

KLM

Vraag Zembla, 8 november 2021:

Het RIVM heeft recent het rapport 'Verkenning haalbaarheid gezondheidsonderzoek werknemers Schiphol' gepubliceerd. Uit het rapport blijkt dat het RIVM een vragenlijst heeft uitgezet onder organisaties die werkzaam zijn op de platforms van Schiphol. Uit het rapport valt op te maken dat 13 bedrijven deze vragenlijst hebben ingevuld. Deze organisaties hadden een uiteenlopend aantal mensen werkzaam op de platforms: van 0 tot 250, met gemiddeld 65 mensen per organisatie (pdf pagina 27). Vraag: Is het correct dat KLM de vragenlijst van het RIVM niet heeft ingevuld en niet heeft deelgenomen aan het verkennende onderzoek van het RIVM? Naar ik begrijp heeft KLM meer dan 250 mensen werkzaam op de platforms van Schiphol.

Reactie KLM, 10 november 2021:

Het klopt dat KLM geen onderdeel is geweest van de desbetreffende verkenning. Wel is KLM nauw betrokken bij vervolgonderzoek en bestudeert zij nu met andere sectorpartijen hoe een onderzoek opgezet kan worden naar de blootstelling van medewerkers aan ultrafijnstof. We ondersteunen de stappen die worden genomen om meer inzicht te krijgen in de effecten ervan, waarover de kennis nu nog ontbreekt. Ook neemt KLM deel aan de klankbordgroep van het RIVM die onderzoek doet naar de concentraties ultrafijnstof en gezondheidseffecten voor de omgeving van Schiphol.

Daarnaast heeft Schiphol recent de uitkomsten van een onderzoek gepresenteerd, uitgevoerd door TNO, naar de concentraties ultrafijnstof in de buitenlucht rond de terminal en pieren. In samenspraak met andere partijen in de Nederlandse luchtvaartsector, waaronder KLM, worden extra maatregelen onderzocht om de hoeveelheid ultrafijnstof op en om de luchthaven verder omlaag te brengen en daarmee de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Tegelijkertijd blijft KLM onverminderd doorgaan met het terugdringen van emissies – waaronder ultrafijnstof – in het belang van de nabije omgeving en het klimaat. Die verantwoordelijkheid voelen en nemen wij.

Belangrijk daarbij zijn investeringen in een nieuwe vloot, het gebruik van duurzame brandstof (SAF) en een emissievrije grondoperatie. Voor dat laatste heeft KLM het doel om in 2030 volledig emissievrij te opereren, waardoor de hoeveelheid ultrafijnstof drastisch wordt gereduceerd. Dat doen we door het materieel te elektrificeren, efficiënter met energie om te gaan en waar mogelijk over te stappen op hernieuwbare energie. Daarnaast neemt KLM deel aan internationale onderzoeksprojecten die bijdragen aan een duurzame luchtvaart.

Reactie KLM, 11 november 2021:

Helaas is KLM niet betrokken geweest bij dit traject, en waren we derhalve ook niet bekend met deze online vragenlijst. Wel zijn we nu nauw betrokken bij het vervolgtraject en bestuderen we samen met andere sectorpartijen, waarbij Schiphol de regie voert, hoe een onderzoek opgezet kan worden naar de persoonlijke blootstelling van medewerkers aan ultrafijnstof. We steunen dan ook de aanbevelingen in het recent gepubliceerde TNO-rapport om vervolgonderzoek (conform de NEN-EN 689) uit te voeren naar de persoonlijke blootstelling van medewerkers die waarschijnlijk het meest belast zijn.

Vragen Zembla, 29 november 2021:

1. In een intern rapport dat in 2007 mede door de KLM Health Services is opgesteld is te lezen dat “dieselmotoremissies (DME) worden gerekend tot de kankerverwekkende stoffen. Gezien de gelijkenis in samenstelling kan kerosine ook tot die groep worden gerekend. Voor deze stoffen geldt een minimalisatieverplichting, wat wil zeggen dat de blootstelling moet worden teruggebracht zover als technisch mogelijk is”. Op welke manier heeft KLM sinds 2007 de blootstelling aan emissies van kerosinemotoren (vliegtuigen) en dieselmotoren teruggebracht tot een niveau dat zo laag als technisch mogelijk is?
2. In hetzelfde rapport uit 2007 is te lezen dat blootstelling aan emissies van diesel- en kerosinemotoren op korte termijn kunnen leiden tot hoofdpijn, irritatie van de ogen en de huid en kortademigheid. Daarnaast geeft blootstelling een verhoogd risico op longkanker en schade aan de hartfunctie. Ziet u deze aandoeningen bij uw personeel dat op de platformen werkt? Heeft u ooit onderzoek gedaan naar de gezondheid van KLM-medewerkers die op de platformen werken?
3. Het rapport somt een aantal wettelijke verplichtingen op van de werkgever als het gaat om kankerverwekkende stoffen. Het gaat onder meer om het bijhouden van een register van blootgestelde personen en de verplichting om werknemers actief te informeren over de risico's. Houdt u een register bij van blootgestelde werknemers? Informeert u uw werknemers proactief over de risico's van blootstelling aan emissies op het platform?
4. Volgens vakbond FNV blijkt uit een enquête die zij in 2020 onder platformmedewerkers op Schiphol hebben uitgevoerd dat zij bovengemiddeld vaak hartklachten, hart- en vaatziekten en ook problemen met de longen hebben. Herkent u dit beeld?
5. Wij horen van KLM-medewerkers dat zij intern melding maken (via de zogeheten 'See it, Say it'-app) van het werken in schadelijke emissies/jet blast-situaties, maar dat er met hun klachten niets wordt gedaan. Klopt dit?
6. Op 21 oktober zijn resultaten van ultrafijnstofmetingen door TNO door Schiphol gepubliceerd. Uit de metingen blijkt een gemiddelde concentratie ultrafijnstof van 100 tot 120 duizend deeltjes per kubieke centimeter bij de terminals en pieren. TNO heeft tevens op Schiphol piekconcentraties van 8 miljoen deeltjes per kubieke centimeter gemeten. Wat is uw reactie op deze resultaten? Wat zeggen deze resultaten naar uw mening over de luchtkwaliteit waar uw werknemers in werken?
7. TNO adviseert om vliegtuigen weg te slepen ‘uit de zone waar grondpersoneel zich bevindt, alvorens de vliegtuigmotoren te starten’. Waarom is dit nog geen standaardprocedure als het gaat om de vliegtuigen van KLM? Onderneemt u actieve stappen om dit te realiseren? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?
8. Volgens vakbond FNV staat KLM niet open voor een gesprek over ultrafijnstof en de blootstelling van platformmedewerkers hieraan. Klopt dat? En zo ja, waarom wilt u hierover niet met de vakbond in gesprek gaan?
9. Volgens de Deense vakbond 3F houdt KLM zich op de luchthaven van Kopenhagen niet aan de regels met betrekking tot het gebruik van de APU; de APU zou door KLM worden gebruikt terwijl grondpersoneel rondom het vliegtuig aan het werk is. KLM zou meerdere malen door de luchthaven van Kopenhagen hierop zijn aangesproken. Klopt dit? En zo ja, waarom gebruikt KLM in Kopenhagen de APU tegen de regels van het vliegveld in?

Reactie KLM, 2 december 2021:

1. In een intern rapport dat in 2007 mede door de KLM Health Services is opgesteld is te lezen dat “dieselmotoremissies (DME) worden gerekend tot de kankerverwekkende stoffen. Gezien de gelijkenis in samenstelling kan kerosine ook tot die groep worden gerekend. Voor deze stoffen geldt een minimalisatieverplichting, wat wil zeggen dat de blootstelling moet worden teruggebracht zover als technisch mogelijk is”. Op welke manier heeft KLM sinds 2007 de blootstelling aan emissies van kerosinemotoren (vliegtuigen) en dieselmotoren teruggebracht tot een niveau dat zo laag als technisch mogelijk is?

De belangrijkste stappen die KLM heeft genomen – en nog steeds neemt – in het verminderen van emissies, zijn: het vernieuwen van de vloot, de introductie van duurzame brandstoffen (Sustainable Aviation Fuels) en het elektrificeren van grondmaterieel. Zo is de Fokker 70 vervangen door de Embraer 175+, worden de Embraer 190 vervangen door de Embraer E2-195 en is de Boeing 747 vervangen door de Boeing 787/777.

Voor de grondoperatie heeft KLM het doel om in 2030 volledig emissievrij te opereren, waardoor de hoeveelheid ultrafijnstof drastisch wordt gereduceerd. Inmiddels is 64% van de grondoperatie elektrisch. Om tot een volledig emissievrije grondoperatie te komen, investeren KLM en luchthaven Schiphol de komende jaren in meer elektrische laadpalen voor grondmaterieel en externe airco systemen (waardoor APU-gebruik kan worden gereduceerd), het vervangen van Ground Power Units die nu op diesel draaien en het gebruik van elektrische vliegtuigtrekkers. Het uitgangspunt bij aanschaf is geen dieselloerwagen, tenzij elektrisch echt niet op de markt is. Samen met piloten wordt gekeken om zoveel mogelijk kerosine te besparen, door bijvoorbeeld te taxiën op één motor. Daarnaast wordt er samen met Schiphol en andere partijen gewerkt om duurzaam taxiën in 2030 de standaardmethode te laten zijn, als eerste luchthaven op deze grote schaal.

Daarnaast zet KLM in op het vergroten van de productie van SAF, omdat de uitstoot van emissies hiermee op korte termijn sterk verminderd kan worden. Samen met SkyNRG hebben we een project gelanceerd voor de eerste Europese fabriek voor duurzame brandstof. We liepen hierin voor op veel andere luchtvaartmaatschappijen en richten ons in diverse samenwerkingsverbanden op het vergroten van de productie en doorontwikkeling van technologieën. De beschikbaarheid is momenteel namelijk laag en de prijzen liggen een stuk hoger. De komende jaren moet het aandeel duurzame brandstoffen fors omhoog. Daarom is het essentieel om de ontwikkeling ervan aan te jagen en ervoor te zorgen dat de vraag naar SAF gestimuleerd wordt.

2. In hetzelfde rapport uit 2007 is te lezen dat blootstelling aan emissies van diesel- en kerosinemotoren op korte termijn kunnen leiden tot hoofdpijn, irritatie van de ogen en de huid en kortademigheid. Daarnaast geeft blootstelling een verhoogd risico op longkanker en schade aan de hartfunctie. Ziet u deze aandoeningen bij uw personeel dat op de platformen werkt? Heeft u ooit onderzoek gedaan naar de gezondheid van KLM-medewerkers die op de platformen werken?

KLM voert onderzoek uit naar de blootstelling aan dieselmotoremissie (DME). Ultrafijnstof (UFP) is een nieuw onderwerp dat nog niet in een onderzoeksprogramma opgenomen is. Er ontbreekt nog veel kennis over de gezondheidsrisico's hiervan. Daarom is KLM nauw betrokken bij vervolgonderzoek en bestudeert zij nu met andere sectorpartijen hoe een onderzoek opgezet kan worden naar de blootstelling van medewerkers aan ultrafijnstof. Ook neemt KLM deel aan de klankbordgroep van het RIVM die onderzoek doet naar de concentraties ultrafijnstof en gezondheidseffecten voor de omgeving van Schiphol. In de tussentijd moeten stappen genomen blijven worden om de uitstoot van emissies omlaag te brengen.

3. Het rapport somt een aantal wettelijke verplichtingen op van de werkgever als het gaat om kankerverwekkende stoffen. Het gaat onder meer om het bijhouden van een register van blootgestelde personen en de verplichting om werknemers actief te informeren over de risico's. Houdt u een register bij van blootgestelde werknemers? Informeert u uw werknemers proactief over de risico's van blootstelling aan emissies op het platform?

Er wordt onderzoek gedaan naar DME-blootstelling op het platform. De resultaten worden besproken met het management en de medezeggenschap. Een samenvatting hiervan wordt vervolgens actief bij alle medewerkers onder de aandacht gebracht. Medische dossiers van medewerkers op het platform worden 40 jaar bewaard, conform de eisen uit de Arboret op het gebied van kankerverwekkende stoffen.

4. Volgens vakbond FNV blijkt uit een enquête die zij in 2020 onder platformmedewerkers op Schiphol hebben uitgevoerd dat zij bovengemiddeld vaak hartklachten, hart- en vaatziekten en ook problemen met de longen hebben. Herkent u dit beeld?

Het aantal meldingen bij verzuim en aantal verzuimdagen dat wordt toegeschreven aan hart- en vaatziekten is niet hoger dan de gemiddelde populatie. Om meer kennis te krijgen van de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof, is KLM nauw betrokken bij vervolgonderzoek en bestudeert zij nu met andere sectorpartijen hoe een onderzoek opgezet kan worden naar de blootstelling van medewerkers aan ultrafijnstof.

5. Wij horen van KLM-medewerkers dat zij intern melding maken (via de zogeheten 'See it, Say it'-app) van het werken in schadelijke emissies/jet blast-situaties, maar dat er met hun klachten niets wordt gedaan. Klopt dit?

Nee. Er zijn inderdaad een aantal meldingen ontvangen bij de KLM Safety & Compliance afdeling. Daaropvolgend hebben gesprekken plaatsgevonden in het bijzijn van deskundigen, om vragen te beantwoorden en uitleg te geven over dit onderwerp. Er lopen verschillende projecten, sector breed, om de blootstelling aan emissies te beperken en meer inzicht te krijgen in de effecten van blootstelling aan ultrafijnstof. Dit vergt een aanpak van de gehele sector, met maatregelen die de komende jaren een positief effect moeten sorteren op het verminderen van de uitstoot van emissies.

6. Op 21 oktober zijn resultaten van ultrafijnstofmetingen door TNO door Schiphol gepubliceerd. Uit de metingen blijkt een gemiddelde concentratie ultrafijnstof van 100 tot 120 duizend deeltjes per kubieke centimeter bij de terminals en pieren. TNO heeft tevens op Schiphol piekconcentraties van 8 miljoen deeltjes per kubieke centimeter gemeten. Wat is uw reactie op deze resultaten? Wat zeggen deze resultaten naar uw mening over de luchtkwaliteit waar uw werknemers in werken?

Het luchtkwaliteitsonderzoek op de luchthaven Schiphol geeft inzicht in de concentraties aan UFP, waaraan medewerkers op Schiphol mogelijk blootstaan. In het onderzoek wordt aangegeven dat de gemeten concentraties niet kunnen worden vertaald naar persoonlijke blootstellingconcentraties voor (groepen van) medewerkers. KLM steunt daarom ook de aanbevelingen in het onderzoek om vervolgonderzoek uit te voeren naar de persoonlijke blootstelling van de meest belaste medewerkers conform de NEN-EN 689. Daar zijn we nauw bij betrokken.

De gemeten concentraties zijn voor KLM een bevestiging dat zij ondertussen duurzaam moet blijven investeren om emissies zoveel mogelijk terug te dringen, dat de ingezette koers sector breed doorgezet moet worden en waar mogelijk moet worden versneld.

7. TNO adviseert om vliegtuigen weg te slepen 'uit de zone waar grondpersoneel zich bevindt, alvorens de vliegtuigmotoren te starten'. Waarom is dit nog geen standaardprocedure als het gaat om de vliegtuigen van KLM? Onderneemt u actieve stappen om dit te realiseren? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Schiphol werkt er samen met andere partijen, waaronder KLM, aan om duurzaam taxiën in 2030 de standaardmethode te laten zijn, als eerste luchthaven op deze grote schaal. Omdat ingrijpende aanpassingen aan infrastructuur, processen en techniek nodig zijn, is een roadmap met stappenplan opgesteld om deze aanpassingen de komende jaren te kunnen realiseren. Dit is onderdeel van het sectorplan Slim en Duurzaam, en van het Akkoord Duurzame Luchtvaart, dat door de sector en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gesloten.

8. Volgens vakbond FNV staat KLM niet open voor een gesprek over ultrafijnstof en de blootstelling van platformmedewerkers hieraan. Klopt dat? En zo ja, waarom wilt u hierover niet met de vakbond in gesprek gaan?

Dat klopt niet. KLM is niet betrokken geweest bij het TNO-onderzoek. We hebben met Schiphol de afspraak gemaakt dat we vanaf nu wel vertegenwoordigd zijn in de diverse sector overleggen over ultrafijnstof.

9. Volgens de Deense vakbond 3F houdt KLM zich op de luchthaven van Kopenhagen niet aan de regels met betrekking tot het gebruik van de APU; de APU zou door KLM worden gebruikt terwijl grondpersoneel rondom het vliegtuig aan het werk is. KLM zou meerdere malen door de luchthaven van Kopenhagen hierop zijn aangesproken. Klopt dit? En zo ja, waarom gebruikt KLM in Kopenhagen de APU tegen de regels van het vliegveld in?

Het beleid van KLM is om de APU zo kort mogelijk te gebruiken. Waar een vaste stroomvoorziening en externe airco unit ('pre conditioned air') beschikbaar is, maakt KLM hier zoveel mogelijk gebruik van in plaats van een APU. KLM volgt hierbij de lokale wet- en regelgeving.