Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
7 april 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/44003

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Directie Onbemande Luchtvaart, Luchtruim en Luchthavens
Afdeling Luchthavens en Omgeving
Cluster leefomgevingskwaliteit

Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, LIB en EOC

Beslistermijn
14 april 2026

Bijlage(n)
2

Aan Minister

nota

Beslisnota M vervolgstappen emissies luchtvaart

Aanleiding

Het ministerie heeft de afgelopen jaren verschillende studies laten uitvoeren naar de bijdrage van luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit in de leefomgeving van luchthavens. De bijdrage van luchtvaart lijkt beperkt, maar gezondheidsrisico's zijn niet uit te sluiten. Belangenorganisaties op het terrein van luchtvaart en gezondheid roepen op tot een geactualiseerd onafhankelijk advies door de Gezondheidsraad over de impact van luchtvaart op de gezondheid.[1] In de Kamerbrief van 4 november 2025 is aangegeven het toen nog lopende vervolgonderzoek af te wachten voor een afweging gemaakt wordt over de meerwaarde van een nieuw advies. Het onderzoek is inmiddels afgerond en wordt samen met voorgestelde vervolgstappen op dit dossier in bijgevoegde Kamerbrief aangeboden aan de Tweede Kamer. In deze nota wordt u gevraagd in te stemmen met de vervolgstappen en de brief goed te keuren voor verzending aan de Tweede Kamer.

Geadviseerd besluit

1. U wordt gevraagd in te stemmen met een drietal sporen om het beleid rondom luchtvaartemissies voort te zetten:
    a. het voorbereiden van een adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad over de impact van luchtvaart op de gezondheid van omwonenden;
    b. het continueren van de maatregelen in vergunningen (LVB/LHB's) en het verkennen van de ontzwaveling van kerosine;
    c. het verbreden van de kennisbasis rondom luchtkwaliteit in relatie tot luchtvaart, in samenwerking met het RIVM.
2. U wordt gevraagd in te stemmen met de Kamerbrief waarin de appreciatie van het onderzoek en deze aanpak op het terrein van luchtvaartemissies worden aangekondigd.

Kernpunten

- De hoofdconclusie van het vervolgonderzoek uitgevoerd door professoren verbonden aan de Universiteit Antwerpen luidt dat de eerdere onderzoeken slechts een gedeeltelijk antwoord geven op de vraag in welke mate luchtvaartemissies bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit en negatieve effecten hebben op de gezondheid van omwonenden.

[1] Manifest Gezondheid en Luchtvaart 2025 | Rapport | Rijksoverheid.nl

- De aanbeveling in dat rapport is dan ook om te blijven inzetten op maatregelen die de emissies uit grondactiviteiten verminderen en vervolgonderzoek te doen om het beeld completer te maken.
- Omdat het in het rapport aanbevolen vervolgonderzoek van behoorlijke omvang kan zijn en uit eerder gedane onderzoeken kwam dat de bijdrage van luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit beperkt lijkt, komt de vraag op of een dergelijk onderzoeksprogramma de proportionaliteit van het dossier overstijgt.
- Het eerst opvolgen van de aanbevelingen van de onderzoekers zou betekenen dat gewacht zou moeten worden met het vragen van een advies van de Gezondheidsraad totdat het vervolgonderzoek is afgerond.
- Tegelijkertijd heerst er binnen de omgeving rond luchthavens onrust over de impact van vliegverkeer op de gezondheid van omwonenden. Er is in de omgeving grote behoefte aan een geactualiseerd integraal advies van de Gezondheidsraad over deze impact. Het laatste advies van de Gezondheidsraad dateert uit 1999. Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit is er geen aanleiding voor grote zorgen, maar een handelingsperspectief en betere inschatting van de risico's (zowel luchtverontreiniging als geluidhinder) is wel wenselijk.
- Gegeven de mogelijke omvang van de programmatische aanpak die in het rapport wordt voorgesteld, en de maatschappelijke behoefte om een geactualiseerd integraal gezondheidsadvies, wordt u geadviseerd om nu een advies uit te vragen aan de Gezondheidsraad.
- Tegelijkertijd wordt er op de korte termijn ingezet op *no-regret* maatregelen en op het verbreden van het kennisveld door middel van metingen. Hiervoor biedt het advies van de Universiteit van Antwerpen bruikbare handvatten.
- Samenvattend wordt daarom een drietal sporen voorgesteld om het beleid rondom luchtvaartemissies voort te zetten: (1) het voorbereiden van een adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad, (2) het continueren van het treffen van maatregelen in de luchthaven(verkeer)besluiten, en (3) een tussentijdse kennisverbreding in samenwerking met het RIVM.

Krachtenveld

- De Luchtvaartnota stelt in één van haar publieke belangen de leefomgevingskwaliteit van omwonenden te verbeteren. Hier speelt de verbetering van luchtkwaliteit ook een rol.
- Nederland loopt internationaal voorop als het gaat om het beperken van de gezondheidsschade door luchtvaart en het doen naar onderzoek. Zo zorgt Nederland als eerste land voor krimp van de luchtvaart en loopt het voorop met het in beeld brengen van luchtvaartemissies en mogelijke negatieve gezondheidseffecten die samenhangen met luchtvaart.
- Het ministerie van SZW is beleidsmatig verantwoordelijk voor gezond en veilig werken. De Arbeidsinspectie (NLA) is toezichthouder op de wet- en regelgeving op het terrein van arbeidsomstandigheden. Recent is een conceptadvies van de Gezondheidsraad gepubliceerd. Hierin concludeert de raad dat er voldoende bewijs is om kerosinemotoremissie (KME) als mengsel te classificeren als kankerverwekkend. Meer informatie is te vinden in de toelichting.
- De luchtvaartsector is verantwoordelijk voor het opvolgen van de huidige regels in de vergunningen. Luchthavens stellen zich ondersteunend op als vervolgonderzoek naar gezondheidseffecten van uitstoot van vliegtuigen

zal worden uitgevoerd en streven zelf naar een emissievrije grondoperatie voor 2030, onder andere voor de bescherming van hun platformpersoneel. Luchtvaartmaatschappijen maken zich echter wel zorgen over de impact van verdere maatregelen die op basis van uitkomsten van vervolgonderzoek worden overwogen. Deze kunnen invloed hebben op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen.
- Omwonenden maken zich zorgen om hun gezondheid. Belangenorganisaties geven hun zorgen een stem. Zo ontbreekt volgens de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) een integraal overzicht van gezondheidseffecten – in het bijzonder de cumulatieve impact – en een advies over hoe gezondheid structureel kan worden meegenomen in de besluitvorming.[2]
- De politiek heeft steeds meer aandacht voor de mogelijke gezondheidseffecten van luchtverontreiniging door luchtvaart. Binnen de Kamer is er wisselend voorkeur tussen de economische belangen en de milieubelangen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Toelichting
Ministerie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW)
- Het ministerie van SZW is beleidsmatig verantwoordelijk voor gezond en veilig werken (Arbeidsomstandighedenwet). Deze bevat regelgeving ter bescherming van de werknemers op luchthavens tegen de negatieve gezondheidseffecten van gevaarlijke stoffen zoals vliegtuigemissies.
- De werkgever is op basis van de Arbowet primair verantwoordelijk voor veilige en gezonde arbeidsomstandigheden. Schiphol en de werkgevers op Schiphol zijn dus verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen om gezond en veilig werken op de luchthaven te waarborgen.
- De Arbeidsinspectie (NLA) is toezichthouder op de wet- en regelgeving op het terrein van arbeidsomstandigheden. De NLA heeft eisen gesteld aan Schiphol en werkgevers op Schiphol, waardoor zij bezig zijn met het doorvoeren van maatregelen naar aanleiding van deze eisen. Deze maatregelen zijn onder andere gericht op het minimaliseren van de blootstelling van dieselmotoremissie en KME aan werknemers. Zo kan bijvoorbeeld de afstand tussen personeel op het platform en het vliegtuig (met draaiende motor) worden vergroot. Het is aan Schiphol en de werkgevers op Schiphol om passende maatregelen te nemen.
- Recent is een conceptadvies van de Gezondheidsraad gepubliceerd waarin wordt geconcludeerd dat er voldoende bewijs is om KME als mengsel te classificeren als kankerverwekkend. Het conceptrapport is openbaar beschikbaar. Partijen hebben tot 30 maart gekregen om te reageren. Het definitieve advies verschijnt naar verwachting eind van het tweede kwartaal van 2026. Het advies is uitgevoerd op verzoek van SZW.
- SZW vraagt de Gezondheidsraad regelmatig om onderzoek te doen naar classificatie en het afleiden van een gezondheidskundige grenswaarde voor gevaarlijke stoffen waar werknemers beroepsmatig aan worden blootgesteld.
- De Gezondheidsraad werkt, ook op verzoek van SZW, aan een advies over een mogelijke gezondheidskundige grenswaarde voor de beroepsmatige

[2] MRS-advies_Adviesaanvraag Gezondheidsraad over gezondheidseffecten van Schiphol

Datum
7 april 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/44003

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Directie Onbemande Luchtvaart, Luchtruim en Luchthavens
Afdeling Luchthavens en Omgeving
Cluster leefomgevingskwaliteit

Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, LIB en EOC

Aan
Minister

Bijlage(n)
2

blootstelling aan UFP. Dit advies wordt in het derde kwartaal van 2026 verwacht.
- Op verzoek van SZW werk het RIVM een onderzoeksopzet uit om de schadelijkheid van beroepsmatige blootstelling aan KME op Schiphol te bestuderen. Dit onderzoek moet informatie opleveren over de potentie van KME om DNA-schade te veroorzaken. DNA-schade kan leiden tot kanker. Dit onderzoeksvoorstel wordt in het voorjaar verwacht. SZW heeft de Tweede Kamer hierover in november 2025 geïnformeerd.[3]

Interdepartementaal
- Rijksbreed[4] is er veel aandacht voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Sinds 2020 werkt het Rijk in het Schone Lucht Akkoord (SLA) met provincies en meer dan 130 decentrale overheden samen aan 50% gezondheidswinst via verlagingen van emissies.
- Eind 2024 is de Europese richtlijn luchtkwaliteit herzien met strengere normen die vanaf 2030 gaan gelden. Het is de inzet van Nederland om aan die grenswaarden te voldoen. Het aantal dreigende overschrijdingen in 2035 is beperkt, maar er zijn wel maatregelen nodig.[5] Luchtvaart wordt op dit moment niet gezien als een knelpunt voor het behalen van deze normen, maar kan wel in beeld komen wanneer andere bronnen verduurzamen. Op dit moment zijn met name wegverkeer, scheepvaart en industrie in beeld als knelpunten.

Overzicht onderzoeken luchtkwaliteit met IenW als opdrachtgever

Jaar	**Opdrachtnemer**	**Titel**	**Uitkomsten**
2016	*RIVM*	*Sterfteonderzoek rond Schiphol*	*Geen duidelijke aanwijzingen dat de sterfte rond Schiphol hoger is dan elders in Nederland.*
2022	*RIVM*	*Gezondheidseffecten van UFP van vliegverkeer rond Schiphol*	*Blootstelling aan UFP hangt samen met kortdurende gezondheidseffecten, zoals meer luchtwegklachten. Voor langdurige blootstelling zijn aanwijzingen voor mogelijke gezondheidseffecten, maar is het bewijs nog beperkt.*
2023	*TNO*	*Notitie emissieberekeningen ZZS*	*Emissies in de grondfasen hebben de grootste relevantie voor nabij-grondse concentraties en blootstelling.*
2023	*To70*	*Effect van vlootontwikkeling op emissies*	*Door vlootvernieuwing is een dalende trend of een stabilisatie van emissies waar te nemen (muv NO_x).*
2024	*Adecs*	*Bijdrage luchtvaart aan lokale luchtkwaliteit*	*Jaargemiddelde bijdragen zijn in woonkernen beperkt, terwijl op het luchthaventerrein hogere bijdragen kunnen voorkomen.*

[3] Kamerstukken II, 2025-2026, 25883, nr. 540.
[4] In het interdepartementale overleg zijn IenW, VRO, EZK, LVVN en VWS betrokken.
[5] Zie: Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 30 175, nr. 481.

2024	*NLR*	*Concentraties ZZS op en rondom luchthavens*	*Er zijn geen jaargemiddelde overschrijdingen van de MTR-waarden. Het taxiën en de APU spelen een sleutelrol in de ruimtelijke verdeling.*
2025	*NLR*	*UFP-concentraties op luchthavens van nationale betekenis*	*De studie brengt jaargemiddelde UFP-concentraties in beeld voor de luchthavens Groningen, Maastricht en Rotterdam.*

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief luchtvaartemissies	
03	Rapport Universiteit Antwerpen	Bijlage bij Kamerbrief

Datum
7 april 2026

Onze referentie
IENW/BSK-2026/44003

Opgesteld door
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Directie Onbemande Luchtvaart, Luchtruim en Luchthavens
Afdeling Luchthavens en Omgeving
Cluster leefomgevingskwaliteit

Prog.dir. Omgeving Luchthaven Schiphol
Cluster BBP, LIB en EOC

Aan
Minister

Bijlage(n)
2