

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

3189

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)* (ingezonden 16 juni 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 10 juli 2023).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het feit dat op Schiphol wel concentratiemetingen voor ultrafijnstof (UPF) worden uitgevoerd, die iets zeggen over de blootstelling van (platform)medewerkers, maar dat zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), zoals benzeen en formaldehyde niet worden gemeten?

Antwoord 1

Ja, Schiphol voert (op dit moment) concentratiemetingen uit naar UFP, niet naar ZZS¹. Schiphol geeft aan dat hieraan prioriteit is gegeven, omdat uit eerdere oriënterende metingen naar bepaalde stoffen van de ZZS-lijst (bijvoorbeeld PAK's en benzeen) naar voren is gekomen dat de concentraties van deze stoffen zich ruim onder de arbogrenswaarden bevinden. Dat prioriteit wordt gegeven aan UFP betekent niet dat andere stoffen uit beeld zijn. Zie hiervoor de antwoorden op de vragen 2 en 3.

Vraag 2

Wordt er op een andere wijze onderzoek gedaan naar de blootstelling van (platform)medewerkers aan ZZS uit de uitlaatgassen of aan andere schadelijke stoffen? Zo nee, is hier vanuit het voorzorgsbeginsel van de werkgever geen verplichting toe?

Antwoord 2

Schiphol heeft desgevraagd aangegeven dat het Institute for Risk Assessment Sciences van de Universiteit Utrecht (IRAS) in opdracht van Schiphol en het Samenwerkingsverband Vliegtuig- en Dieselmotoremissies (voorheen genaamd de Taskforce stoffen) een blootstellingsonderzoek aan het vormgeven is om inzicht te krijgen in blootstelling van platformmedewerkers aan

¹ In de TNO-notitie «Emissieberekening ZZS luchthavens», die op 30 maart 2023 aan de Kamer is aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 1051 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officieelbekendmakingen.nl)) worden de volgende stoffen als ZZS uit vliegtuigen gekwalificeerd: 1,3-butadien, formaldehyde, benzeen, naphthalen, 1-methylnaphthalen, 2-methylnaphthalen, isopropylbenzeen en Crotonaldehyde.

ultrafijn stof (UFP) gedurende een werkdag. Het Samenwerkingsverband is momenteel met het IRAS in gesprek om te bezien of stoffen die als ZZS zijn aangemerkt, afkomstig van vliegtuigmotoren, onderdeel kunnen zijn van dit blootstellingsonderzoek.

Volgens de Arboregelgeving is de werkgever verantwoordelijk voor het vaststellen van de aard, mate en duur van blootstelling aan alle stoffen die gevaarlijk voor de gezondheid kunnen zijn. Vervolgens moeten maatregelen worden getroffen om blootstelling aan die stoffen weg te nemen of tot het minimale te beperken. Als stoffen kankerverwekkende, mutagene of reprotoxische eigenschappen hebben, gelden strengere eisen. Voor deze stoffen geldt dat werkgevers verplicht zijn maatregelen te nemen om blootstelling aan deze te stoffen tot het minimum te beperken. Ook als de werkelijke blootstelling lager is dan is toegestaan volgens de wettelijke grenswaarde voor die stoffen. Om werkgevers te helpen zijn de stoffen die die eigenschappen in elk geval hebben, vastgelegd in de SZW-lijst². De voorbeelden die u noemt, benzeen en formaldehyde, zijn beide opgenomen in de SZW-lijst als kankerverwekkend. Zeer zorgwekkende stof (ZZS) is overigens geen begrip in de Arboregelgeving, maar komt uit de milieuregelgeving.

De Arbeidsinspectie eist als onderdeel van het eerste eisenpakket aan Schiphol en aan de werkgevers van platformmedewerkers het opstellen van een volledige Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) en een Plan van Aanpak. Daar horen de bovenstaande verplichtingen bij: vaststelling van de aard, mate en duur van blootstelling en het nemen van maatregelen conform de arbeidshygiënische strategie. De Arbeidsinspectie eist ook in meer detail wat (een deel van) die maatregelen moeten zijn en verbindt daar termijnen aan.

Vraag 3

Klopt het dat er voor medewerkers in de industrie blootstellingsnormen voor ZZS zijn en arboregels die de gezondheid van werknemers moeten beschermen?

Antwoord 3

De term ZZS komt niet voor in de Arboregelgeving, maar is een milieu-term die slaat op uitstoot naar de lucht, niet op blootstelling van medewerkers. Voor wat betreft blootstelling van werkenden aan gevaarlijke stoffen gelden er concrete normen op basis van de Arboregelgeving, namelijk grenswaarden. Voor veel stoffen zijn wettelijke grenswaarden vastgesteld. De werkgever is verplicht deze te gebruiken bij de invulling van zijn arboverplichtingen. De stoffen waarvoor grenswaarden zijn opgesteld komen vaak, maar niet per definitie overeen met stoffen op de ZZS-lijst.

Als er geen wettelijke grenswaarde is vastgesteld voor een stof, is de werkgever verplicht zelf een niveau vast te stellen waarbij blootstelling geen gezondheidsschade oplevert en die te gebruiken voor zijn arbobeleid. Voor kankerverwekkende en mutagene stoffen geldt dat, als het technisch niet mogelijk is om blootstelling volledig te voorkomen door het wegnemen van de bron van de blootstelling, de blootstelling altijd tot het technisch zo laag mogelijk niveau moet worden gebracht.

Vraag 4

Bent u het ermee eens dat een veilige werkomgeving een universeel recht is en ook voor medewerkers van een luchthaven vergelijkbare blootstellingsnormen zouden moeten gelden?

Antwoord 4

Ja, daar bestaat geen verschil van mening over: werkenden in ons land hebben recht op een gezonde en veilige werkomgeving. Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven, gelden voor alle bedrijven dezelfde blootstellingsnormen. De Arbeidsinspectie houdt toezicht op de naleving van de Arboret- en regelgeving.

² Recentste versie via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-30.html>.

Vraag 5

Kunt u er, mogelijk na overleg met uw collega's van VWS en SZW, voor zorgen dat ook Nederlandse luchthavens blootstellingsonderzoek gaan doen bij platformmedewerkers aangaande ZZS?

Antwoord 5

Het vaststellen van de aard, mate en duur van blootstelling aan gevaarlijke stoffen van werknemers is de verantwoordelijkheid van de betreffende werkgevers. De Arboret verplicht hen hiertoe. Schiphol heeft aangegeven regelmatig contact te hebben met de regionale luchthavens om hen bij te praten over de status en aanpak van het programma vliegtuig- en dieselmotoremissies op Schiphol. Daar waar Schiphol informatie en/of kennis kan delen, ervaringen kan uitwisselen of samen met andere luchthavens kan optrekken, wordt dat gedaan. De regionale luchthavens hebben over deze materie ook onderling contact.

Een kort overzicht:

- Bij Eindhoven Airport zijn de afgelopen twee maanden blootstellingsmetingen naar UFP gedaan, hierbij zijn stoffen die als ZZS zijn aangemerkt niet meegenomen.
- Rotterdam The Hague Airport gaat blootstellingsonderzoeken uitvoeren naar UFP, hiervan zijn stoffen die als ZZS zijn aangemerkt geen onderdeel.
- Bij Groningen Airport Eelde wordt in augustus 2023 een blootstellingsonderzoek uitgevoerd voor UFP en koolstof.
- Lelystad airport gaat dit jaar onderzoek doen naar stoffen die als ZZS zijn aangemerkt.
- Maastricht Aachen Airport heeft in mei 2022 een onderzoek laten uitvoeren naar UFP en elementair koolstof.

Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven, wordt met IRAS gezien of stoffen die als ZZS zijn aangemerkt, onderdeel kunnen worden van het blootstellingsonderzoek op Schiphol. Het resultaat hiervan zal worden gedeeld met de regionale luchthavens.

De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen op dit gebied.

Vraag 6

Kan parallel hieraan alvast bekeken worden hoe blootstelling aan schadelijke stoffen verminderd zou kunnen worden en wat er juridisch nodig is om dit te realiseren?

Antwoord 6

Zoals in de Kamerbrief van 22 december 2022 over luchtvaartemissies³ is opgenomen, is begin 2022 door de sector een Taskforce opgericht rond de aanpak van blootstelling van medewerkers aan UFP. Die aanpak is verbreed naar andere emissies. Vandaar ook de naamsverandering naar Samenwerkingsverband Vliegtuig- en Dieselmotoremissies. Dit Samenwerkingsverband zet in op maatregelen zoals het terugdringen van APU-gebruik en langere pushback, welke conform de eisen van de Arbeidsinspectie binnen nu en de komende jaren zullen worden gerealiseerd.

Wat de juridische borging betreft, schrijft de Arboretgeving regels voor en liggen er (ontwerp)eisen van de Arbeidsinspectie, beide gericht op minimalisatie van de blootstelling aan schadelijke stoffen.

Voor de langere termijn is in het Duurzame luchtvaartakkoord vastgelegd dat op Schiphol in 2030 zero carbon emissions voor de grondgebonden activiteiten geldt. Dat heeft tot gevolg dat platformpersoneel dan niet meer blootgesteld wordt aan gevaarlijke stoffen uit die grondgebonden activiteiten. Daarnaast is afgesproken dat in 2030 duurzaam taxiën de standaardoperatie is op Schiphol, wat zorgt voor een verdere vermindering van de uitstoot van

³ Kamerstuk 31 936, nr. 1022 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl).

gevaarlijke stoffen door vliegtuigen. Ook zal op termijn de inzet van alternatieve brandstoffen tot minder uitstoot leiden.

Vraag 7

Is bekend in hoeverre zorgen over gezondheid en arbeidsomstandigheden meespelen bij het tekort aan werknemers op Schiphol? Zou het vooruitzicht op verbetering Schiphol een aantrekkelijker werkgever kunnen maken?

Antwoord 7

Het is niet bekend in hoeverre deze zorgen invloed hebben op de arbeidskrachte op Schiphol. Samen met de luchthaven en vakbonden zijn de Ministeries van IenW en van SZW in gesprek over verbeteringen van de arbeidsomstandigheden op Schiphol. Er zijn sinds 2022 dan ook verschillende ontwikkelingen ingezet met betrekking tot arbeidsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden en gezondheid. Zo zijn er (tijdelijke) toeslagen gegeven, rustruimtes verbouwd en wordt er onderzocht of het verminderen van het aantal grondafhandelingsbedrijven een positief effect heeft op de arbeidsomstandigheden.

Een gezonde werkplek met goede werkomstandigheden kan, evenals goede arbeidsvoorwaarden, een positieve invloed hebben op het aantrekken van nieuwe werknemers. Het is hierbij primair aan de werkgevers om ervoor te zorgen dat de arbeidsomstandigheden naar behoren zijn en om nieuwe werknemers aan te trekken.

Vraag 8

Kunt u reageren op het bericht dat de FNV uit de «Taskforce Vliegtuiguitstoot» is gestapt?⁴ Heeft de vakbond gelijk in haar bewering dat werkgevers al vele jaren weten dat vliegtuiguitstoot schadelijk is, maar men de erkenning daarvan op de lange baan schuift om aan claims te ontkomen?

Antwoord 8

Het is belangrijk dat de uitstoot van schadelijke stoffen op Schiphol wordt teruggedrongen, dat is iets dat de volle aandacht heeft van de rijksoverheid. Het vertrek van de FNV uit het Samenwerkingsverband wordt betreurd. Het was van toegevoegde waarde dat werknemers daarin vertegenwoordigd waren. De onafhankelijk voorzitter van de begeleidingscommissie van het Samenwerkingsverband heeft laten weten dat hij eerder geen signalen heeft gehad dat de FNV overwoog zich terug te trekken en de argumentatie van de FNV hiervoor niet herkent.

De Minister van SZW heeft tijdens het CD Gezond en veilig werken op 15 juni 2023 aangegeven dat ze in gesprek gaat met de FNV en Schiphol. Dit onder meer om meer klemming te krijgen van de uitspraak van de FNV over het door de werkgevers op de lange baan schuiven van erkenning van de schadelijkheid van vliegtuiguitstoot.

Vraag 9

Bent u van plan om de drie eisen van de FNV over te nemen en uit te voeren dan wel uitvoering af te dwingen?

Antwoord 9

De Minister van SZW gaat in gesprek met de FNV en Schiphol, onder meer over de door de FNV genoemde onafhankelijkheid van de uit te voeren onderzoeken.

Daarnaast heeft de FNV aangegeven versnelling te willen in de plannen voor het creëren van een gezonde werkomgeving. Op dit punt zijn de termijnen relevant die de Arbeidsinspectie in haar eerste pakket eisen aan Schiphol en de afhandelingsbedrijven stelt. Op korte termijn, binnen enkele maanden, moeten de werkgevers op Schiphol zorgen voor een volledige RI&E samen met een Plan van Aanpak. Ook moeten zij hun werknemers een periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek aanbieden, waarin wordt gekeken naar de gezondheidseffecten van blootstelling aan vliegtuiguitstoot en dieselmotoremissie. Schiphol en de afhandelingsbedrijven hebben aan de Arboregels

⁴ FNV, 14 juni 2023 (<https://www.fnv.nl/nieuwsbericht/sectornieuws/schiphol/2023/06/fnv-stapt-uit-taskforce-vliegtuiguitstoot>).

en de eisen van de Arbeidsinspectie te voldoen binnen de gestelde termijnen. Anders krijgen de bedrijven een boete.

Vraag 10

Verwacht u schadeclaims door gezondheidsschade van werknemers op Schiphol? Wie is volgens u aansprakelijk? Treft de overheid blaam voor gezondheidsschade doordat regelgeving achterbleef en handhaving tekortschoot?

Antwoord 10

In de Arbowet- en regelgeving is geregeld dat de werkgever verantwoordelijk is voor een gezonde en veilige werkomgeving. Op naleving van de verplichtingen uit de Arbowet wordt toegezien door de Arbeidsinspectie.

In de civielrechtelijke arbeidsverhouding tussen een werknemer en een werkgever is het mogelijk dat de werknemer de werkgever aansprakelijk stelt voor schade die hij/zij heeft opgelopen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. De beoordeling hiervan geschiedt aan de hand van artikel 7:658 van het Burgerlijk Wetboek. De civiele rechter beoordeelt dergelijke aansprakelijkheidsclaims. Dit staat los van de instrumenten van de Arbeidsinspectie.

Er was en is geen sprake van achterblijvende regelgeving. Er bestond altijd al de verplichting op grond van de Arbowetgeving om blootstelling van werknemers aan gevaarlijke stoffen te voorkomen dan wel zoveel mogelijk te beperken. De werkgevers waren hier dus al aan gehouden.

Zoals gezegd is het belangrijk dat iedereen veilig en gezond moet kunnen werken. Iedereen die misstanden, onveilige of ongezonde arbeidsomstandigheden tegenkomt, kan laagdrempelig en eenvoudig een melding doen bij de Arbeidsinspectie.⁵ Dat kan ook anoniem.

⁵ Dat kan via www.nlarbeidsinspectie.nl onder *melden*, of telefonisch via 0800 5151.