



**PvdA**  
Rotterdam

**GROEN**  
**LINKS**  
ROTTERDAM

## Schriftelijke vragen cf. art. 32 van het Reglement van Orde

11-03-2025

### **Betreft: Arbonormen? Die zijn op vakantie op de luchthaven!**

De PvdA Rotterdam maakt zich al langer hard voor het personeel op onze luchthavens. Vanuit verschillende instanties zoals vakbond FNV wordt al langer gewaarschuwd voor de arbeidsomstandigheden op luchthavens. Er zijn al meerdere momenten geweest waar er op de luchthavens ingegrepen moest worden omdat er niet aan de Arbonormen werd voldaan. In mei 2023 kwam de arbeidsinspectie nog met een onderzoek dat de Arbonormen op luchthavens niet werden gerespecteerd. Uit het onderzoek kwam naar voren dat straalmotoren vaak direct gericht staan op medewerkers. Deze straalmotoren stoten stoffen uit die leiden tot ontstekingsreacties in het hart- en vaatstelsel, oxidatieve stress, verhoogde hartslag, afwijkingen in het hartritme, COPD, astma verminderde groei en ontwikkeling van ongeboren kinderen en kanker. Over deze schendingen van de Arbonormen hebben we op 2 juni 2023 en 19 juli 2023 nog schriftelijke vragen gesteld. Vooralsnog lijkt de situatie voor werknemers niet te verbeteren op onze luchthavens. Hierop hebben we al op 19 juli 2023 schriftelijke vragen gesteld op de beantwoording hierop hebben we de volgende aanvullende vragen<sup>1</sup>:

1. In de antwoorden op vraag 7 wordt gesteld dat RTHA bezig is met het vervangen van de door diesel aangedreven Ground Powered Units met een elektrische variant. In 2024 zou de totale GPU-vloot vervangen zijn. Wat is hier de huidige stand van zaken op?
2. In de antwoorden op vraag 8 wordt gesteld dat RSG (Royal Schiphol Group) een intern plan van aanpak aan het opstellen is om de emissie van vliegtuigmotoren op het platform verder te beperken voor RTHA. Is dit plan van aanpak al af en kan deze openbaar gemaakt worden?
3. Volgens de antwoorden op vraag 12 werd er nog onderzocht welke maatregelen door RTHA genomen konden worden. De termijn waarop deze maatregelen ingevoerd konden worden lag aan de benodigde implementatietijd. Kan het college aangeven welke maatregelen genomen gaan worden en wat de implementatietijd hiervan is?
4. Het standpunt van het college was destijds dat het doel om de emissies naar beneden te brengen en zodoende betere arbeidsomstandigheden te creëren nog niet is behaald. Hoe ziet het standpunt van het college er nu uit?

We zijn 10 januari 2025 op een bijeenkomst geweest van de FNV waarin deze en andere organisaties zoals de KWF hun zorgen uiten over de gezondheidsrisico's van fijnstof uit vliegtuigmotoren op werknemers. FNV gaf aan dat het onverantwoord is dat werknemers wel gevraagd wordt in de vliegtuiguitstoot (VME) te werken, maar dat er nog geen onderzoek loopt om te onderzoeken hoe hoog het risico op ziekte is, de zogenaamde dosisresponsrelatie. Er zijn immers duidelijke signalen vanuit de wetenschap dat werken in de vliegtuiguitstoot gevaarlijk is. Het lopende periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek (PAGO) of een mogelijk blootstellingsonderzoek gaat hier geen antwoord op geven. Een gebrek aan de PAGO is dat je in feite al te laat bent als werknemers ziek worden. Daarnaast verstoort de

---

<sup>1</sup> <https://gemeenteraad.rotterdam.nl/Reports/Document/1797123c-9125-4cc2-921a-f2f76aad2d22?documentId=d53aed51-5dae-4d61-bec7-405871f00ba4>

gelijktijdige blootstelling aan dieselmotoremissie (DME) de attributie van ziekte aan blootstelling, omdat DME waarschijnlijk dezelfde gezondheidsschade veroorzaakt als VME volgens wetenschappers. Het meten van individuele stoffen met blootstellingsonderzoek zal slechts beperkt inzicht geven, omdat het niet opheldert hoe de mix van stoffen tezamen gezondheidsschade veroorzaakt. Daarnaast vertelde professor Van den Berg dat de massa van individuele stoffen niet leidend is bij toxiciteit, door de kleine deeltjesgrootte kan vliegtuiguitstoot ook al gevaarlijk zijn bij een lage massa. Laboratoriumonderzoek van het RIVM bevestigt dit: "Genotoxicity induced even at the relatively low PM deposition doses."<sup>2</sup>

Het KWF had hier nog recent een brandbrief over naar de minister gestuurd waarin ze stellen dat "Met het oog op de samenstelling van vliegtuiguitstoot, waarin onder meer polycyclische aromatische koolwaterstoffen en ultrafijnstof voorkomen, is het aannemelijk dat blootstelling het risico op kanker verhoogt."<sup>3</sup> Daarnaast spreekt KWF de zorg uit, dat door het nalaten van onderzoek, "de conclusies getrokken worden dat de huidige, door de Arbeidsinspectie opgelegde maatregelen niet voldoende waren."

Wij vinden deze signalen verontrustend, daarom hebben we de volgende vragen voor de wethouder:

5. Hoeveel mensen die in Rotterdam wonen, werken op RTHA en Schiphol. Hoeveel is dit van het geheel?
6. Is RTHA al in gesprek met werknemers over het verbeteren van werkomstandigheden als het om de gezondheidsgevolgen van VME gaat en het creëren van een veilige werkomgeving?
7. Is het college van mening dat het nemen van verantwoordelijkheid voor de gezondheid van platformwerkers, conform het Handboek MVO,<sup>4</sup> verwacht mag worden van RSG?
8. Is het nemen van maatregelen die de blootstelling van werknemers aan VME, buiten de wettelijke verplichting om, urgent volgens het college? Zo ja, waarom?
9. Is het college van mening dat internationaal toonaangevend onderzoek naar de kans op kanker onder werknemers door VME bijdraagt aan de gevoelde urgentie voor maatregelen in Nederland en daarbuiten?
10. Vind het college het belangrijk dat andere (inter)nationale luchthavens ook de gevaren van vliegtuiguitstoot gaan erkennen, zodat ook daar werknemers beschermd worden door dezelfde preventieve maatregelen?
11. Hoe gaat het college om met de waarschuwing van KWF: dat voorkomen moet worden dat het gevaar van VME door het nalaten van onderzoek onderschat wordt, met als gevolg onherstelbare gezondheidsschade voor werknemers?
12. Is het college bereid om als aandeelhouder van RSG te pleiten voor een basisonderzoek onder leiding van het RIVM naar de kans op kanker door VME. Bijvoorbeeld door onderzoek naar de dosisresponsrelatie van VME voor genotoxische schade onder platformmedewerkers?
13. Is het college bereid om als aandeelhouder van Royal Schiphol Group te pleiten om de gelijktijdige blootstelling aan DME en VME te erkennen als oorzaak voor het oplopen van beroepsgerelateerde ziekte onder platformwerkers?

---

<sup>2</sup> G. Melzi, J. van Triel, E. Durand, A. Crayford, I. K. Ortega, R. Barrellon-Vernay, E. Duistermaat, D. Delhaye, C. Focsa, D. H.A. Boom, I. M. Kooter, E. Corsini, M. Marinovich, M. Gerlofs-Nijland, F. R. Cassee, Toxicological evaluation of primary particulate matter emitted from combustion of aviation fuel, Chemosphere, Volume 363, 2024, 142958, ISSN 0045-6535, <https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2024.142958>.  
<https://www.rivm.nl/publicaties/toxicological-evaluation-of-primary-particulate-matter-emitted-from-combustion-of>

<sup>3</sup> Brandbrief KWF onderzoek gezondheidseffecten schipholmedewerkers

<sup>4</sup> <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-eeead199c66a7b89f2c066b4e040f1943b04af04/pdf>

Ook op het gebied van fysieke belasting voor de werknemers van vliegvelden maakt de FNV zich nog steeds zorgen. Hierover hebben we eerder ook al schriftelijke vragen gesteld aan het college. Op Schiphol bijvoorbeeld zijn niet alle gemonteerde tilhulpen geschikt voor hun taak. Daarbij zijn ook niet voor alle processen tilhulpen beschikbaar. Bij het laden van narrow-body vliegtuigen bijvoorbeeld moet nog steeds bagage van de kar getild worden. Met deze nieuwe informatie hebben we de volgende vragen aan de wethouder:

14. Heeft het college een overzicht van knelpunten en concrete plannen bij het oplossen van fysieke overbelasting op RTHA?
15. Is het college bereid om als aandeelhouder van RSG te pleiten om naar betere concrete oplossingen te zoeken voor het zware tilwerk op onze luchthavens
16. Daarbij is het herkenbaar en doeltreffend labelen van tillasten door werkgevers in Nederland verplicht. Toch wordt het labelen van koffers op luchthavens vaak nog niet gedaan. Hoe staat het hiermee in RTHA?
17. Als het labelen van tillasten nog niet structureel gedaan wordt op RTHA is het college bereid om ervoor te zorgen dat gemakkelijk herkenbare en doeltreffende gewichtsindicaties de praktijk gaat worden om de gezondheid van werknemers te beschermen?

De gemeente Amsterdam heeft recent ook nog een position paper uitgebracht over de balans tussen Schiphol en haar omgeving.<sup>5</sup> Hierin geeft de gemeente Amsterdam aan dat ze zes doelen willen bereiken. Zoal het bevorderen van een gezonde, schone en veilige leef- en werkomgeving en het verbeteren van de arbeidsomstandigheden en voorwaarden op Schiphol. De gemeente Amsterdam zet in op het verbeteren van arbeidsomstandigheden door het beter beschermen tegen ultrafijnstof en het toewerken naar betere arbeidsvoorwaarden met een eerlijk loon.

18. Hoe kijkt het college naar de inzet van de gemeente Amsterdam op het verbeteren van arbeidsomstandigheden en voorwaarden voor vliegveldpersoneel? Kan hierbij worden ingegaan op de betere bescherming tegen vliegtuiguitstoot? Kan de gemeente Rotterdam hier nog lessen uit trekken?
  - a. Zo nee, waarom niet?
19. Hoe kijkt het college specifiek naar de inzet op het versneld invoeren en intensiveren van emissiebeperkende maatregelen voor vliegtuigen en grondmaterieel?
20. Hoe kijkt het college over het algemeen naar de position paper over Schiphol die uitgebracht is door de gemeente Amsterdam? Zitten hier elementen in die ook in Rotterdam doorgevoerd kunnen worden?

Ik kijk uit naar uw beantwoording.

Met vriendelijke groet,



**Co Engberts**  
PvdA Rotterdam



**Marvin Biljoen**  
GroenLinks

---

<sup>5</sup> <https://openresearch.amsterdam/nl/page/110160/position-paper-schiphol-naar-een-nieuwe-balans-tussen-schiphol-en>