

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

1915

Vragen van de leden **Lacin** en **Van Kent** (beiden SP) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over *blootstelling van werknemers aan vervuilde en schadelijke lucht op luchthaven Schiphol* (ingezonden 10 februari 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) en antwoord van Minister **Koolmees** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) (ontvangen 5 maart 2021).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de door 1125 luchthavenmedewerkers beantwoorde enquête «Werken op Schiphol»,¹ welke ook aangehaald is in diverse mediaberichten?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u geschrokken van de melding dat Schipholmedewerkers regelmatig werken in de jetblast (uitlaatgassen) van opstartende en taxiënde voertuigen? Zo nee, hoe beoordeelt u dit?

Antwoord 2

Het is onvermijdelijk dat mensen die op het platform van een luchthaven werken tot op zekere hoogte aan de uitlaatgassen van een vliegtuig worden blootgesteld. Er worden op Schiphol diverse maatregelen genomen om de

¹ FNV 2020 (<https://www.fnv.nl/getmedia/8792b3f1-d42c-468a-b5ea-7111f592b4d4/Werken-op-Schiphol-december-2020.pdf>)

² AT5, «FNV: «Onveilige arbeidsomstandigheden op Schiphol,» 14 december 2020 (<https://www.at5.nl/artikelen/206176/fnv-onveilige-arbeidsomstandigheden-op-schiphol>)
RTL Nieuws «Werken op Schiphol is niet veilig én niet gezond,» 14 december 2020 (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5202997/werken-schiphol-niet-gezond-niet-veilig-vakbond-fnv>)

Trouw, «Werken op Schiphol is ongezond en onveilig, waarschuwt FNV. «We zijn meer poppetjes dan mensen,» 14 december 2020 (<https://www.trouw.nl/binnenland/werken-op-schiphol-is-ongezond-en-onveilig-waarschuwt-fnv-we-zijn-meer-poppetjes-dan-mensen-b16495db/>)

blootstelling te beperken. Kortheidshalve verwijs ik u aanvullend naar de antwoorden op de vragen 3, 6, 11 en 12.

Vraag 3

Deelt u de overtuiging dat blootstelling van werknemers aan vliegtuigmotoremissie net als blootstelling aan dieselmotoremissie zeer ongewenst is?

Antwoord 3

Voor iedereen geldt dat het ongewenst is dat men wordt blootgesteld aan stoffen die de gezondheid kunnen schaden. Daarom is in de arbeidsomstandighedenwetgeving opgenomen dat de werkgever de plicht heeft om te zorgen voor een doeltreffende bescherming van de veiligheid en gezondheid van werknemers.

Vraag 4

Bent u op de hoogte van het feit dat op vliegveld Kopenhagen elektrisch slepen (push-back) van vliegtuigen de eerste keuze is?³

Antwoord 4

We zijn op de hoogte van het document waarnaar in de vraag wordt verwezen en waarin is opgenomen dat push-back een maatregel is om lokale emissies te reduceren.

Vraag 5

Bent u op de hoogte van het feit dat op vliegveld Kopenhagen een vliegtuig alleen weg mag taxiën met één draaiende motor wanneer slepen (push-back) onmogelijk is, zodat de blootstelling van werknemers aan uitlaatgassen vermindert?⁴

Antwoord 5

We zijn op de hoogte van het document waarnaar in de vraag wordt verwezen en waarin sprake is van regels voor het taxiën met één draaiende motor.

Vraag 6

Deelt u de mening dat dit voorbeeld van bronaanpak ook op een vergelijkbaar vliegveld als luchthaven Schiphol de regel zou moeten zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ook op Schiphol is sprake van bronaanpak. Zo wordt aan de pieren push-back toegepast. Push-back is noodzakelijk, omdat de vliegtuigen aan de pieren met de neus naar de terminal staan geparkeerd en niet zelfstandig achteruit kunnen rijden. Als een vliegtuig door een push-back-truck op de rijbaan is geduwd, wordt het vliegtuig losgekoppeld en zal het zelfstandig vooruit naar de startbaan taxiën.

De motoren van de vliegtuigen worden pas tijdens of na de push-back opgestart, dus niet op de opstelplaats. Hierdoor wordt de blootstelling van werknemers bij de opstelplaatsen aan uitlaatgassen van de vliegtuigen verminderd. De meeste vliegtuigen worden op Schiphol aan pieren afgehandeld, dus de bronaanpak met push-back-trucks wordt op Schiphol op de meeste vliegtuigen toegepast.

Slepen, dat in vraag 5 wordt genoemd, is iets anders dan push-back. Bij slepen wordt een extern voertuig aan het vliegtuig gekoppeld, waarna het vliegtuig over langere afstand vooruit wordt voortgetrokken. In april 2020 is op Schiphol een programma gestart om duurzaam taxiën mogelijk te maken. Onderdeel van dit programma is een proefproject met de zogeheten Taxibot. De Taxibot lijkt op een normale push-back-truck. De Taxibot blijft echter na het achteruit duwen aan het vliegtuig gekoppeld en sleept het vliegtuig

³ The Danish Ecocouncil 2012, «Air pollution in airports; Ultrafine particles, solutions and successful cooperation» (<https://roadmaponcarcinogens.eu/wp-content/uploads/2018/05/Air-pollution-in-airports.pdf>)

⁴ The Danish Ecocouncil 2012, «Air pollution in airports; Ultrafine particles, solutions and successful cooperation» (<https://roadmaponcarcinogens.eu/wp-content/uploads/2018/05/Air-pollution-in-airports.pdf>)

vervolgens vooruit naar het begin van de startbaan. Op die manier hoeft het vliegtuig de eigen motoren niet te gebruiken om van de rijbaan bij de gate naar de startbaan te rijden en hoeft het de eigen motoren pas in te schakelen vlak voor de start. Een taxibot kan ook worden ingeschakeld om een vliegtuig na de landing van de landingsbaan naar de gate te slepen.

Het programma Duurzaam Taxiën⁵ van Schiphol voorziet in een haalbaarheidsstudie naar de inpassing van duurzaam taxiën in de dagelijkse operatie, waarbij onder meer aandacht wordt besteed aan veiligheid, de reductie van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, de schaal waarop taxibots kunnen worden ingezet en consequenties voor de verkeersleiding en piloten. Een reductie van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zal naar verwachting leiden tot een vermindering van de blootstelling van werknemers aan die stoffen.

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB, Artikel 3.2.1) is voorgeschreven dat een drie- of viermotorig vliegtuig na het landen met één uitgeschakelde motor van de landingsbaan naar de afhandelingsplaats moet taxiën. Veruit het grootste deel van de vliegtuigvloot op Schiphol zijn tweemotorige toestellen. Het is niet mogelijk om in zijn algemeenheid voor die vliegtuigen voor te schrijven dat ze één motor moeten uitschakelen als ze gaan taxiën, zoals in vraag 5 wordt genoemd, omdat niet alle tweemotorige toestellen op één motor kunnen taxiën. Daarom zijn er vliegtuigfabrikanten die nadrukkelijk aangeven dat het taxiën van hun tweemotorige toestellen op één motor niet is toegestaan. Overigens taxiën tweemotorige vliegtuigen op Schiphol, waarbij het wel mogelijk is om één motor uit te schakelen, daadwerkelijk veelvuldig op één motor van of naar de gate.

Vraag 7

Deelt u de overtuiging dat wanneer Schiphol en daar opererende luchtvaartmaatschappijen deze genoemde regel niet toepassen, zij eerst moeten aantonen met metingen waarom deze voorzorg niet noodzakelijk is?

Antwoord 7

Zoals hiervoor aangegeven is in de arbeidsomstandighedenwetgeving opgenomen dat de werkgever de plicht heeft om te zorgen voor een doeltreffende bescherming van de veiligheid en gezondheid van werknemers. Het is aan de werkgever om te besluiten welke maatregelen in dat kader worden genomen.

Op de platforms van de luchthaven zijn niet alleen werknemers van Schiphol actief, maar ook werknemers die in dienst zijn van diverse externe bedrijven die door de luchtvaartmaatschappijen worden ingeschakeld. Daarom is het in dit geval aan alle verschillende werkgevers, inclusief Schiphol, om te beoordelen welke maatregelen doeltreffend kunnen zijn.

Vraag 8

Bent u bereid om de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid te laten inventariseren of de maatregelen op Schiphol voldoende zijn om blootstelling aan jetblast te voorkomen?

Antwoord 8

De verschillende werkgevers op de luchthaven, inclusief Schiphol zelf, zijn verantwoordelijk voor het nemen van afdoende maatregelen om blootstelling aan schadelijke stoffen te beperken. Het meetprogramma dat in opdracht van Schiphol door TNO zal worden uitgevoerd, zal inzicht geven in de niveaus van ultrafijn stof waaraan werknemers bloot kunnen staan. Op basis daarvan zullen de werkgevers moeten bezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

De Inspectie SZW wacht de uitkomsten hiervan af en betreft dit bij het toezicht op de naleving van de arbeidsomstandigheden op Schiphol.

⁵ Voor meer informatie over het programma Duurzaam taxiën zie <https://nieuws.schiphol.nl/schiphol-en-partners-starten-proef-met-duurzaam-taxiende-vliegtuigen/> en <https://www.schiphol.nl/nl/innovatie/pagina/duurzaam-taxien-wat-levert-het-ons-op/>.

Vraag 9

Kunt u de Kamer verder informeren over de voortgang van het meetprogramma ultrafijnstof op Schiphol?

Antwoord 9

Het meetprogramma ultrafijn stof⁶ op het luchthaventerrein wordt in opdracht van Schiphol Group door TNO opgesteld en uitgevoerd. Het programma stond gepland in de eerste helft van 2020, maar is toen niet uitgevoerd vanwege het sterk verminderd vliegverkeer als gevolg van de Covid-19-crisis⁷.

De huidige verwachting is dat het meetprogramma begint in het tweede kwartaal van 2021.

Vraag 10

Bent u op de hoogte van het feit dat Deense onderzoekers in tegenstelling tot het voornemen van TNO⁸ wél persoonsgebonden metingen uitgevoerd hebben met draagbare ultrafijnstofmeters, omdat dit volgens hen nodig is voor een betrouwbaar beeld van de blootstelling op werkdagen per persoon en per functie?⁹

Antwoord 10

Het is bekend dat in Denemarken metingen zijn uitgevoerd met draagbare meetapparatuur.

Vraag 11

Waarom wordt deze persoonsgebonden aanpak niet gevolgd in aanvulling op metingen met vaste installaties op Schiphol?¹⁰

Antwoord 11

Het meetprogramma van Schiphol heeft tot doel om inzicht te verkrijgen in de verspreiding en concentratieniveaus van ultrafijn stof op het terrein van Schiphol. Hierdoor wordt een beeld verkregen van de mogelijke concentraties aan ultrafijn stof waaraan medewerkers kunnen worden blootgesteld en de belangrijkste bronbijdragen van ultrafijn stof op het terrein van Schiphol. Er wordt gemeten met grote, geavanceerde meetapparatuur, zoals ook is gebruikt bij de meeste metingen in het RIVM-onderzoekprogramma van ultrafijn stof rond Schiphol, dus buiten het luchthaventerrein. De meetapparatuur wordt in het meetprogramma van Schiphol in auto's ingebouwd, zodat metingen op elke plaats op het luchthaventerrein kunnen worden uitgevoerd. Kleine meetapparatuur die is geschikt voor persoonsgebonden metingen, zoals is gebruikt in de Deense studie, is nog niet uitvoerig getest voor ultrafijnstofmetingen op luchthavens. Het is daarom nog de vraag hoe deze kleine meetapparatuur presteert in het meten van specifiek ultrafijn stof van vliegtuigen.

Om daarin inzicht te verkrijgen, wordt in het meetprogramma op Schiphol de kleine meetapparatuur wel gebruikt, maar dan wel op dezelfde plaats en op hetzelfde moment als waar de grote, geavanceerde meetapparatuur wordt ingezet. Hierdoor meet de kleine meetapparatuur het ultrafijn stof op dezelfde plaats en tegelijkertijd met de grote apparatuur. Door de meetresultaten van de grote en kleine meetapparatuur te vergelijken, wordt inzicht verkregen in de meetprestatie van de kleine meetapparatuur.

De hiervoor beschreven aanpak in het meetprogramma op Schiphol borduert op deze manier verder op de resultaten van de Deense studie. In die studie is namelijk een aantal vragen opgeworpen, zoals de vraag of de kleine meetapparatuur voor ultrafijn stof betrouwbaar genoeg is om concentraties ultrafijn stof op een luchthaven te meten en wat de bijdragen/effekten van bepaalde bronnen op de concentraties ultrafijn stof zijn.

⁶ Voor meer informatie over het Actieplan ultrafijn stof van Schiphol zie <https://www.schiphol.nl/schiphol-als-buur/pagina/actieplan-ultrafijnstof/>

⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 398

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 785

⁹ Møller KL, Thygesen LC, Schipperijn J, Loft S, Bonde JP, et al. (2014) Occupational Exposure to Ultrafine Particles among Airport Employees – Combining Personal Monitoring and Global Positioning System. PLoS ONE 9(9): e106671. doi:10.1371/journal.pone.0106671

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 785

Vraag 12

Herinnert u zich de toezegging dat Schiphol onder andere interne en externe vertegenwoordigers van werknemers en werknemersorganisaties zal betrekken bij het opzetten van een meetprogramma voor ultrafijnstof?¹¹

Antwoord 12

Ja. Daarom heeft Schiphol begin 2020 een klankbordgroep met vertegenwoordigers van werknemers en werknemersorganisaties geformeerd. De samenstelling van deze klankbordgroep is zodanig dat zowel de werknemers die in dienst zijn van Schiphol zijn vertegenwoordigd als de werknemers die in dienst zijn van de diverse externe bedrijven die op de platforms van de luchthaven actief zijn, bijvoorbeeld voor bagageafhandeling en tanken. In het eerste kwartaal van 2020 stond een bespreking van deze klankbordgroep over het meetprogramma ultrafijn stof gepland, omdat het meetprogramma in het tweede kwartaal van 2020 zou worden uitgevoerd. Het meetprogramma is toen echter niet uitgevoerd vanwege het sterk verminderd vliegverkeer als gevolg van de Covid-19-crisis. De geplande vergadering van de klankbordgroep in het eerste kwartaal van 2020 is daarom niet doorgegaan.

Schiphol is van plan het meetprogramma ultrafijn stof in het tweede kwartaal van 2021 te starten. Voorafgaand daaraan zal een bespreking met de klankbordgroep worden gepland.

Vraag 13

Bent u op de hoogte van het feit dat de arbeidsomstandighedenwet en goede praktijken voorschrijven dat belanghebbende werkenden vanaf het begin betrokken worden bij het arbeidsomstandighedenbeleid en op zijn minst gehoord moeten worden voordat er een besluit valt? Zo ja, waarom voldoet u hier niet aan?

Antwoord 13

Volgens de arbeidsomstandighedenwet voert de werkgever overleg met de ondernemingsraad of de personeelsvertegenwoordiging over aangelegenheden die het arbeidsomstandighedenbeleid betreffen, alsmede over de uitvoering van dit beleid. In het geval van de luchthaven Schiphol zijn de belanghebbende werknemers vaak niet in dienst van Schiphol, maar werken voor externe bedrijven, zoals bagageafhandeling- en schoonmaakbedrijven die worden ingehuurd door luchtvaartmaatschappijen. Daarom heeft Schiphol een arboplatform georganiseerd, waarin de werknemers van Schiphol en van de externe bedrijven zijn vertegenwoordigd. In dit platform heeft onder meer de FNV zitting.

Specifiek voor het meetprogramma ultrafijn stof is, zoals aangegeven, een aparte klankbordgroep geformeerd. Het meetprogramma dat TNO in overleg met het RIVM op basis van wetenschappelijke inzichten en afwegingen heeft geformuleerd, wordt vóór de metingen uitgevoerd in deze klankbordgroep gepresenteerd en besproken. Op basis van die bespreking kunnen nog bepaalde wijzigingen in het programma worden aangebracht. Hiermee wordt voldaan aan het tijdig horen van belanghebbende werknemers.

Vraag 14

Deelt u de mening dat de inbreng van werkenden en werknemersorganisaties noodzakelijk is om tot doeltreffende oplossingen te komen die recht doen aan de praktijk? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Ja. Schiphol geeft hier uitvoering aan door in een klankbordgroep met werknemers en werknemersorganisaties het voorgestelde meetprogramma voor ultrafijn stof te bespreken.

¹¹ Antwoord vraag 7 (2020Z02997); Antwoord van Minister van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 6 april 2020)

Vraag 15

Waarom schrijft u in een schriftelijk overleg vervolgens dat TNO in overleg met het RIVM reeds beslist heeft over de opzet van een meetprogramma zonder inbreng van belanghebbende werknemers en hun werknemersorganisaties?¹²

Antwoord 15

In het schriftelijk overleg is aangegeven dat TNO in overleg met het RIVM de onderzoeksaanpak heeft bepaald. Die aanpak houdt in dat gebruik wordt gemaakt van nauwkeurige meetapparatuur die door plaatsing op een voertuig mobiel wordt gemaakt en dat geen gebruik wordt gemaakt van persoonsgebonden meetapparatuur. Deze aanpak is door de betreffende deskundigen van TNO en RIVM op basis van wetenschappelijke inzichten en afwegingen geformuleerd en staat daarom niet ter discussie. In het antwoord op vraag 11 is een toelichting gegeven op de aanpak.

Verder is in het schriftelijk overleg aangegeven dat voor medewerkers van Schiphol een klankbordgroep wordt georganiseerd. Dit is in de antwoorden op de vragen 12 tot en met 14 bevestigd. Dit kan leiden tot aanpassing van het meetprogramma als het gaat om waar en wanneer wordt gemeten. Het meetprogramma voorziet in een actieve betrokkenheid van de medewerkers op Schiphol. Zij worden ook zelf in staat gesteld om metingen op door hen gekozen locaties uit te voeren, uiteraard onder begeleiding van TNO om te waarborgen dat de metingen op de juiste manier worden uitgevoerd. Er is dus voorzien in de in de vraag genoemde inbreng van werknemers.

Vraag 16

Beschouwt u de eerder gepresenteerde gezamenlijke werkwijze van overheid, onderzoeksinstituten en sociale partners op vliegveld Kopenhagen¹³ nog steeds als een voorbeeld van een goede praktijk?

Antwoord 16

Een werkwijze waarin alle betrokkenen op een constructieve wijze met elkaar samenwerken om dingen op te pakken, is uiteraard een goede praktijk. Daarom is het belangrijk dat Schiphol werknemers en werknemersorganisaties betreft bij het meetprogramma, zoals in de antwoorden op de vragen 12 tot en met 15 is aangegeven.

Vraag 17

Deelt u de overtuiging dat coördinatie noodzakelijk is om blootstelling van werkenden aan schadelijke en kankerverwekkende uitlaatgassen te verminderen op de door meerdere bedrijven gedeelde werkvloer van Schiphol? Zo ja, welke rol ziet u hierin voor uzelf?

Antwoord 17

Om inzicht te krijgen in de gezondheidseffecten van het ultrafijn stof in de uitlaatgassen van vliegtuigen wordt momenteel door het RIVM een uitgebreid onderzoekprogramma uitgevoerd. Daarom kan nog geen oordeel worden gegeven over de kwalificatie van de effecten die in de vraag is opgenomen. Zoals in het antwoord op vraag 13 is aangegeven, heeft Schiphol een arboplatform georganiseerd, waarin de werknemers van Schiphol en van de externe bedrijven zijn vertegenwoordigd.

Vraag 18

Waarom volgt u dit voorbeeld van samenwerking tussen onderzoeksinstituten, overheidsinstanties en sociale partners niet, maar kiest u voor een gefragmenteerde aanpak waarbij de werknemers om wier gezondheid het gaat nauwelijks inspraak hebben?

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 785

¹³ Conference Preventing work-related cancer «Examples of cooperation between social partners, Lars Broogaard, academic secretary at 3f Kastруп, Denmark, gives insight in the social dialogue and workgroup to reduce the amount of carcinogen substances at Copenhagen airport,» 24 mei 2016, Amsterdam

Antwoord 18

Zoals in de antwoorden op de vragen 12 tot en met 16 is aangegeven, is er voor het meetprogramma ultrafijn stof op het luchthaventerrein Schiphol juist sprake van de samenwerking die in de vraag wordt bedoeld. De werknemers worden betrokken bij de opzet en uitvoering van het meetprogramma.

Vraag 19

Gaat u dit voorbeeld opvolgen door als mede-eigenaar en belast met de bescherming van de arbeidsomstandigheden het initiatief te nemen tot gezamenlijk overleg tussen sociale partners om de blootstelling van werkenden aan schadelijke en kankerverwekkende uitlaatgassen op luchthaven Schiphol te verminderen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Kortheidshalve wordt verwezen naar de voorgaande beantwoording. Verder wijzen we nog op het feit dat, in reactie op de motie Lacin¹⁴, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het RIVM heeft gevraagd om te adviseren over een gezondheidsonderzoek voor platformmedewerkers op Schiphol.

Vraag 20

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 20

Ja.

¹⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 827.