

Vergaderjaar 2025–2026

31 936

Luchtvaartbeleid

30 175

Luchtkwaliteit

Nr. 1290

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 mei 2026

Op 25 april 2025 is de Kamer geïnformeerd over de bevindingen van de «Expertgroep effecten luchtvaartemissies op lokale luchtkwaliteit».¹ In die brief is toegezegd dat er naar aanleiding van de conclusies van de expertgroep vervolgonderzoek uitgezet zou worden. Vervolgens is de Kamer op 4 november 2025² geïnformeerd over de voortgang van onderzoeken naar de emissies van luchtvaart op en rond luchthavens en de reactie op het Manifest «Gezondheid en Luchtvaart» en de brief van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). In het manifest en de brief van de MRS werd opgeroepen tot een geactualiseerd advies door de Gezondheidsraad over de impact van luchtvaart op de gezondheid van omwonenden. Het ministerie heeft destijds aangegeven de resultaten van het eerdergenoemde vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies af te wachten voordat een advies van de Gezondheidsraad wordt overwogen. Dit vervolgonderzoek is nu afgerond en wordt via deze brief aan de Kamer aangeboden.

In deze brief worden de conclusies uit het vervolgonderzoek op hoofdlijnen beschreven en wordt uiteengezet hoe het vervolgtraject rondom luchtvaartemissies eruit komt te zien. Als belangrijk onderdeel van dat vervolgtraject wordt ook een advies gevraagd bij de Gezondheidsraad. Deze adviesaanvraag wordt de komende periode voorbereid. Ik merk daarbij op dat het advies niet bedoeld is om eventuele gezondheidsrisico's uit te sluiten, maar wel om eventuele risico's beter in kaart te brengen om in de toekomst gedegen afwegingen te kunnen maken ten aanzien van deze eventuele risico's. Gezien de doorlooptijd van een degelijk advies (naar verwachting zeker 1,5 jaar) zullen eventuele uitkomsten worden meegenomen in toekomstige beleidsvorming, en niet in de lopende wijzigingen van de luchthaven(verkeer)besluiten.

¹ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1229

² Kamerstukken II 2025/26, 31 936, nr. 1250

Uitkomsten vervolgonderzoek naar Luchtvaartemissies

Op advies van de expertgroep is vervolgonderzoek uitgezet naar de hiaten in de onderzoekscope naar emissies door luchtvaart. Vanwege de betrokkenheid van veel (Nederlandse) adviesbureaus bij eerder onderzoek is ervoor gekozen om twee aan de Universiteit van Antwerpen verbonden onderzoekers te vragen een academisch onderbouwde verkenning naar de Nederlandse situatie van luchtvaartemissies rondom luchthavens uit te voeren.³ De onderzoekers hebben dezelfde rapporten bestudeerd als die de expertgroep heeft bekeken, samen met het RIVM ultrafijnstof-onderzoek rond Schiphol, het RIVM-sterfteonderzoek en het advies van de Belgische Gezondheidsraad uit 2024. Ook hebben zij de overkoepelende Kamerbrieven geanalyseerd.

De conclusie op hoofdlijnen is dat de gedane onderzoeken zorgvuldig zijn uitgevoerd en op deelgebieden waardevolle conclusies opleveren. Het totaalbeeld uit de geanalyseerde onderzoeken lijkt wat betreft de onderzoekers te wijzen op een beperkte impact van luchtvaartemissies op de lokale luchtkwaliteit, zeker in gebieden verder gelegen van de luchthaven, zoals ik ook tijdens het commissiedebat Luchtvaart d.d. 21 april jl. heb aangegeven. De onderzoeken leveren samen echter slechts een gedeeltelijk antwoord op de vraag in welke mate luchtvaartemissies bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit en negatieve effecten hebben op de (totale) gezondheid van omwonenden.

Dit heeft drie oorzaken:

1. De beperkte stof- en bronset in de modellering en daarnaast onvoldoende validatie van modellen met meetgegevens.
2. Het ontbreken van informatie over achtergrondconcentraties waardoor de cumulatieve blootstelling niet kan worden getoetst.
3. Het ontbreken van kortetijdsmetriek en piekconcentraties. De uitgevoerde onderzoeken hebben een focus op jaargemiddelden, terwijl uur- en daggemiddelden, evenals piekconcentraties juist relevant zijn voor het in kaart brengen van acute en subacute gezondheidseffecten.

In het rapport wordt daarom aanbevolen dat er aandacht moet blijven gaan naar verdere vermindering van emissies uit grondactiviteiten (vanwege het voorzorgsbeginsel), dat de rekenmodellen via metingen gevalideerd moeten worden en dat er verdere gegevens verzameld worden via gezondheidsonderzoek.

Appreciatie lenW

Het ministerie kan de conclusies uit het rapport volgen. Internationaal is er weinig aandacht voor onderzoek naar de gezondheidseffecten van luchtvaartemissies. Nederland is al een voorloper met onderzoek, en de onderzoeken die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd vormen de enige kennisbasis hierover. Tegelijkertijd is er nog altijd geen volledig beeld over de bijdrage van luchtvaartemissies aan de lokale luchtkwaliteit en effecten op de gezondheid van omwonenden. Op basis van het uitgevoerde onderzoek lijkt de gezondheidsimpact beperkt, maar is het vooralsnog ook nog niet mogelijk om generieke conclusies te trekken over de mogelijke gezondheidsimpact van luchtvaartemissies. In het rapport van de onderzoekers van de Universiteit van Antwerpen wordt daarom een vorm van een onderzoeksprogramma aanbevolen en worden verschillende beleidsopties meegegeven voor de korte en middellange termijn. Eerder had de expertgroep ook al geadviseerd om onderzoeksmogelijkheden te

³ Bijlage bij Kamerbrief.

benutten om te komen tot een gedegen onderbouwing van de relatie tussen luchtvaartemissies en gezondheid. Kortom: op basis van dit en eerdere onderzoeken is er geen directe aanleiding tot grote zorgen, maar een beter beeld van de eventuele risico's zodat die goed kunnen worden meegewogen is wenselijk.

Vervolgaanpak

Er wordt een drietal sporen uitgewerkt om het beleid rondom luchtvaartemissies voort te zetten:

1. Advies Gezondheidsraad als kader

In het eerdergenoemde Manifest «Gezondheid en Luchtvaart» en de brief van de MRS wordt aangegeven dat er in de samenleving de nodige zorgen leven over de eventuele negatieve effecten van luchtvaart op de gezondheid van omwonenden. Sinds het laatste rapport van de Gezondheidsraad over dit onderwerp (1999) zijn er de nodige nieuwe wetenschappelijke inzichten verschenen die relevant zijn voor een beoordeling van de gezondheidseffecten van luchtvaart. Wat volgens de ondertekenaars van het manifest en de MRS ontbreekt is een actueel, integraal en onafhankelijk overzicht van de gezondheidseffecten van luchtvaart in Nederland. Zij achten de Gezondheidsraad bij uitstek geschikt om hierover te adviseren.

Ook het kabinet vindt een actualisatie van het beeld na ruim 25 jaar wenselijk. Daarom wordt de Gezondheidsraad gevraagd om een advies uit te brengen om beter inzicht te verkrijgen in de gezondheidseffecten van luchtvaart voor omwonenden. Dit advies wordt vervolgens op twee manieren meegewogen. Enerzijds kan het advies helpen bij het vormgeven van het kader voor vervolgonderzoek. Daarbij biedt het rapport van de onderzoekers van de Universiteit van Antwerpen al nuttige aanknopingspunten. Daarnaast kan het advies van de Gezondheidsraad handelingsperspectief bieden bij toekomstige te maken keuzes in het luchtvaartbeleid.

De komende periode zal benut worden om de adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad op te stellen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de bevindingen van de expertgroep en het vervolgonderzoek van de Universiteit van Antwerpen. Ook worden belanghebbenden geconsulteerd. De inzet is om de adviesaanvraag na de zomer af te ronden. Naar verwachting zal de Gezondheidsraad ca 1,5 jaar nodig hebben voor het uitbrengen van een advies. Hierover is al contact geweest met de Gezondheidsraad. Dit betekent dat de resultaten van deze adviesaanvraag betrokken kunnen worden bij toekomstige beleidsvorming, zoals het nieuwe stelsel vliegtuiggeluid waarvoor nieuwe regelgeving opgesteld zal worden. Het kabinet kiest er niet voor om lopende trajecten, zoals de LVB wijziging die nu ter voorhang voorligt in de Kamer, te laten wachten op de uitkomsten van dit advies, omdat het van belang is om de rechtsbescherming van omwonenden zo snel mogelijk te herstellen, zoals ook opgedragen door de rechter in de RBV zaak. De impact op de gezondheid van medewerkers op de luchthavens zelf valt buiten de scope van de adviesaanvraag. De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is beleidsmatig verantwoordelijk voor gezond en veilig werken op de luchthavens en heeft hiertoe recentelijk adviezen uitgevraagd bij de Gezondheidsraad.⁴

2. Maatregelen in Luchthaven(verkeer)besluiten

In het rapport wordt ook aanbevolen om *no-regret* maatregelen te treffen om de luchtvaartemissies zoveel mogelijk te beperken. Het ministerie heeft hiertoe al enkele aanpassingen in regelgeving voorgesteld of in voorbereiding. In het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en de luchthavenbesluiten voor de

⁴ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 528

regionale luchthavens zijn en worden regels opgenomen om het gebruik van de hulpmotor (APU) te verminderen en het eenmotorig taxiën of het taxiën op minder motoren te stimuleren. Verder werkt de luchtvaartsector aan de elektrificatie van de grondgebonden operatie waarbij het doel is dat al het grondgebonden verkeer emissievrij is in 2030.

Evaluatie van de maatregelen en eventuele aanvullende maatregelen of normen in de besluiten kunnen worden overwogen na afronding van het advies van de Gezondheidsraad. Ook worden de effecten en eventuele maatregelen van ontzwaveling van kerosine nader in beeld gebracht.

3. Tussentijdse kennisverbreding

In het rapport wordt tot slot aanbevolen tot verbreding van het onderzoeksveld om een beter beeld te krijgen van de bijdrage van luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit. Zo wordt verdergegaan met het versterken van de kennisbasis. Hierbij wordt afgestemd met het RIVM. Op basis van het advies van de Gezondheidsraad wordt de richting van eventueel vervolgonderzoek bepaald.

Tot slot

Zoals ik in de beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat⁵ heb aangegeven, is infrastructuur het fundament onder onze samenleving en economie, en we maken er dagelijks gebruik van, bijna vanzelfsprekend. Tegelijkertijd is het onontkoombaar dat in ons drukbezette land infrastructuur ook risico's geeft op hinder en gezondheidsschade, of we nu langs een drukke snelweg of spoorlijn wonen, of bij een luchthaven.

Deze onontkoombaarheid maakt het des te belangrijker om mogelijke gezondheidseffecten in beeld te krijgen, af te wegen en waar mogelijk te mitigeren. Op het gebied van luchtvaart neemt dit kabinet hierin internationaal gezien een voortrekkersrol. Schiphol is de enige luchthaven ter wereld waar krimp van het aantal vliegtuigbewegingen plaatsvindt om een betere balans tussen geluidhinder voor de omgeving en economische belangen van de sector te bereiken. Ook loopt Nederland internationaal voorop als het gaat om het beperken van de gezondheidsschade door luchtvaartemissies en het doen van onderzoek daarnaar. Met het vragen van een advies aan de Gezondheidsraad gaan we daarin nog verder.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

⁵ Kamerstukken II 2025/26, 36 800 XII, nr. 34