

**Resultaten van het vervolgonderzoek naar
luchtvaartemissies (Kamerstuk 31936, nr. 1290)**

Nr.

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 2026

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief over de resultaten van het vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies (Kamerstuk 31936, nr. 1290).

De vragen en opmerkingen zijn op 4 juni 2026 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hem beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**Inhoudsopgave**

Inleiding	1
D66-fractie	2
VVD-fractie	4
GroenLinks-PvdA-fractie	5
CDA-fractie	7
Partij voor de Dieren-fractie	8

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 mei 2026 over de resultaten van het vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies, alsmede van het bijbehorende rapport van de Universiteit Antwerpen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Kamerbrief over de resultaten van het vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben

kennisgenomen van de brief 'Resultaten van het vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies', en hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de minister over de resultaten van het vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies en hebben daarover enkele vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de brief 'Resultaten van het vervolgonderzoek naar luchtvaartemissies', en hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie onderschrijven het belang van een gedegen kennisbasis over de gezondheidseffecten van luchtvaart voor omwonenden van luchthavens. Juist in een dichtbevolkt land als Nederland, waar infrastructuur onvermijdelijk gepaard gaat met hinder en gezondheidsrisico's, is het van groot belang dat de overheid deze risico's serieus in kaart brengt, weegt en waar mogelijk mitigeert.

De leden van de D66-fractie verwelkomen het besluit van het kabinet om de Gezondheidsraad om advies te vragen. Zij zien daarin een erkenning dat het bestaande kenniskader – het laatste Gezondheidsraadadvies dateert van 1999 – niet langer volstaat als basis voor gedegen beleidskeuzes. Tegelijkertijd constateren deze leden dat de adviesaanvraag nog moet worden opgesteld en dat het advies naar verwachting circa anderhalf jaar in beslag zal nemen. Gezien de maatschappelijke urgentie die onder meer blijkt uit het Manifest "Gezondheid en Luchtvaart" en de brief van de Maatschappelijke Raad Schiphol, hebben deze leden verschillende vragen over de reikwijdte, het tempo en de tussentijdse aanpak.

De leden van de D66-fractie lezen dat de adviesaanvraag na de zomer wordt afgerond en dat belanghebbenden daarbij worden geconsulteerd. Zij vragen de minister te verduidelijken welke partijen worden geconsulteerd bij de voorbereiding van de adviesaanvraag, op welke wijze omwonenden en bewonersorganisaties hierin een stem krijgen, en hoe wordt gewaarborgd dat de vraagstelling van het advies aansluit bij de zorgen die leven in de samenleving.

De leden van de D66-fractie lezen dat de gezondheidsimpact op medewerkers op de luchthavens buiten de scope van de adviesaanvraag valt, omdat de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid daarvoor verantwoordelijk is. Deze leden achten een geïntegreerde beoordeling echter van groot belang, mede gezien de aanbevelingen in het rapport van de Universiteit Antwerpen over menselblootstelling en cumulatieve effecten. Zij vragen de minister hoe wordt

gewaarborgd dat de adviezen van de Gezondheidsraad over werknemers en die over omwonenden op elkaar worden afgestemd en in samenhang worden meegewogen in toekomstig beleid.

De leden van de D66-fractie lezen in het rapport van de Universiteit Antwerpen de expliciete aanbeveling om niet alleen jaargemiddelden te beoordelen, maar ook uur- en daggemiddelden en piekconcentraties, juist vanwege de relevantie voor acute en subacute gezondheidseffecten. Deze leden vragen de minister te bevestigen dat deze tijdsresolutie nadrukkelijk onderdeel wordt van de adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad, en zo niet, waarom niet.

De leden van de D66-fractie merken op dat de onderzoekers van de Universiteit Antwerpen concluderen dat de huidige bewijsbasis onvoldoende is om gezondheidsschade met zekerheid uit te sluiten. Zij wijzen op drie structurele hiaten: een beperkte stof- en bronset, het ontbreken van achtergrondconcentraties en een gebrek aan kortetermijnmetrieken en piekconcentraties. Deze leden vragen de minister concreet aan te geven welke stappen op elk van deze drie punten worden gezet in het kader van de aangekondigd tussentijdse kennisverbreding, en welk tijdspad daarvoor geldt.

De leden van de D66-fractie merken op dat het rapport aanbeveelt een gecoördineerd meetnet in te richten rond grote en enkele regionale luchthavens, met vaste meetstations in omliggende woonwijken en aandacht voor ultrafijnstof, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en vluchtige organische stoffen. Deze leden vragen de minister of hij voornemens is een dergelijk meetnet op te zetten, wanneer dit operationeel zou kunnen zijn, en hoe de resultaten publiek toegankelijk worden gemaakt.

De leden van de D66-fractie constateren dat het RIVM-programma over ultrafijnstof rond Schiphol reeds aanknopingspunten biedt voor kortetermijnveranderingen in gezondheid. Zij vragen de minister of het kabinet voornemens is dit programma structureel te verankeren en uit te breiden naar andere luchthavens en andere relevante stoffen, en of daarvoor aanvullende middelen worden vrijgemaakt.

De leden van de D66-fractie onderschrijven het belang van de zogenoemde no-regetmaatregelen, zoals restricties ten aanzien van de auxiliary power unit (APU), enkelmotorig taxiën en elektrificatie van het grondmaterieel. Zij vragen de minister echter hoe de naleving en handhaving van deze maatregelen is georganiseerd, welke sancties gelden bij overtredingen en of de huidige handhaving capaciteit toereikend is.

De leden van de D66-fractie lezen dat het rapport van de

Universiteit Antwerpen expliciet stelt dat de efficiëntie van de no-regretmaatregelen pas beoordeeld kan worden wanneer de uitstoot van de betrokken bronnen ook daadwerkelijk wordt meegenomen in de emissie- en immissieberekeningen, wat nu niet het geval is. Deze leden vragen de minister wanneer deze bronnen – waaronder APU, grondmaterieel en tankactiviteiten – volledig worden geïntegreerd in de berekeningen, en hoe de effectiviteit van de maatregelen in de tussentijd wordt gemonitord.

De leden van de D66-fractie lezen dat de uitkomsten van het Gezondheidsraadadvies wat betreft de minister niet worden afgewacht voor de lopende wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol, vanwege de noodzaak tot herstel van de rechtsbescherming van omwonenden. Deze leden begrijpen deze overweging, maar vragen de minister hoe wordt voorkomen dat besluiten worden genomen die later, op basis van het Gezondheidsraadadvies, moeten worden herzien, en welke waarborgen worden ingebouwd om gezondheidsoverwegingen ook in de lopende besluitvorming een volwaardige plek te geven.

Tot slot vragen de leden van de D66-fractie of de minister bereid is de Kamer tussentijds te informeren over de voortgang van zowel de adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad als de kennisverbredingsinspanningen en, zo ja, op welke momenten en in welke vorm.

VVD-fractie

Wetenschappelijke onderbouwing en beleidsrelevantie

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de afgelopen jaren reeds diverse onderzoeken zijn uitgevoerd naar luchtvaartemissies, luchtkwaliteit en gezondheidseffecten. Kan de minister aangeven welke concrete beleidsbeslissingen op dit moment niet kunnen worden genomen vanwege ontbrekende kennis? Welke specifieke kennisvraag rechtvaardigt aanvullend onderzoek, terwijl tegelijkertijd wordt geconcludeerd dat de bestaande onderzoeken op deelgebieden waardevolle inzichten opleveren?

Nederland in internationaal perspectief

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre andere Europese luchtvaarthubs, zoals rond Londen, Parijs, Frankfurt en Madrid, vergelijkbare onderzoeksprogramma's uitvoeren. Beschikt de minister over aanwijzingen dat Nederland aanzienlijk andere gezondheidsrisico's kent dan deze internationale luchthavens? Indien dergelijke aanwijzingen ontbreken, waarom acht de minister aanvullend nationaal onderzoek noodzakelijk bovenop de internationale kennisbasis?

Gevolgen voor investeringszekerheid

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk dat bedrijven en luchthavens weten waar zij aan toe zijn. Kan de minister aangeven hoe wordt voorkomen dat langdurige

onderzoeks- en adviestrajecten leiden tot onzekerheid voor investeringen in de Nederlandse luchtvaartsector? Welke zekerheid kan de minister bieden dat tijdens lopende onderzoeken geen nieuwe beperkingen worden overwogen op basis van nog niet afgeronde of nog niet gevalideerde onderzoeksresultaten?

Verhouding tot andere bronnen van luchtverontreiniging

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de minister de bijdrage van luchtvaartemissies weegt ten opzichte van andere bronnen van luchtverontreiniging die invloed hebben op de leefomgeving van omwonenden. Kan de minister aangeven of er situaties denkbaar zijn waarin aanzienlijke investeringen in het terugdringen van luchtvaartemissies minder gezondheidswinst opleveren dan vergelijkbare investeringen bij andere emissiebronnen? Op welke wijze wordt deze afweging betrokken bij toekomstige beleidsvorming?

Beleidsconsequenties van de adviesaanvraag

De leden van de VVD-fractie vragen welke randvoorwaarden het kabinet vooraf stelt aan de adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad. Wordt de Gezondheidsraad gevraagd om uitsluitend gezondheidskundige inzichten te leveren, of ook om inzicht te geven in proportionaliteit, uitvoerbaarheid en effectiviteit van eventuele beleidsopties? Hoe voorkomt de minister dat een advies wordt gebruikt voor beleidsdoeleinden waarvoor het oorspronkelijk niet is opgesteld?

Afbakening van overheidsverantwoordelijkheid

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de minister bepaalt wanneer voldoende kennis beschikbaar is om een beleidsdossier als voldoende onderzocht te beschouwen. Bestaat het risico dat steeds nieuwe onderzoeksvragen aanleiding vormen voor vervolgonderzoek zonder dat een duidelijk eindpunt wordt bereikt? Welke criteria hanteert het kabinet om te bepalen dat de kennisbasis voldoende robuust is voor besluitvorming?

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich, net als veel omwonenden van luchthavens, zorgen over de gezondheidsschade door de enorme hoeveelheid vervuilende stoffen uitgestoten door de luchtvaart. Op hun initiatief is jaren geleden begonnen met het monitoren van ultrafijnstof en zijn de eerste onderzoeken naar blootstelling en gezondheid opgezet. De conclusie daarvan was een duidelijke link tussen bijvoorbeeld de windrichting vanuit Schiphol en concentraties in de stad, of hogere concentraties en meer medicijngebruik bij kinderen met astma. Maar zoals meestal bij een eerste onderzoek was de aanbeveling om veel meer te meten en meer te onderzoeken. Daar is weinig mee gedaan, zoals nu ook weer blijkt uit het rapport van de universiteit van Antwerpen. Meer goede data hadden ons kunnen helpen

om een beter beeld te krijgen en effectieve maatregelen te nemen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie missen in de beleidsbrief een intensivering van meetonderzoek, betere modellen of monitoring van de grote hoeveelheid zeer zorgwekkende stoffen (ZZS'en) die nu geen normen hebben en amper in beeld zijn. Is de minister bereid om voor de kennisverbreding nu al met het RIVM en de GGD een uitbreiding van de meetnetten overeen te komen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het teleurstellend dat voor het nu voorliggende LVB heel veel makkelijke no-regretmaatregelen niet zijn genomen, terwijl dat wel mogelijk was geweest. Desnoods met een invoertermijn. Deze leden wijzen daarbij ook naar de eerdere vragen rond het zwavelgehalte van kerosine. Voor zeer geringe kosten kan de kerosine fors schoner met baten voor zowel gezondheid als klimaat. Er is geen reden om dit niet voor te schrijven, behalve dat de kerosine in landen die weinig om hun inwoners geven, fracties van centen goedkoper is. Is de minister bereid om zijn eerdere standpunt te heroverwegen en de invoering van zwavelarme kerosine als no-regretmaatregel op te nemen? En is de minister bereid om dan ook te kijken naar andere giftige aromaten die nu in hogere concentraties in kerosine zitten dan technisch nodig is?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het eveneens teleurstellend dat er met het nieuwe LVB geen bindende absolute emissienormen voor de uitstoot van schadelijke stoffen zijn vastgelegd. Sterker nog, zelfs de relatieve grenswaarden zijn afgezwakt. Kan de minister uitleggen waarom? Er was nooit een redelijk argument voor de huidige speciale regeling voor Schiphol. Immers, er gaat geen bescherming van uit voor de omgeving en geen incentive voor de luchtvaart om Schoner te worden. Meer mogen vervuilen als er meer wordt gevlogen, nodigt uit om meer te vliegen en dus meer te vervuilen. Juist het knellende korset van alsmaar afnemende emissie- en concentratienormen leidt tot maatregelen en technische verbeteringen die leiden tot lagere concentraties en minder gezondheidsschade. Is de minister bereid om nu al wetgeving te initiëren die de uitzonderingspositie van Schiphol en de luchtvaart opheft, zodat ook de luchtvaart aan dezelfde normen moet voldoen als andere industrieën? En is de minister dan ook bereid om hiervoor dezelfde normen te handteren wat betreft ZZS'en en andere schadelijke stoffen? Of is er een juridische reden dat dit niet mogelijk is?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie erkennen dat de afstand tussen vliegtuigen en bebouwing een zekere bescherming biedt voor omwonenden. Door de verdunningseffecten worden heel veel mensen blootgesteld, maar wel aan langere concentraties. Dat geldt niet voor

(platform)medewerkers. Zij werken dagelijks in heel hoge concentraties schadelijke stoffen. Waarom wordt het voorzorgbeginsel hier niet strikter toegepast? Waarom worden Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen niet gehouden aan de eerdere afspraken en beloftes om over te gaan op volledig elektrisch taxiën? Kan de minister een afspraak of deadline noemen waar milieu, klimaat of gezondheid van mensen baat bij hebben en waar de sector zich wel aan heeft gehouden? Is de minister het met deze leden eens dat zonder dwingende voorschriften sancties en handhaving geen verbetering is te verwachten? Zo nee, op welke ervaring baseert hij dat?

Ten slotte vragen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie wat dit gaat betekenen voor de NO_x-emissies en de natuurvergunning van Schiphol. Immers de NO_x-emissies nemen toe, naar mate vliegtuigen zuiniger en groter worden. Deze leden verwachten dan ook niet dat die emissies zullen dalen, zonder ingrijpende maatregelen. Welke zijn dat? Hoe kunnen Schiphol en de andere luchthavens gehouden worden aan de eerdere eis van de Kamer dat elke sector bijdraagt aan de afname van stikstofemissies, zonder absolute emissienormen voor luchthavens?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie lezen in de kabinetsreactie op het RIVM-rapport over luchtvaartemissies dat de minister verschillende in het rapport genoemde no-regretmaatregelen neemt om de uitstoot van de luchtvaart te beperken. Het gaat daarbij onder meer om het verminderen van het gebruik van hulpmotoren (APU's), het stimuleren van taxiën met één motor en de elektrificatie van grondgebonden activiteiten. Daarnaast geeft de minister aan dat de effecten van ontzwaveling van kerosine en mogelijke maatregelen op dit terrein nader worden onderzocht.

De leden van de CDA-fractie vragen de minister toe te lichten welke onderzoeken momenteel worden uitgevoerd naar de effecten van ontzwaveling van kerosine en wanneer de Kamer over de uitkomsten wordt geïnformeerd. Welke gezondheids- en milieueffecten verwacht de minister van een verdere verlaging van het zwavelgehalte in kerosine, met name voor omwonenden en luchthavenmedewerkers? Ook vragen deze leden welke inzichten de minister op dit moment heeft in de mogelijke bijdrage van een lager aromaatgehalte aan het verminderen van roet- en ultrafijnstofemissies. Daarnaast vragen de leden welke technische, logistieke en juridische belemmeringen de minister momenteel ziet voor het gebruik van zwavelarme kerosine op Nederlandse luchthavens en welke mogelijkheden er zijn om deze weg te nemen. Welke mogelijkheden ziet de minister om het gebruik van zwavelarme kerosine te stimuleren, bijvoorbeeld via vrijwillige afspraken met leveranciers en raffinaderijen? Tot slot vragen deze leden op welke wijze de resultaten van het onderzoek naar ontzwaveling en mogelijke aanpassingen van

de brandstofsamenstelling worden betrokken bij toekomstige besluitvorming over luchtvaartemissies.

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het belangrijk dat het kabinet snel meer gaat doen om de gezondheid van inwoners van Nederland te beschermen tegen uitstoot van schadelijke stoffen zoals ultrafijnstof, stikstofoxiden en kankerverwekkende stoffen door de luchtvaart. De gezondheidsschade door de luchtvaartemissies is aantoonbaar en structureel. De uitstoot van schadelijke stoffen door de luchtvaart, zoals stikstofoxiden, ultrafijnstof en ZZS'en is de afgelopen decennia sterk toegenomen. Door steeds groter wordende vliegtuigen zet deze groei door. De ILT waarschuwt niet voor niets dat zonder absolute uitstootnormen groei van het vliegverkeer kan leiden tot hogere totale emissies, zelfs als individuele vliegtuigen schoner worden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het zorgelijk dat de belangen van de luchtvaart door achtereenvolgende kabinetten boven de belangen van burgers, natuur, milieu en gezondheid worden gesteld, en dat dit kabinet daar geen eind aan wil maken. Telkens weer blijkt dat een betere bescherming van onze leefomgeving en gezondheid, wat belangrijk is voor iedereen, het onderspit delft ten opzichte van de winstgevendheid van de luchtvaartindustrie. Ook heeft de luchtvaart geen bindende klimaatdoelen, mag het vliegen zonder natuurvergunning en heeft het voor het overgrote deel van zijn emissies geen bindende normen. Deze privileges gelden niet voor andere industrieën. Kan de minister uitleggen hoe deze uitzonderingspositie van de luchtvaart zich verhoudt tot het gelijkheidsbeginsel en de algemene zorgplicht voor de volksgezondheid?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de ILT denkrichtingen voor het vastleggen van absolute normen voor schadelijke stoffen heeft gedeeld. Kan de minister uitleggen waarom volgens hem voor meer dan 95% van de schadelijke uitstoot op Schiphol nu geen bindende emissienormen mogelijk zijn, terwijl voor industriële bedrijven wel absolute emissiegrenswaarden gelden, en de ILT met het ministerie een zienswijze heeft gedeeld hoe absolute normen wel degelijk vastgelegd kunnen worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat één van de denkrichtingen van de ILT is om de absolute normen vast te leggen op basis van extrapolatie van relatieve grenswaarden in eerdere luchthavenverkeersbesluiten. De minister geeft aan dat het overnemen van deze variant de prikkel wegneemt om met kleinere, lichtere vliegtuigen te vliegen. Erkent de minister dat vliegtuigen juist groter worden naar de toekomst toe, en dat er vanuit de huidige relatieve normen ook geen prikkel uitgaat voor innovatie? En

dat absolute normen, ook op basis van extrapolatie van relatieve normen, er in ieder geval voor zorgen dat een toename van de schadelijke stoffen uitstoot wordt uitgesloten?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het ontzwavelen van kerosine laaghangend fruit. Het is namelijk een goedkope en snelle manier om de gezondheid van omwonenden en platformmedewerkers snel te verbeteren, omdat het de uitstoot van ultrafijnstof sterk vermindert. Het naar beneden brengen van de zwaveluitstoot van alle kerosine op Schiphol met een factor tien kost ongeveer 0,05 cent per liter kerosine. Toch wil de minister niet voor dit laaghangend fruit kiezen. Waarom kiest de minister ervoor om ontzwaveling verder te onderzoeken, terwijl de gezondheidswinst al bekend is en directe toepassing mogelijk lijkt? Erkent de minister dat het uitblijven van ontzwaveling betekent dat omwonenden en werknemers onnodig worden blootgesteld aan extra ultrafijnstof, en hoe wordt dat gerechtvaardigd? Ander potentieel laaghangend fruit is om de aromaten in kerosine naar beneden te brengen. Kan de minister toezeggen dat hij gaat verkennen of en, zo ja, hoe het aromatengehalte in kerosine verlaagd zou kunnen worden? Kan de minister alle boven gestelde vragen zorgvuldig en met bronverwijzing ter onderbouwing beantwoorden?

II Reactie van de bewindspersoon