

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/339554

Uw kenmerk
2021Z23250

Datum 15 februari 2022
Betreft Antwoorden op vragen Bouchallikh, Maatoug (beiden
GroenLinks) en Alkaya (SP) over de Zembla-uitzending
van 9 december 2021 over ultrafijn stof op Schiphol

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de minister van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid, de antwoorden aan op de vragen van de leden Bouchallikh,
Maatoug (beiden GroenLinks) en Alkaya (SP) aan de minister van Infrastructuur
en Waterstaat over het nieuws dat medewerkers van Schiphol ernstige
gezondheidsrisico's lopen als gevolg van blootstelling aan ultrafijnstof
(vraagnummer 2021Z23250, ingezonden 13 december 2021).
Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid De Hoop
(PvdA) (vraagnummer 2021Z23109, ingezonden 10 december 2021).

Vraag 1.
Bent u bekend met de uitzending 'ziek van Schiphol' van Zembla?¹

Antwoord 1.
Ja.

Vraag 2.
Zijn er sinds 2007 meldingen binnengekomen bij de Inspectie SZW over de grote
hoeveelheid uitstoot van ultrafijnstof op Nederlandse luchthavens en het gevaar
daarvan voor platformmedewerkers? Zo ja, hoe zijn deze opgepakt en met welk
resultaat?

Antwoord 2.
Er zijn in totaal twee meldingen gedaan bij de Nederlandse Arbeidsinspectie met
betrekking tot de uitstoot van ultrafijn stof op Schiphol in verband met
platformmedewerkers. De meldingen zijn in 2021 gedaan. Deze meldingen zijn in
behandeling genomen en hebben geleid tot een onderzoek. Deze onderzoeken
lopen nog.

Vraag 3.
Hoe vaak heeft de Inspectie SZW op Schiphol sinds 2007 gecontroleerd op
gezondheidsklachten onder medewerkers als gevolg van uitstoot?

¹ [Ziek van Schiphol - Zembla - BNNVARA](#), 9 december 2021

Antwoord 3.

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 naar aanleiding 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 4.

Wat is er gedaan ter bescherming van de werknemers toen twee jaar geleden bekend werd dat door het RIVM hoge concentraties ultrafijnstof werden gemeten? Is de Inspectie SZW toen in actie gekomen?

Antwoord 4.

Het onderzoek van het RIVM van twee jaar geleden was gericht op de gezondheidsrisico's voor omwonenden, waarbij geen metingen zijn gedaan op het luchthaventerrein. Die zijn wel gedaan in de periode mei-juni 2021. De rapportage hiervan is opgenomen in het TNO-rapport 'Verkenkend onderzoek ultrafijnstof op het Schiphol terrein met behulp van mobiele metingen' van 29 september 2021.

Het is en blijft een verantwoordelijkheid van de werkgever om aan de wet te voldoen en om te zorgen voor veilige en gezonde werkomstandigheden. De Nederlandse Arbeidsinspectie is eind 2021 begonnen met een onderzoek.

Vraag 5.

Klopt de stelling van de FNV dat de veiligheid van de medewerkers op dit moment bij het ministerie geen prioriteit heeft?

Antwoord 5.

Nee, veiligheid en gezondheid van mensen is altijd belangrijk. Het is in de eerste plaats de werkgever die op grond van de Arbowet- en -regelgeving ervoor verantwoordelijk is dat werknemers gezond en veilig hun werk kunnen doen.

Het ministerie van IenW heeft in 2020 het RIVM gevraagd om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor gezondheidsonderzoeken onder werknemers. Dat heeft

in september 2021 geleid tot de publicatie van het RIVM-rapport 'Verkenning haalbaarheid gezondheidsonderzoek werknemers Schiphol'. Bijna tegelijkertijd is het TNO-rapport 'Verkenkend onderzoek ultrafijnstof op het Schiphol terrein met behulp van mobiele metingen' gepubliceerd.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/339554

Het ministerie van IenW heeft na het publiceren van beide rapporten er bij de sector op aangedrongen om aan te geven hoe invulling kan worden gegeven aan de aanbevelingen van het RIVM en TNO 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, gezien de onzekerheid die dit voor werkenden met zich meebrengt over de gevolgen voor hun gezondheid.

Vraag 6.

Kunt u aangeven wat u momenteel onderneemt om de gezondheid van platformmedewerkers te monitoren en te beschermen?

Antwoord 6.

Zie de antwoorden op vraag 4 en 5.

Vraag 7.

Is het interne rapport van Schiphol en KLM uit 2007, dat in de uitzending van Zembla wordt genoemd, bekend bij de Inspectie SZW? Zo ja, wat is er met de conclusies uit dit onderzoek gedaan?

Antwoord 7.

Het interne rapport van Schiphol en KLM uit 2007 is niet gedeeld met de Nederlandse Arbeidsinspectie en was daarom niet bekend. Tijdens het lopende onderzoek heeft de Arbeidsinspectie dit rapport eind 2021 ter beschikking gekregen. Deze informatie wordt betrokken bij het lopende onderzoek.

Vraag 8.

Klopt het dat Schiphol en KLM om subsidie hebben gevraagd bij de rijksoverheid om hun medewerkers te beschermen?

Antwoord 8.

Een dergelijke vraag is niet bekend bij de Rijksoverheid. Schiphol en KLM hebben aangegeven geen subsidie te hebben aangevraagd voor beschermende maatregelen voor medewerkers.

Vraag 9.

Bent u bereid om voor Nederlandse vliegvelden regelgeving in te stellen over het starten van motoren op afstand van werknemers, vergelijkbaar met de regelgeving in Kopenhagen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9.

Zoals in het antwoord op vraag 5 is aangegeven, is de sector nu bezig invulling te geven aan de aanbevelingen van RIVM en TNO. Op basis daarvan zal worden gezien of aanvullende stappen noodzakelijk zijn. Ik wil daar op dit moment niet op vooruitlopen.

Vraag 10.

Klopt het dat KLM niet heeft meegewerkt aan het onderzoek van het RIVM? Wat vindt u daarvan? Bent u bereid KLM hierop aan te spreken?

Antwoord 10.

KLM heeft aangegeven dat een vertegenwoordiger van KLM, ter voorbereiding op het onderzoek van het RIVM naar de haalbaarheid van een gezondheidsonderzoek bij werknemers op Schiphol, in oktober 2020 een oriënterend overleg met medewerkers van het RIVM heeft gevoerd. Daarna heeft deze KLM-vertegenwoordiger de vragenlijst helaas niet ontvangen.

Het RIVM heeft aangegeven dat men de vragenlijst voor het onderzoek niet aan afzonderlijke bedrijven heeft gestuurd, maar aan het Schiphol Airline Operators Committee (SAOC). SAOC heeft de vragenlijst vervolgens verspreid onder de bedrijven die werkzaam zijn op de platforms. De anoniem ingevulde vragenlijsten zijn via het SAOC bij het RIVM aangeleverd. Wat het RIVM kreeg aangeleverd was voldoende om het onderzoek uit te kunnen voeren.

Vraag 11.

Waarom is Schiphol toch opdrachtgever geworden van een nieuw onderzoek? Is het ministerie en/of de Inspectie SZW alsnog bereid zelf opdracht te geven voor een grootschalig onderzoek onder medewerkers door een onafhankelijke partij, waarbij in ieder geval ook individuele blootstelling aan ultrafijnstof wordt meegenomen evenals actuele gezondheidsklachten?

Antwoord 11.

Op grond van de Arbowet en -regelgeving is de werkgever primair verantwoordelijk voor de arbeidsomstandigheden van zijn werknemers. Daarom zijn de bedrijven die actief zijn op de platforms nu aan het bezien hoe ze invulling kunnen geven aan de aanbevelingen van RIVM en TNO. 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.

Schiphol en de andere werkgevers zijn momenteel bezig een sectorbrede taskforce en een onafhankelijke begeleidingscommissie in te stellen. Die commissie krijgt een onafhankelijk voorzitter om de onafhankelijkheid te borgen, zoals gevraagd door uw Kamer en aangegeven in de Kamerbrief van 1 oktober 2021. Ook wordt voorzien in de betrokkenheid van de zijde van het personeel. Onder meer de individuele blootstelling aan ultrafijn stof en de actuele gezondheidstoestand van de medewerkers zijn onderwerpen die in taskforce en begeleidingscommissie aan de orde zullen komen.

Vraag 12.

Wat vindt u ervan dat Schiphol aangeeft uiterlijk in 2030 de vliegtuigen naar de startbanen te gaan slepen? Hoe geeft u uitvoering aan de motie-Alkaya/Bouchallikh (Kamerstuk 35925-XII, nr. 30) om dit proces te versnellen?

Antwoord 12.

Het slepen van vliegtuigen tussen de gates en de start- en landingsbanen, wordt duurzaam taxiën genoemd. Om dit grootschalig op een luchthaven te kunnen invoeren, moet onder meer duidelijk zijn wat dit betekent voor de veiligheid, welke fysieke aanpassingen op de luchthaven nodig zijn, welke operationele procedures moeten worden aangepast, enz. Hier moet zorgvuldig mee worden omgegaan, met name vanwege de veiligheid op de luchthaven, want bij duurzaam taxiën neemt het aantal bewegingen op de luchthaven verder toe.

Om duurzaam taxiën door te kunnen voeren als standaardprocedure op Schiphol zijn er ingrijpende aanpassingen nodig aan de infrastructuur, processen en techniek. Naast de ontwikkeling van de techniek en infrastructuur is er ook tijd nodig voor certificering en goedkeuring. Schiphol is de eerste luchthaven die op grote schaal deze vorm van taxiën wil introduceren voor 2030.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/339554

In het overleg tussen overheid en sector wordt onder meer gezien wat de planning is om deze stappen zo efficiënt mogelijk te doorlopen en daarbij wordt rekening gehouden met het verzoek in de genoemde motie om het proces te versnellen. Duidelijk is dat het nog geruime tijd zal duren voordat duurzaam taxiën is ingevoerd, dus zullen in de tussentijd andere maatregelen moeten worden getroffen door werkgevers om de werknemers voldoende te beschermen. Welke maatregelen dat zijn, wordt gezamenlijk uitgewerkt in de sectorbrede taskforce.

Vraag 13.

Wanneer gaat u van start met het actuele onderzoek naar de gezondheid van platformmedewerkers en bent u van plan om de medewerkers ditmaal te betrekken bij de opzet en uitvoering van het onderzoek?

Antwoord 13.

Zie de antwoorden op de vragen 5 en 11.

Vraag 14.

Wat is de reden dat TNO tot op heden geen blootstellingsonderzoek heeft uitgevoerd waardoor nog steeds niet bekend is aan welke concentraties medewerkers worden blootgesteld?

Antwoord 14.

In het TNO-rapport 'Verkenkend onderzoek ultrafijnstof op het Schiphol terrein met behulp van mobiele metingen' van 29 september 2021 is aangegeven dat één van de (aanvullende) doelstellingen van het onderzoek was het verkrijgen van "*Een eerste indruk van de toepasbaarheid van draagbare UFP sensoren voor het in kaart brengen van de persoonlijke blootstelling van medewerkers van Schiphol.*" In het rapport is aangegeven welke conclusies daarover zijn getrokken en tot welke aanbevelingen dat heeft geleid. Zoals in het antwoord op vraag 11 is aangegeven, beziet de sector momenteel hoe invulling kan worden gegeven aan die aanbevelingen. Een van de aanbevelingen is een "*vervolgonderzoek uit te voeren naar de persoonlijke blootstelling van medewerkers die waarschijnlijk het meest belast zijn (o.a. platform medewerkers, bagagemedewerkers)*". Dit is een onderwerp dat in de nog in oprichting zijnde sectorbrede taskforce en begeleidingscommissie aan de orde zal komen.

Vraag 15.

Deelt u de mening dat de rijksoverheid als aandeelhouder van Schiphol en KLM net zo goed verantwoordelijk is voor de bescherming van werknemers als de werkgever?

Antwoord 15.

Het zorgdragen voor een veilige en gezonde werkomgeving is op grond van de Arbowet en -regelgeving een taak van een bedrijf en niet van de aandeelhouders van dat bedrijf.

Het is natuurlijk wel de insteek van het Rijk om te zorgen dat mensen gezond en veilig kunnen werken. Dat heeft de hoogste prioriteit en daar zetten wij ons ook voor in, samen met alle relevante partijen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 16.

Deelt u de mening dat huidige en voormalige medewerkers van Schiphol recht hebben op compensatie, indien zij door hun werkzaamheden gezondheidsschade hebben opgelopen?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/339554

Antwoord 16.

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.

Vraag 17.

Bent u bereid om de directies van KLM en Schiphol te ontbieden om uitleg te geven over de gang van zaken omtrent de interne klachtenprocedure en de wijze waarop met meldingen van medewerkers is omgegaan?

Antwoord 17.

Het ministerie is op dit moment in overleg met Schiphol over de invulling van de aanbevelingen van het RIVM en TNO. Zoals in het antwoord op vraag 11 is aangegeven, is de sector bezig met het oprichten van een sectorbrede taskforce en onafhankelijke begeleidingscommissie, die zich zullen buigen over de vervolgstappen die nodig zijn. Ook wordt voorzien in betrokkenheid vanuit de zijde van het personeel.

Gelet op het hiervoor staande, is het nu niet nodig om te doen wat in de vraag wordt gesteld.

Wel spoort het ministerie partijen aan om alles in het werk te stellen om de veiligheid en gezondheid van de werknemers te waarborgen. De werkgevers geven aan dit belang ook te zien.

Vraag 18.

Zijn de risico's van ultrafijnstof bij bedrijven op en rondom luchthavens opgenomen in de plannen voor risico inventarisatie en –evaluatie?

Antwoord 18.

² Voortgang uitvoering kabinetsreactie commissie Vergemakkelijking Schadeafhandeling Beroepsziekten (commissie Heerts), 10 december 2021, 25883-423.

Volgens de Arbowet en -regelgeving moet de werkgever een Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) van de arbeidsrisico's hebben gemaakt. Aan de hand daarvan moeten maatregelen worden getroffen om de geïnventariseerde risico's aan te pakken.

De Nederlandse Arbeidsinspectie neemt het bekijken van de RI&E van betrokken werkgevers op Schiphol mee in het eerdergenoemde lopende onderzoek.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/339554

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers