

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 162

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2013

Op 4 juli 2013 heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn vragen aan het RIVM met betrekking tot de effecten van TCP op de gezondheid van piloten, cabinepersoneel en passagiers en welk onderzoek noodzakelijk is om hierop antwoord te geven (Kamerstuk 31 936, nr. 157).

Aan het RIVM heb ik de volgende vragen gesteld:

1. Richt de REACH stofevaluatie van TCP zich op de TCP varianten die worden toegevoegd aan de smeerolie van vliegtuigmotoren?
2. Is er een eenduidige norm beschikbaar voor beleidsmatige toepassing bij langdurige blootstelling aan TCP zonder onaanvaardbare risico's voor volksgezondheid?
3. Wanneer er geen eenduidige norm bestaat, is er informatie voorhanden die inzicht geeft in de dosis-effect relaties bij blootstelling aan TCP in de lucht? Deze informatie is essentieel om tot de beleidsmatige vastlegging van een norm te kunnen komen
4. Kan er inzicht worden gegeven in de relevantie van de verschillende varianten waarin TCP kan voorkomen?

Daarnaast heb ik het RIVM gevraagd in hoeverre de stofevaluatie, die in het kader van de REACH verordening (Vo 1907/2006, Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals) wordt uitgevoerd hier antwoord op geeft, dan wel hier aan kan bijdragen (Kamerstuk 31 936, nr. 157). In mijn brief aan de Kamer heb ik ook toegezegd de Kamer te berichten over wat uiteindelijk is besloten in REACH-verband.

Reactie RIVM

Op 24 juli jl. heb ik een reactie ontvangen van het RIVM op de door mij gestelde vragen (bijgevoegd¹). Door het RIVM wordt voorgesteld om de vragen te beantwoorden langs twee sporen:

1. De geëigende REACH procedures.
Het RIVM geeft hierbij aan dat onder REACH de zorg over de gezondheidsaspecten van TCP in vliegtuigen tot uitdrukking kan worden gebracht door middel van een verbreding van de scope van de voorgenomen stofevaluatie naar de luchtvaartsector.
2. In een dialoog met stakeholders uit de luchtvaartsector.
RIVM stelt vast dat, mede gezien de complexiteit van de luchtvaartsector (internationaal karakter, langdurige besluitvormingsprocessen), zorgvuldigheid in het proces geboden is. Wanneer de stofevaluatie de zorg over blootstelling aan TCP bevestigt, dan zullen de betrokken bedrijven bijvoorbeeld risicobeperkende maatregelen moeten nemen. Dergelijke maatregelen moeten internationaal worden overeengekomen. Internationaal draagvlak is derhalve essentieel.

Ad 1) REACH

In het Lidstaatcomité van het Europees Agentschap voor chemische stoffen (ECHA) heeft Nederland inmiddels voorgesteld om de stofevaluatie van TCP in REACH verband te verbreden tot de luchtvaart. Formele besluitvorming hierover door het Lidstaatcomité is voorzien in december 2013. Na instemming door het Lidstatencomité met de uitbreiding van de scope van de stofevaluatie, zal begin 2014 het RIVM, in opdracht van ECHA, met de stofevaluatie starten. Het RIVM zal mij periodiek over de voortgang van deze activiteiten berichten. Vooruitlopend op deze besluitvorming heeft ECHA op 26 september jl., ook op verzoek van Nederland, ingestemd om aanvullende informatie op de vragen bij de producenten over die TCP varianten die in vliegtuigen worden gebruikt en als neurotoxisch bekend staan.

Ad 2) Dialoog met de luchtvaartsector

Ook hebben de eerste gesprekken met de luchtvaartsector plaatsgevonden. Met de diverse partijen is o.a. verkend op welke wijze internationale afstemming zo optimaal mogelijk kan plaatsvinden en hoe internationaal draagvlak kan worden gecreëerd voor de resultaten van het REACH-onderzoek naar de effecten van TCP op de gezondheid.

Kort gedingprocedure KLM (september 2013)

Tot slot zou ik u nog willen informeren over een kort gedingprocedure waarbij KLM op 18 september 2013 door de Rechtbank Amsterdam is verplicht om een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de aanwezigheid en concentratie van TCP in de cabinelucht van de Boeing 737 toestellen. De meetverplichting vloeit voort uit de Arbowetgeving. De eiser is piloot bij KLM en stelt dat hij ernstige gezondheidsklachten ondervindt omdat giftige bestanddelen uit de motorolie (TCP) van de door hem bestuurde KLM-vliegtuigen in de lucht van de cabine komen.
<http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBAMS:2013:5980>

De voortgang in REACH verband is essentieel omdat er op dit moment geen eenduidige norm beschikbaar is die aangeeft aan welke concentratie van TCP in de lucht mensen langdurig kunnen worden blootgesteld

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

zonder dat er sprake is van onaanvaardbare risico's voor de volksgezondheid. Een dergelijk norm is noodzakelijk om te kunnen komen tot de beoordeling van gemeten waarden.

Indien er sprake is van relevante ontwikkelingen of nieuwe informatie zal ik uw Kamer daarover informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld