

Over kankerverwekkende vliegtuiguitstoot



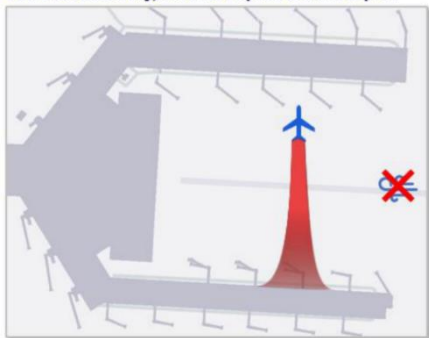
Vliegtuiguitstoot is kankerverwekkend. Uit [onderzoek van het RIVM](#) blijkt dat vliegtuiguitstoot 21 stoffen bevat die volgens Europese wetgeving geclassificeerd zijn als carcinogeen en/of mutageen, waaronder verschillende metalen en poly-aromatische koolwaterstoffen (PAK's). Daarnaast blijkt uit [wetenschappelijk onderzoek](#) dat vliegtuigmotoruitstoot (VME) daadwerkelijk dezelfde gezondheidsschade kan veroorzaken als dieselmotoremissie (DME).

De blootstelling van platformwerkers aan VME op Schiphol is hoog. Ter vergelijking: platformwerkers op [Luchthaven Kopenhagen](#) staan blootgesteld aan gemiddeld **37.000 ultrafijne deeltjes** per kubieke centimeter. Platformwerkers op [Schiphol](#) die dezelfde taken uitvoeren, staan blootgesteld aan gemiddeld **70.000 tot 116.000 ultrafijne deeltjes** per kubieke centimeter.

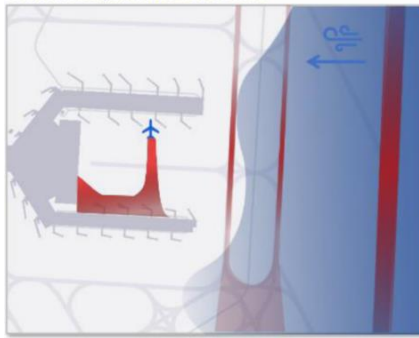
Onzeker is hoe groot de kans op kanker en andere ziektes is door VME. De **dosisresponsrelatie**. Met het oog op de samenstelling van VME, de hoge blootstelling, wetenschappelijke kennis over biologische werkingsmechanismen en verhalen van platformwerkers is de **kans op kanker op Schiphol hoger**. Onderzoek bij medewerkers naar dit risico ontbreekt nog.

Het gevolg hiervan is dat we niet weten of de aangekondigde maatregelen platformwerkers **voldoende beschermen**. Als platformwerkers ziek worden, is er geen uitzicht op **erkenning** vanuit bedrijven. Urgentie is nodig zodat de luchtvaartindustrie sleepvoertuigen gaat ontwikkelen voor **alle typen vliegtuigen**.

Peak is stationary, smaller impact around D-pier



Peak moves, and UFP levels rise



Verspreiding van vliegtuiguitstoot op het platform als het windstil is en in het geval van zijwind. In de praktijk komt de uitstoot van meerdere vliegtuigen tegelijk.
Bron: Schiphol Group.

Is vliegtuiguitstoot (VME) gevaarlijker dan dieselmotoremissie (DME)?

Tijdens onvolledige verbranding van fossiele brandstoffen, wordt er een mix van schadelijke stoffen uitgestoten. [Deense onderzoekers](#) hebben aangetoond dat DME en VME **gelijkenissen** vertonen in de gezondheidsschade die ze veroorzaken. Het is nog onduidelijk hoeveel DME en VME verschilt. [Zwitserse onderzoekers](#) hebben aangetoond dat het

In het kort

Het RIVM heeft 21 kankerverwekkende stoffen gevonden in vliegtuigmotoremissie (VME).

Wetenschappers hebben aangetoond dat het plausibel is dat VME dezelfde gezondheidsschade veroorzaakt als dieselmotoremissie (DME).

De blootstelling aan VME is op Schiphol 2 tot 3 keer zo hoog in vergelijking met luchthaven Kopenhagen.

Door VME en DME is er een grotere kans op kanker voor medewerkers, maar het precieze effect is nooit onderzocht voor medewerkers.

Hierdoor:

- blijft onduidelijk of maatregelen voldoende zijn;
- staan ziek geworden platformwerkers alleen en weten niet waar ze aan toe zijn;
- ontbreekt de urgentie in de luchtvaart om zelf maatregelen te nemen.
- er is geen erkenning vanuit bedrijven dat dit kankerverwekkend is.

“Ik nodig de mensen van boven graag uit om ook eens een maandje hier in de uitstoot van die kisten te komen werken.”

~ Ufuk Ayranci,
teamcoördinator

genotoxisch potentieel van de PAK's in VME 5 tot 90 keer zo hoog is in vergelijking met dieselmotoren. Een andere zorg is het grote gehalte aan ultrafijne deeltjes in VME. Schadelijke en kankerverwekkende stoffen kunnen in **ultrafijne vorm** dieper het lichaam binnendringen. VME kan daardoor niet alleen longschade, hart- en vaatziekten en kanker veroorzaken, maar ook de hersenen bereiken.

Waarom is er nog geen onderzoek onder werknemers gestart?

De ministeries van SZW en I&W zien het niet als hun rol en ook niet als hun **verantwoordelijkheid** om ervoor te zorgen dat er alsnog onderzoek onder platformwerkers op Schiphol komt. Ondanks het [signaal van het RIVM](#) dat er nog weinig onderzoek gedaan is naar de risico's van VME voor werknemers, willen de ministeries niet verder gaan dan een adviesaanvraag bij de Gezondheidsraad op basis van het **weinig onderzoek dat er is**.

Wat kan ik doen als raadslid of Tweede Kamerlid?

Het is bizar dat er zoveel signalen zijn dat VME een serieus gezondheidsrisico is voor werknemers, maar dat de daadkracht ontbreekt om te onderzoeken hoe groot het gevaar is voor werknemers en medeburgers. Ondertussen blijken platformwerkers komende jaren nog steeds in de VME werken. Dit is als collega, werkgever, medeburger, maar ook **aandeelhouder, raadslid en Kamerlid**, niet acceptabel.

Het RIVM is in Nederland deskundig genoeg om onderzoek naar de dosis-responsrelatie onder werknemers op te zetten en te coördineren. Daarnaast is het voor **internationale erkenning** belangrijk dat een gerenommeerd instituut dit onderzoek publiceert. Werkgevers staan hiervoor open, maar alleen overheden, [waaronder gemeentes](#), kunnen het RIVM een opdracht geven. Dit betekent niet dat de overheid het onderzoek moet betalen.

- ✓ **Gezond werken** is een grondrecht: in dit geval heeft ook de NLA geconstateerd dat niet aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Roep bedrijven op om ziekte door vliegtuiguitstoot te erkennen als beroepsziekte.
- ✓ In de uitzending van Zembla (22 december) blijkt dat rechten van werkers (zoals het opvragen van een overzicht met welke gevaarlijke stoffen je in aanraking komt) onder druk staan. Deze rechten moeten worden gewaarborgd en bedrijven aangepakt die deze rechten overtreden.
- ✓ Vraag hoe snel de introductie van sleepvoertuigen verloopt, wat de impact van elke stap is, en hoe lang het gaat duren voordat **alle vliegtuigen** weggesleept worden. Vraag na wat de afwegingen zijn waarom het niet sneller kan.
- ✓ Vraag om onderzoek onder leiding van het RIVM naar de dosis-responsrelatie van VME voor **genotoxische schade**.
- ✓ Ga alleen akkoord met **concrete stappen**. Wijzen op voorbeeldrol Schiphol heeft afgelopen jaren tot te weinig geleid.

Alsof iedereen wegstijgt

We weten allemaal dat een auto stoffen uitstoot die niet goed voor je zijn. Als we het echter over de uitstoot van vliegtuigen hebben, lijkt het alsof iedereen wegstijgt, alsof we niet allang weten dat die erg slecht voor je zijn.

In 2002, toen ik begon op de luchthaven, stond ik af en toe in die uitstoot. Nu er veel meer vliegbewegingen zijn, sta ik er meerdere keren per dag in. Je staat verdorie dagelijks je werkkloffie uit te schudden, dat kan toch niet?

~ Tom Blom, fuel operator

➔ Heb je naar aanleiding van de expertmeeting of deze hand-out nog vragen, neem dan contact op met luchtvaart@fnv.nl.