



ZIEK DOOR WERKEN IN KANKERVERWEKKENDE UITSTOOT VAN VLIEGTUIGEN

De verhalen van werkers



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Jaap de Bie	
Verhaal 1	6
John Poortman	
<i>'Het houdt maar niet op met collega's die overlijden'</i>	
Bijdrage	10
Toxicoloog Martin van den Bergh	
Verhaal 2	12
Kees Rogier	
<i>'Je ruikt de kerosine vaak gewoon aan mijn kleding'</i>	
Bijdrage	15
Simon van der Stoel	
Beleidsadviseur veilig en gezond werken	
Verhaal 3	17
Anoniem	
<i>"Wat je inademt, laat sporen na"</i>	
Bronnen	18

Voorwoord

WERKEN IN KANKERVERWEKKENDE UITSTOOT

Als campagneleider bij de FNV ben ik dagelijks getuige van de ernstige gevolgen van kankerverwekkende uitstoot op de levens van werkers. Hun verhalen bieden een indringende kijk op de rauwe realiteit op luchthaven Schiphol, waar platformwerkers dagelijks worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen.

In deze uitgave vertellen drie moedige platformwerkers hun verhaal. Zij hebben hun gezondheid opgeofferd door jarenlang te werken in omstandigheden die allesbehalve veilig waren. Hun verhalen zijn hartverscheurend en laten zien hoe diep de impact van kankerverwekkende uitstoot op menselijk leven kan zijn. Werkers kampen met chronische ademhalingsproblemen, vermoeidheid en krijgen in sommige gevallen zelfs kanker. De stress en angst die hiermee gepaard gaat, hebben een verwoestend effect op hun mentale gezondheid, hun gezinsleven en hun collega's.

Ook Martin van den Berg (emeritus hoogleraar toxicologie aan de Universiteit van Utrecht) en Simon van der Stoep (beleidsadviseur veilig en gezond werken bij FNV) komen aan het woord. Zij bena-

drukken waarom gedegen onderzoek naar de uitstoot door het RIVM van cruciaal belang is. Zonder gedetailleerde en wetenschappelijk onderbouwde gegevens kunnen we geen effectieve maatregelen nemen om de gezondheid van werkers te beschermen en toekomstig leed te voorkomen. Het is van essentieel belang dat er onderzoek wordt gedaan naar de kans op kanker door blootstelling aan vliegtuiguitstoot, zodat een dosisresponsrelatie kan worden vastgesteld.

Dit voorwoord is een oproep tot actie. Een oproep aan de overheid om gedegen onderzoek te laten doen en een oproep aan Schiphol om sneller en meer maatregelen te nemen. Het is ongelooflijk dat het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid nog steeds geen onafhankelijk onderzoek heeft ingesteld.

We moeten samen staan voor een veilige werkomgeving en ervoor zorgen dat de gezondheid van werkers nooit meer in gevaar komt door nalatigheid of gebrek aan regulering.

De verhalen in deze uitgave onderstrepen de urgentie voor onderzoek door het RIVM naar de kans op kanker door blootstelling aan vliegtuiguitstoot, zodat een dosisresponsrelatie vastgesteld kan worden.

Zoals Tom Blom, kaderlid en platformmedewerker op Schiphol, het eerder treffend schetste: "Het is de leukste baan ter

wereld, maar ik wil niet dagelijks in een gifwolk werken. Het is frustrerend om te zien hoeveel collega's ziek thuis zitten. In Nederland heeft iedereen recht op een gezonde werkplek zegt de overheid. Wij willen graag bij iedereen horen."

Laten we de moed en de kracht van de werkers die hun verhaal delen, eren door te vechten voor verandering en een veilige toekomst voor iedereen.

Jaap de Bie
Campagneleider FNV

John Poortman:

'HET HOUDT MAAR NIET OP MET COLLEGA'S DIE OVERLIJDEN'

Na 42 jaar platformwerk kreeg hij longkanker. De overlijdensberichten van collega's uit zijn generatie stapelen zich op.

Onder de rook van Schiphol scrolt John Poortman (65) door de tijdlijn van een besloten Facebook-groep. Het is een groep voor (oud-) KLM-platformmedewerkers, velen, net als hij, begonnen in de jaren '80 en '90. Zijn vinger pauzeert keer op keer. Tussen de eerste tien, vijftien posts telt hij er al zes: berichten over het overlijden van collega's. Mannen van rond de zestig, zijn leeftijdgenoten. Het is een trieste bevestiging van wat hij al langer ziet en zelf aan den lijve ondervindt.

Na 42 jaar op het platform werd bij John in 2022 longkanker geconstateerd, ontdekt door een 'gelukje' na een coronabesmetting. Zijn ziekte bleek geen

uitzondering. Al eerder begon hij met het bijhouden van een lijst van (oud-)collega's die ziek werden of veel te jong overleden. Een lijst die pijnlijk lang is en volgens hem de harde realiteit van werken op het platform blootlegt.

Een carrière in de buitenlucht (en uitstoot)

Johns carrière omspande ruim vier decennia, waarin hij uitgroeide tot een spil in de afhandeling. "Als leidinggevende onder de machines zeg maar," legt hij uit. "De hele dag, behalve de pauzes, loop je buiten op het platform." Hij coördineerde de complexe logistiek rondom aankomende en vertrekkende vliegtuigen, van belading tot catering en brandstof, vaak voor meerdere toestellen tegelijk. Maar die buitenlucht was constant vervuild.

"Toentertijd had je alle dieselapparatuur en alle APU's [hulpaggregaten van vliegtuigen] die aanstonden," herinnert hij zich.



"Als je aan de verkeerde kant stond en die uitlaatgassen kwamen richting jou, kreeg je zo'n roetgolf. Dat kon je ook duidelijk zien als je op het platform langs de zijkant loopt. Ze hebben allemaal donkergrijze stenen. Haal je daar zo'n vinger langs, is je hele vinger helemaal zwart." Ook zijn witte overhemd was aan het einde van de dag het bewijs: "De kraag was dan donkerbruin. Ook als je je handen waste en met een doekje over je gezicht ging: donkerbruin was het."

"Als je aan de verkeerde kant stond (...) kreeg je zo'n roetgolf."

Ziekte als wake-up-call

Ondanks dat hij altijd al wat hoestte ("dat komt ervan als je altijd in die troep staat") kwam de diagnose longkanker in 2022 onverwacht. Na een coronabesmetting hielden de klachten aan. Op aandringen van John en zijn huisarts werden longfoto's en een scan gemaakt. Het bleek beginnende longkanker te zijn. "De corona is mijn redding geworden," zegt hij. "Had ik dat niet opgelopen, dan was dat langzaam doorgegaan en dan was het te laat." Er volgde een operatie waarbij een deel van zijn long werd verwijderd. Fysiek herstelde hij vlot, maar de impact is blijvend. "Dat gedeelte van de long is met meer dan één derde verminderd. Dat geeft mij nu problemen."

"Corona is mijn redding geworden. Had ik geen corona opgelopen (...) dan was het te laat."

De bronchiën worden afgekneld, dan krijg ik weer een hoestbui, hap ik naar lucht. Door dat hoesten word je zo moe." Zijn conditie is weg. "Nu ga ik met de hond naar 't bos en moet ik mijn route dusdanig uitstippelen dat ik om de zoveel tijd een bankje heb waar ik even kan zitten."

De schrikbarende lijst

Nog voor zijn eigen diagnose begon John, samen met collega's, met het inventariseren van zieke en overleden (oud-)medewerkers. "Wie heb ik allemaal verloren als collega op het platform? Nou, dat was schrikbarend." De lijst telt inmiddels "iets meer dan zestig die overleden zijn en ongeveer het gelijk aantal wat met klachten arbeidsongeschikt geworden zijn of toch nog werkzaam zijn. Intussen zijn het er trouwens nog meer, want ik ben drie jaar geleden gestopt met het bijhouden van de lijst, toen ik uit dienst ging."

"Van een groep van twintig collega's uit die tijd is zestig procent al dood. De meesten halen ze de 60 niet."

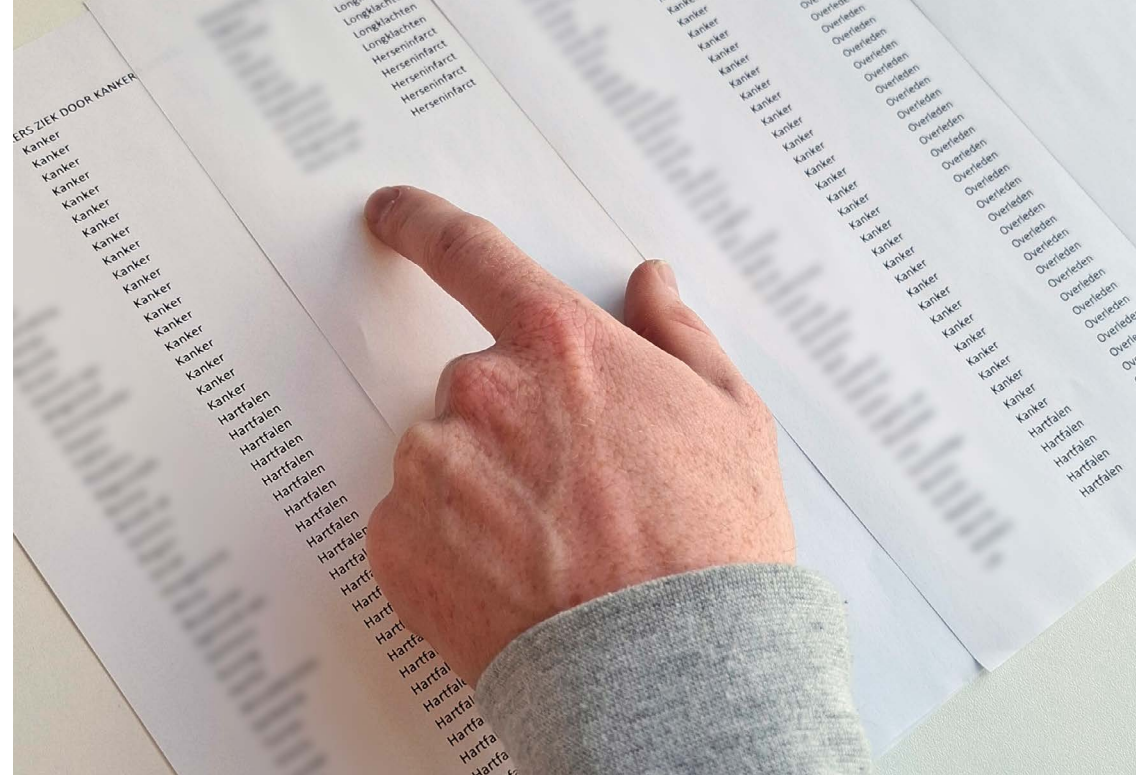
Het gaat vooral om de generatie die tussen 1980 en 1990 begon. Hij noemt een voorbeeld van een groep van twintig collega's uit die tijd: "Zestig procent is

overleden. Allemaal halen ze hun pensioen niet. Allemaal kanker, hartaanvallen." De recente stroom aan overlijdensberichten in de Facebook-groep bevestigt dit beeld. "Pas geleden nog is er weer iemand gegaan. En in maart ook, weer een heel fijne oud-collega overleden. Het houdt maar niet op." Het leeft enorm onder collega's. "Iedereen heeft het erover. Wanneer houdt dit op? Iedereen houdt er eigenlijk wel een beetje rekening mee dat je vroeg of laat ertegenaan loopt.

Oplossingen blijven uit

Erkenning vanuit de werkgever dat de ziektes werkgerelateerd zijn, is er nooit gekomen. "Nee, nooit iets gehoord van 'wij denken ook dat het wel komt door je werkzaamheden'. Dat zullen ze nooit zeggen."

Beschermingsmiddelen kwamen te laat en waren onvoldoende. "Vlak voordat ik uitviel kon je speciale bescherming krijgen. Ja, het is allemaal te laat en te weinig." De oplossing ligt volgens John in het drastisch verminderen van de uitstoot bij de gates. "Wat ze in Denemarken doen. Die machines niet meer op de gate aan laten komen, maar gewoon op een apart iets [...] naar de gate gesleept worden en visa versa." Hij dringt aan op een "serieuze RIVM onderzoek waaruit duidelijk wordt wat nu de kans op kanker is voor mij en mijn collega's." De frustratie over de trage reactie is groot. "Ik hoop dat het nu echt zover komt dat ze dan ook op een gegeven moment zeggen van ja, we hebben duidelijk fouten gemaakt."



"De lijst met werkers van KLM op Schiphol die ziek werden of overlieden. Kanker en hartfalen komen daarbij opvallend vaak voor."

"Doe onderzoek naar de specifieke situaties op het platform en niet ergens op een hoek van een pier."

Terugkijken en vooruitzien

Nu hij arbeidsongeschikt thuis zit, kijkt John soms met verbazing terug. "Wat heb ik in godsnaam al die jaren gedaan op Schiphol? Met al die ploegendiensten? Hoe heb ik dat kunnen volhouden?" De werkdruk was de laatste jaren enorm, net voor en na corona. "Je doet gewoon het dubbele werk op een dag. Van de ene kist naar de andere, amper tijd om een kopje

koffie te drinken." Wat hem en zijn collega's staande hield, was de sterke onderlinge band, het 'blauwe hart'. Maar de prijs was hoog. Hoewel hij financieel redelijk is opgevangen, is het verlies van zijn gezondheid niet te compenseren. Zijn hoop is nu gevestigd op de acties van zijn collega's van toen, en die van nu, die als lid van de FNV samen aandacht blijven vragen voor het probleem. "Vooral voor de generaties die nu op Schiphol werkzaam zijn." En misschien, ooit, erkenning en compensatie voor wat hem en zoveel collega's is overkomen.

Prof. dr. Martin van den Berg, ERT

HET GARANDEREN VAN DE GEZONDHEID VAN PLATFORMWERKNEMERS OP SCHIPHOL IS ABSOLUUT ESSENTIEEL!

Het platformpersoneel op Schiphol wordt blootgesteld aan een breed scala aan schadelijke stoffen, waaronder ultrafijnstofdeeltjes (UFP's), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en vluchtige organische stoffen (VOS). Dit zorgt voor aanzienlijke onzekerheden over hun gezondheidsrisico's, die op korte termijn onderzocht moeten worden.

Het ultrafijnstof en de chemische verbrandingsproducten afkomstig van uitlaatgasen van vliegtuigen op het platform vormen een significant gezondheidsrisico, waarvan de omvang nog steeds niet eenduidig is vastgesteld. Gezien de bekende gezondheidsrisico's van deze stoffen is het cruciaal dat de Nederlandse overheid de dringende noodzaak van beschermende maatregelen voor platform-

medewerkers snel onderkent. Nader onderzoek zal ook in de komende jaren moeten uitwijzen in welke mate er risico's voor de gezondheid zijn voor deze medewerkers. Dit mag echter geen argument zijn om beschermende maatregelen op Schiphol niet per direct in te voeren.

Ultrafijnstof en kankerverwekkende stoffen

Op het platform van Schiphol variëren de concentraties van ultrafijnstofdeeltjes (UFP's) van 50.000 tot 250.000 deeltjes per cm³. Vanuit toxicologisch oogpunt is dit zorgwekkend hoog. UFP's kunnen gemakkelijk in de luchtwegen doordringen, en bij langdurige blootstelling diep in de longen terechtkomen, waar ze zich kunnen ophopen.

Bovendien hechten bewezen kankerverwekkende stoffen, zoals PAK's, zich aan deze deeltjes. Hierdoor worden deze PAK's effectief overgedragen op de longcellen, met alle mogelijke schadelijke gevolgen

van dien. UFP's veroorzaken op zichzelf al meer directe ademhalingsproblemen, maar dragen daarnaast ook bij aan een verhoogd risico op bijvoorbeeld longkanker. Tijdens de verbranding van vliegtuigbrandstof komen veel chemische verbindingen vrij, waaronder PAK's zoals naftaleen, fenantreen en benzo(a)pyreen, en vluchtige organische stoffen (VOS) zoals benzeen en formaldehyde. Ook deze stoffen hebben de eigenschap om DNA te beschadigen, en kunnen daardoor kankerverwekkend zijn.

Geen wetenschappelijke speeltuin

Direct onderzoek naar de schadelijkheid van deze stoffen is van groot belang voor de gezondheid van het platformpersoneel op Schiphol. Daarbij moet men verder kijken dan alleen luchtmetingen en epidemiologisch onderzoek.

Luchtmetingen zullen op voorhand al een grote variatie laten zien door weersomstandigheden, terwijl de daadwerkelijke blootstelling van medewerkers onduidelijk blijft. Epidemiologisch onderzoek kan op langere termijn inzicht geven in gezondheidsgevolgen, zoals verhoogde kanker-risico's, maar dat duurt vele jaren. In de tussentijd gaat de blootstelling gewoon door. Het kan dan ook niet de bedoeling zijn dat het vaststellen van gezondheidsrisico's op het platform op korte termijn een soort wetenschappelijke speeltuin wordt zonder concrete resultaten.

Gebruik van biomarkers

Om op korte termijn inzicht te krijgen in de potentiële gezondheidsschade door UFP's, PAK's en VOS, kan gebruik worden gemaakt van zogeheten biomarkers. Daarmee kan worden bepaald in welke mate platformmedewerkers worden blootgesteld in vergelijking met andere Schiphol-medewerkers. Eventuele verschillen kunnen vervolgens worden gerelateerd aan bekende gezondheidsrisico's in vergelijkbare arbeidssituaties. Dit soort onderzoek is niet nieuw; het is eerder uitgevoerd en gepubliceerd in andere milieu- en werkomstandigheden, vooral in het buitenland.

Maatregelen zijn nu nodig

Platformmedewerkers op Schiphol worden zonder twijfel langdurig blootgesteld aan zeer zorgwekkende stoffen (ZZS). Daarom is er een duidelijke en directe noodzaak voor regulerende en risicobeperkende maatregelen op het platform. Vanuit het voorzorgsprincipe heeft FNV dan ook terecht verschillende strategieën voorgesteld, zoals:

Het verminderen van de uitstoot van deze stoffen door vliegtuigen via technologische verbeteringen en aangepaste taxi- en parkeerstrategieën.

Het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen, zoals mondkapjes en ademhalingsapparatuur, om directe blootstelling te beperken in situaties waar verhoogde emissie onvermijdelijk is.

Monitoring en verantwoordelijkheid

Naast het beperken van blootstelling is het van groot belang om gezondheidscontroles en biomonitoring-programma's op te zetten en regelmatig uit te voeren bij platform-medewerkers. Alleen zo kan hun gezondheid op de langere termijn worden beschermd.

Samenvattend is het van groot belang dat de veiligheid en gezondheid van platformmedewerkers op Schiphol beter wordt gewaarborgd tegen de effecten van UFP's, PAK's en VOS. Verbetering van arbeidsomstandigheden, continue monitoring en gericht onderzoek zijn daarbij essentieel. Het is noodzakelijk dat de luchthavenautoriteiten en luchtvaartmaatschappijen hun verantwoordelijkheid nemen en zorgen voor een veilige werkomgeving voor deze werknemers.

Gezien de economische belangen van Schiphol is het bovendien belangrijk dat dit soort onderzoek niet volledig in handen komt van commerciële of academische partijen, maar bij voorkeur gecoördineerd en deels uitgevoerd wordt door een onafhankelijk overheidsinstituut, zoals het RIVM.

Prof. dr. Martin van den Berg, ERT
Emeritus hoogleraar Toxicologie

Kees Rogier:

'JE RUIKT DE KEROSINE VAAK GEWOON AAN MIJN KLEDING'

Meer dan 36 jaar lang was Schiphol de werkplek waar Kees Rogier (nu met pensioen) met hart en ziel werkte. Van 'belly boy' tot teamleider op het platform, hij zag alles en genoot van de dynamiek. Maar een hartinfarct in 2019 wierp een donkere schaduw over die mooie herinneringen en opende zijn ogen voor de gevaren waaraan hij en zijn collega's - zijn 'maten' - dagelijks werden blootgesteld. Nu strijdt hij, samen met andere FNV-leden, voor erkenning en een gezondere werkomgeving voor de huidige generatie platformmedewerkers.

Van belly boy tot teamleider: liefde voor het vak

"Geen dag was hetzelfde, dat maakte het werk zo mooi," vertelt Kees. Hij begon in 1988 met het sjouwen van koffers. "Daarna mocht ik karren en dollies rijden, en uiteindelijk heb ik al het platformmaterieel leren bedienen." De laatste zestien jaar van zijn carrière was hij teamleider, verantwoordelijk voor de coördinatie van tankdiensten, catering, waterwagens en het opmaken van loadsheets voor de vliegtuigen. "Het mooiste vond ik het directe contact met collega's en de vliegtuigen. Ik zag regelmatig exotische dieren voorbijkomen: tijgers, paarden, zelfs gorilla's in speciale transportcontainers. Dat maakte het werk uniek."

Mijn vriendin zei weleens als ik thuiskwam: 'Ik ruik de kerosine gewoon aan je kleding.'

De onzichtbare vijand: uitlaatgassen

Achter de dynamiek en de bijzondere momenten schuilde echter een constante factor: de uitstoot van vliegtuigmotoren. "Mijn vriendin zei altijd als ik thuiskwam na een werkdag: 'Ik ruik de kerosine gewoon aan je kleding.' En ik merk het zelf ook; soms kun je de zoi van je werkkleding afkloppen. Dat betekent dus dat die uitstoot letterlijk aan je blijft kleven." Jarenlang leek het erbij te horen, tot zijn eigen gezondheid hem in de steek liet. Tijdens het sporten kreeg hij plotseling een brandend gevoel in zijn slokdarm. "Eerst dacht ik: het valt wel mee.

Maar de pijn bleef terugkomen." Een spoedopname in het ziekenhuis volgde, met de diagnose hartinfarct. "De cardioloog vroeg me waar ik werkte. Toen ik Schiphol zei, gaf hij aan dat de kans zeer groot is dat de uitstoot heeft bijgedragen aan het infarct."

Een schokkende lijst en verloren collega's

Kees' verhaal staat niet op zichzelf. De zorgen over de gezondheidsrisico's leven breed onder platformmedewerkers. "Er circuleert zelfs een lijst met namen van collega's die voortijdig ziek zijn geworden of zijn overleden," vertelt hij aangeslagen. "Zo'n lijst is schokkend, vooral als je beseft hoeveel bekende gezichten daarop staan." Hij somt voorbeelden op. "Een goede vriend en collega, Hans, overleed aan kanker - de eerste in zijn familie. Een andere collega, pas vijftig, stierf plotseling in zijn slaap door een hartaanval. Weer een ander kreeg een fatale hartaanval, vlak voor zijn pensioen. Het houdt niet op." Voor Kees is het duidelijk: "Als je ziet hoeveel mensen op relatief jonge leeftijd wegvallen, kun je niet blijven ontkennen dat er iets mis is met de arbeidsomstandigheden."

Onbeantwoorde vragen en concrete oplossingen

De vakbond FNV deelt de zorgen en dringt aan op actie. Kernpunt is de eis dat de overheid het RIVM opdracht geeft voor een diepgaand onderzoek naar de precieze mate waarin vliegtuigmotorenemissie (VME) kankerverwekkend is. "We weten dat het schadelijk is," stelt Kees, "maar hoe schadelijk precies, dat moet nu eindelijk



"Luister naar de mensen die het werk doen. Er zijn genoeg oplossingen aangedragen."

officieel worden vastgesteld." Hij wijst ook op concrete, praktische problemen op de werkvloer. "Waarom blijven vliegtuigen met draaiende motoren tussen de gates staan waar wij werken? We stonden soms letterlijk in de uitlaatgassen te wachten. Al tientallen jaren vragen we Schiphol: laat vliegtuigen eerst met een sleepwagen naar de taxibaan brengen en start dáár pas de motoren. Zo voorkom je directe blootstelling. Maar er wordt niet geluisterd."

Oproep tot actie en verantwoordelijkheid

Zijn oproep aan Schiphol Group en KLM is dan ook helder: "Luister naar de mensen die het werk doen. Neem de oplossingen die collega's aandragen serieus. Wacht niet langer, want dit kost mensenlevens." Hij erkent dat KLM stappen heeft gezet, bijvoorbeeld met elektrische voertuigen,

maar vindt dat Schiphol Group achterblijft als het gaat om structurele verbeteringen aan de infrastructuur en werkprocessen op het platform.

Niet normaal, dit moet stoppen

Hoewel Kees nu geniet van zijn pensioen met vriendin Anita, laten de herinneringen en de zorgen hem niet los. "Ik mis mijn collega's enorm. Het doet pijn om te weten dat sommigen van hen er misschien nog hadden kunnen zijn als de omstandigheden anders waren geweest. Wat er nu gebeurt op Schiphol is niet normaal en moet stoppen." Daarom blijft hij zich, als FNV-lid, inzetten. Hij steunt de oproep voor onderzoek en maatregelen van harte. "Ik blijf mijn verhaal vertellen," besluit hij vastberaden. "Niet voor mezelf, maar voor de jongens en meiden die daar nu nog staan. Iedereen heeft recht op een veilige en gezonde werkplek."

Simon van der Stoel

GRIJP IN, ZOEK UIT HOEVEEL GEVAAR PLATFORMWERKERS LOPEN

Het is geen verrassing dat platformwerkers zich afvragen of ze kanker kunnen krijgen door vliegtuiguitstoot. Het is al decennia bekend dat het inademen van uitlaatgassen kan leiden tot kanker. Daarnaast verschilt kerosine niet heel veel van diesel. Het zijn tenslotte beide fossiele brandstoffen. Daardoor bevat de uitstoot van vliegtuigenmotoren, net als die van dieselmotoren, kankerverwekkende stoffen zoals PAK's.

Arbodeskundigen van KLM en de Schiphol Group zijn zich bewust van deze overeenkomsten. In een gezamenlijk rapport uit 2007 schreef men: "In het roet van kerosine- en dieselmotoren bevinden zich stoffen die een verhoogd risico op longkanker en schade aan de hartfunctie geeft." Actie bleef desondanks uit.

Economische belangen gingen voor. De titel van het rapport 'Gooien kerosine en diesel roet in het eten?', was niet alleen een woordspeling, maar ook een verwijzing naar dit belangenconflict. De gezondheid van platformwerkers moest wijken voor de zo goedkoop mogelijke groei van Schiphol.

Grote hoeveelheden kankerverwekkende stoffen

Het is noodzakelijk dat de blootstelling aan vliegtuiguitstoot verminderd wordt. Platformwerkers ademen tijdens hun werk nog altijd grote hoeveelheden kankerverwekkende stoffen in. Volgens het RIVM gaat het om 21 verschillende stoffen die door de wet erkend zijn als kankerverwekkend. Zwitsers onderzoek toont aan dat vliegtuigmotoren tijdens het opstarten en warmdraaien meer PAK's uitstoten per kilogram brandstof dan dieselmotoren.

Onderzoek van TNO laat zien dat platformwerkers die achter een vliegtuig staan, blootgesteld kunnen worden aan miljoenen ultrafijne deeltjes per kubieke centimeter. Door de drukte op het platform blijft die vervuilde lucht ook hangen. Metingen van



IRAS/NKAL laten zien dat platformwerkers gemiddeld tussen de 70 duizend en 115 duizend ultrafijne deeltjes per kubieke centimeter inademen. Dat is twee tot drie keer zo veel als op de luchthaven van Kopenhagen. De conclusie is helder: Dit kan niet gezond zijn.

“Sleep vliegtuigen weg”

Wat is er nodig om gezond te werken op het platform? Platformwerkers hebben daar een goede oplossing voor: Sleep ieder vliegtuig weg, zodat platformwerkers niet meer in de buurt zijn als de vliegtuigmotoren draaien.

Het praktische probleem is dat het uitvoeren van deze oplossing veel geld kost. De luchthaven moet heringericht

worden en het vermindert de capaciteit tijdens piekuren. Daardoor worden er, ondanks de schokkende cijfers, nog steeds geen plannen gemaakt om alle vliegtuigen zo snel mogelijk weg te slepen. Integendeel, de Schiphol Group zaait nog steeds twijfel over vliegtuiguitstoot: “Dat kan (mogelijk) slecht zijn voor je gezondheid.”

Alsof daar nog aan kan worden getwijfeld. Het onderzoeken van de kans op kanker door vliegtuiguitstoot is de meest logische stap als je oprecht twijfelt en wil voorkomen dat platformwerkers kanker krijgen. Dit onderzoek geeft meer inzicht in het risico en de dosisresponsrelatie, zodat duidelijk wordt hoeveel vermindering nodig is.

Toch is onafhankelijk onderzoek naar de kans op kanker nog niet opgestart. Werkgevers en overheid wijzen naar elkaar en ontkennen hun eigen verantwoordelijkheid, terwijl ze allebei geld verdienen aan Schiphol. Met als gevolg de kwalijke situatie dat platformwerkers gevaar lopen, maar niemand uitzoekt hoe groot dat gevaar is.

Het is hoog tijd dat deze selectieve en eenzijdige betrokkenheid stopt. Verantwoordelijkheid en medemenselijkheid worden niet geborgd door rollen uit te besteden, maar door in te grijpen wanneer er iets mis gaat.

Simon van der Stoep

Beleidsadviseur veilig en gezond werken

“WAT JE INADEMT, LAAT SPOREN NA”

Arne werkt al jaren op het platform van de luchthaven. Tussen de vliegtuigen, voertuigen en gebouwen voert hij zijn taken uit in een omgeving vol beweging... en uitlaatgassen. Wat begon als werk in de buitenlucht, veranderde ongemerkt in een bron van gezondheidsproblemen. Inmiddels leeft hij met COPD, en kijkt hij met andere ogen naar zijn werkomgeving.

Uitlaatgas op gezichtshoogte

Op het platform is vervuiling alomtegenwoordig. “Soms start een toestel z’n motoren op dertig meter afstand. Dan voel je de warme lucht letterlijk tegen je aan drukken.” Het gaat niet alleen om vliegtuigen. Grote dieselwagens rijden af en aan, en op sommige plekken draaien aggregaten om stroomtekorten op te vangen.

Vastlopen

De eerste klachten kwamen sluipend. Kortademigheid, vermoeidheid. “Ik liet collega’s vaak alvast gaan, dan kwam ik er wel achteraan. Je probeert het te verbergen.” Tot het op een dag niet meer ging. Arne belandde op de eerste hulp. De diagnose COPD volgde kort daarna. Sindsdien is zijn longcapaciteit verder gedaald. “Wat je verliest, krijg je niet meer terug. Als ik wat klusjes in huis heb gedaan, ben ik op. Op werk had ik soms zo weinig

lucht dat praten niet meer ging.” Weinig bescherming, geen alternatieven. Beschermingsmiddelen die hij kreeg, hielpen niet. “Gewoon huis-tuin-en-keukenmondkapjes. Daar heb je niks aan. En je moet ook communiceren met mensen, dat lukt niet met zo’n ding.” Toen hij aangaf ander werk te willen doen, werd daar niet op ingegaan. “Er was geen ruimte, geen vacature, dus het bleef erbij.” Inmiddels zit Arne ziek thuis. “Soms probeer ik het weer even, maar dan merk ik al snel dat het niet gaat. Gewoon de straat uit lopen is al een opgave.”

Gezondheid geen prioriteit

Volgens Arne denken veel collega’s er hetzelfde over. “Er zijn veel collega’s overleden. Daar schrik je van.” Hij vermoedt dat de uitstoot een belangrijke rol speelt. “Er gebeurt gewoon te weinig.” Samen met collega’s denkt hij al jaren aan oplossingen. Elektrisch slepen van vliegtuigen, motoren pas starten aan de rand van het terrein. “Dat zou zoveel schelen. Maar ze zijn bang dat het vertraging oplevert.”

Oproep tot actie

Arne steunt de oproep voor een onafhankelijk onderzoek. “Laat het RIVM meten wat wij dagelijks inademen. En als blijkt dat het ongezond is (wat iedereen allang vermoedt) doe er dan wat aan. Niet pas als het weer misgaat.” Hij blijft zijn verhaal vertellen. Niet uit wrok, maar uit zorg. “Voor mezelf, en voor alle collega’s die daar nog steeds staan. Iedereen heeft recht op een veilige werkplek.”

De naam Arne is gefingeerd. Zijn echte naam is bij de FNV bekend.

BRONNEN

- K.M. Bendtsen, E. Bengtsen, A.T. Saber, et al. 'A review of health effects associated with exposure to jet engine emissions in and around airports,' Environ Health 20, 10 (2021); <https://doi.org/10.1186/s12940-020-00690-y>
- Y. Christopher-De Vries & M. Brouwer (RIVM), 'Vliegtuigmotoremissie (VME): een overzicht van de beschikbare data over mutageniteit, carcinogeniteit en andere gezondheidseffecten,' 30 oktober 2023; <https://www.rivm.nl/publicaties/aircraft-engine-emissions-ae-overview-of-available-data-on-mutagenicity>
- Gezondheidsraad, 'Risico's van ultrafijnstof in de buitenlucht,' 15 september 2021, publicatienr. 2021/38; <https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2021/09/15/risicos-van-ultrafijnstof-in-de-buitenlucht>
- B. Heeb, N. V., Muñoz, M., Haag, R., Wyss, S., Schönenberger, D., Durdina, L., Elser, M., Siegerist, F., Mohn, J., & Brem, B. T., 2024. Corelease of Genotoxic Polycyclic Aromatic Hydrocarbons and Nanoparticles from a Commercial Aircraft Jet Engine - Dependence on Fuel and Thrust. Environmental science & technology, 58(3), 1615-1624; <https://doi.org/10.1021/acs.est.3c08152>
- N.A.H. Jansen, D. Houthuijs & A. Dusseldorp (RIVM), 'Gezondheidseffecten van ultrafijnstof van vliegverkeer rond Schiphol,' 20 juni 2022; <https://www.rivm.nl/publicaties/gezondheidseffecten-van-ultrafijnstof-van-vliegverkeer-rond-schiphol>
- KLM Health Services & Arbodienst Schiphol, 'Gooien Kerosine en diesel roet in het eten?', 17 februari 2007.
- N. van der Meer, R. Houba, T. Houba en H. Kromhout, 'Blootstelling aan deeltjesvormige verontreiniging van medewerkers Schiphol Airside, 8 april 2024; <https://www.uu.nl/nieuws/onderzoek-naar-blootstelling-aan-stof-bij-werknemers-op-schiphol>
- P.C. Tromp, D. van Dinther, S.E. de Bie, J. Duyzer, J.P. Lollinga, M.M. Moerman & S.J. Henke, 'Verkennd onderzoek ultrafijnstof op het Schiphol terrein met behulp van mobiele metingen,' 29 september 2021, TNO 2021 R1174; <https://repository.tno.nl/SingleDoc?find=UID%2095bcca64-6ffb-4e02-9081-cb590b633c30>

Kijktip

- Zembla, 'Ziek van Schiphol, 6 december 2021; <https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/donderdag-in-zembla-ziek-van-schiphol>

Scan de QR-code en bekijk de uitzending.



OPROEP

Ben jij ziek geworden door uitstoot van
vliegtuigen op Schiphol en wil je je
verhaal met ons delen?

Stuur dan een e-mail naar

luchtvaart@fnv.nl