroom-6 in PC-7 lestoestellen

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Onze referentie

BS2021003597

Afschrift aan

de Voorzitter van de Eerste
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 22
2513 AA Den Haag

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de vragen van het lid Karabulut (SP), over chroom-6 in PC-7 lestoestellen in Woensdrecht. De vragen zijn ingezonden op 11 februari 2021 (Kamerstuk 2021Z02922).

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en betreft
vermelden.*

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Drs. B. Visser

**Antwoorden op schriftelijke vragen van het lid Karabulut (SP) aan de
Staatssecretaris van Defensie over chroom-6 in PC-7 lestoestellen
(kenmerk 2021Z02922), d.d. 11 februari 2021.**

- 1. Is het waar dat in 13 PC-7 lestoestellen van het 131^e squadron op Woensdrecht chroom-6 is vastgesteld? Heeft het onderzoek daarover inmiddels uitsluitel gegeven? Zo nee, wanneer verwacht u dat?**
- 2. Kunt u aangeven op welke wijze de constatering is gedaan en om welke reden het onderzoek is gedaan?**

Ja, dat klopt. Bij onderhoudswerkzaamheden in de PC-7 is in de cockpit en in de *avionics bay*, een compartiment aan de binnenzijde van het toestel waarin elektronische apparatuur is gemonteerd, van één van de PC-7 toestellen stof aangetroffen. Uit voorzorg is gecontroleerd of het aangetroffen stof chroom-6 bevatte. Daarbij is geconstateerd dat dit het geval was. Hierop is het vliegen met de PC-7 tijdelijk stil gelegd en is aan het Coördinatiecentrum Expertise Arbeidsomstandigheden en Gezondheid (CEAG) advies gevraagd.

In 2017 heeft een vergelijkbare situatie plaatsgevonden met chroom-6 houdend stof in de cockpit van de PC-7. Toen hebben luchtmetingen van het CEAG aangetoond dat de grenswaarden niet werden overschreden. Omdat de huidige situatie zeer vergelijkbaar is, heeft het CEAG beoordeeld dat ook in deze situatie een eventuele blootstelling via de lucht (tijdens onderhoud en tijdens vliegen) laag zal zijn en de grenswaarden niet zal overschrijden. Blootstelling via de huid bij onderhoudswerkzaamheden wordt voorkomen door het toepassen van maatregelen zoals het dragen van speciale handschoenen. Het CEAG heeft geadviseerd de toestellen voor ze in gebruik worden genomen schoon te maken.

De veiligheid van de werknemers staat voor mij voorop. Dat is de reden dat het vliegprogramma uit voorzorg is stopgezet. Nadat de PC-7 toestellen zijn schoongemaakt en zijn gecontroleerd, is het vliegen hervat. De toestellen zijn weer inzetbaar en hebben daadwerkelijk gevlogen.

3. Hoe verhoudt dit onderzoek zich tot uw brief van 4 december 2018 waarin u meldt dat voor de PC-7 wel degelijk voor één van de drie lagen chroom-6-houdende verf is gebruikt?

4. Bent u voornemens ook deze laatste laag chroom-6-verf nu te verwijderen? Zo ja, wanneer en welke chroom-vrije verf zal dan worden gebruikt? Zo nee, waarom niet?

In mijn brief van 4 december 2018 over de stand van zaken met betrekking tot de terugdringing van het gebruik van chroom-6 houdende verf op luchtvaartuigen (Kamerstuk 35000 X Nr. 70) en mijn brief van 17 november 2020 over de stand van zaken van chroom-6 bij Defensie (Kamerstuk 35 570 X, Nr. 66) is aangegeven dat voor de PC-7 een chroomvrij verfsysteem is gecertificeerd voor de buitenzijde van de romp en voor de cockpit van het toestel. Dit chroomvrije verfsysteem wordt aangebracht wanneer een toestel van een nieuwe verflaag moet worden voorzien, zodat werknemers geen onnodig risico op blootstelling lopen. In 2018 heeft er een upgrade van de cockpit van de PC-7 plaatsgevonden waarbij in de cockpit een chroomvrij verfsysteem is toegepast. Dit staat los van de situatie in de *avionics bay*, waarin chroom-6 in een compartiment aan de binnenzijde van het toestel is aangetroffen. In de binnenzijde bevindt zich het *airframe* (het skelet) van het vliegtuig dat chroom-6 houdende verf bevat, zoals bij nagenoeg alle vliegtuigen. Het verfsysteem aan de binnenzijde wordt niet vervangen, omdat er geen chroomvrij verfsysteem is gecertificeerd voor afgesloten delen.

In mijn brief van 4 december 2018 over de stand van zaken met betrekking tot de terugdringing van het gebruik van chroom-6 houdende verf op luchtvaartuigen (Kamerstuk 35000 X Nr. 70) schreef ik hierover dat een luchtvaartuig licht en sterk moet zijn. Dit geldt in het bijzonder voor militaire

vliegtuigen die aan grote krachten onderhevig zijn. Corrosie op onderdelen van het *airframe* kan een desastreus effect hebben op de sterkte en daarmee de luchtwaardigheid. Mede om die reden is een chroom-6 houdend verfsysteem dat corrosie actief tegengaat van groot belang voor de vliegveiligheid. Defensie past de arbeidshygiënische strategie toe, zoals beschreven in mijn brief van 4 juli 2019 over toezeggingen over chroom-6 (Kamerstuk 35000 X Nr. 147), in volgorde van substitutie, technische maatregelen, organisatorische maatregelen en persoonlijke beschermingsmaatregelen. Bij werkzaamheden aan de PC-7 worden de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen voor het werken met chroom-6 getroffen.