



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Maatschappelijke Raad Schiphol



**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Prog.dir. Omgeving
Luchthaven Schiphol
Cluster Geluid en
Internationaal

Rijnstraat 8
2500 EX Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onze referentie
IENW/BSK/2025/282393

Uw referentie
u-25.066

Datum

Betreft Adviesaanvraag Gezondheidsraad over gezondheidseffecten

Geachte voorzitter,

Bij deze wil ik u hartelijk danken voor het toezenden van uw brief "Adviesaanvraag Gezondheidsraad over gezondheidseffecten van Schiphol". U pleit voor een integraal onderzoek van de Gezondheidsraad naar de gezondheid rondom Schiphol. U vindt dit noodzakelijk omdat het laatste advies (uit 1999) geen nationale focus had, er sinds die tijd nieuwe onderzoeken zijn gepubliceerd die moeten worden meegewogen en de context rondom Schiphol is veranderd. Hiermee bedoelt u dat zowel het aantal vluchten van Schiphol als het aantal woningen in de omgeving zijn gestegen.

Ik heb uw advies met interesse gelezen. Ik herken de zorgen die u in uw brief uit over de mogelijke negatieve gevolgen van luchtvaart op de gezondheid van omwonenden van luchthavens. Dit heeft u ook onder de aandacht gebracht tijdens mijn bezoek aan uw Raad op 3 september 2025.

Het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart staat centraal in het luchtvaartbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Juist daarom hebben de impact van luchtvaartemissies, luchtkwaliteit en gezondheid de laatste jaren veel aandacht gekregen in onderzoeken, ter ondersteuning van het luchtvaartbeleid. Daarbij wordt altijd gekeken naar een gebalanceerde afweging tussen deze en andere maatschappelijke belangen, zoals een goede bereikbaarheid van Nederland en de economische belangen die daarmee samenhangen.

In de brief die ik op 4 november 2025¹ aan de Tweede Kamer heb gestuurd ga ik onder andere in op uw verzoek om de Gezondheidsraad een integraal onderzoek te laten doen naar de gezondheid rondom luchthavens, waaronder Schiphol. Ik heb de Tweede Kamer laten weten dat er momenteel nog onderzoeken lopen op dit onderwerp. Daarmee heeft een onafhankelijk advies van de Gezondheidsraad op dit moment nog geen toegevoegde waarde. Zodra de resultaten er zijn, bekijkt het kabinet welke vervolgstappen mogelijk zijn. Hierbij zal worden overwogen of een onafhankelijk advies van de Gezondheidsraad op dat moment meerwaarde biedt. Dat ijkpunt is voorzien in de eerste helft van 2026. Ik verwijs u graag naar de Kamerbrief voor de nadere onderbouwing hiervan.

¹ Kamerstukken II 25/26, 31 936, nr 1250

Naast mijn algemene reactie die u kunt lezen in de Tweede Kamerbrief, wil ik in deze brief nog op twee punten uit uw advies nader ingaan: 1) de integrale beschouwing cumulatieve gezondheidseffecten en 2) de gezondheidkundige advieswaarden.

Integrale beschouwing cumulatieve gezondheidseffecten

Uw Raad pleit voor onderzoek naar de cumulatie van de gezondheidseffecten rondom Schiphol omdat dit kan helpen een onderscheid aan te brengen tussen de impact van luchtvaart versus andere bronnen. Bovendien kunnen de effecten op toekomstige generaties hierin worden meegewogen. Zo'n studie zou zich moeten focussen op de totale ziektelast in plaats van relatieve normen.

Reactie IenW

Voor het in beeld brengen van de cumulatie van verschillende milieufactoren is in 2012 de MilieuGezondheidsRisico-indicator (MGR) ontwikkeld. Deze indicator drukt de gezondheidsrisico's van (de stapeling van) uiteenlopende omgevingsfactoren op lokale schaal in één samenvattend getal uit. Dit getal staat daarbij voor de milieu-gerelateerde ziektelast als percentage van de totale ziektelast in de betreffende populatie.

In 2017 heeft het RIVM de MGR al specifiek toegepast op de Schipholregio². In het milieueffectrapport (MER) dat ten behoeve van het nieuwe LVB voor Schiphol wordt opgesteld, wordt de MGR opnieuw berekend. In het MER wordt het verschil in MGR-waarden van verschillende scenario's in het voorgenomen gebruik van de luchthaven in beeld gebracht.

Hoewel de MGR als instrument voortdurend in ontwikkeling is, is het momenteel wel het meest toereikende instrument om de cumulatie van het effect van gezondheidsrisico's uit te drukken. Aangezien geluid van vliegverkeer in belangrijke mate bijdraagt aan de hoogte van de MGR in de Schipholregio, kunnen beleidsmaatregelen die het geluid van vliegverkeer terugdringen ook bijdragen aan het verlagen van de ziektelast zoals uitgedrukt in de MGR.

Gezondheidkundige advieswaarden

Een adviesaanvraag aan de Gezondheidsraad zou volgens u gericht moeten zijn op het ontwikkelen van zogenaamde gezondheidkundige advieswaarden, specifiek gericht op blootstelling in de leefomgeving. U raadt dit aan te ontwikkelen voor zowel schadelijke stoffen zoals ultrafijnstof als voor geluid.

Reactie IenW

Zoals u zelf aangeeft is de Gezondheidsraad momenteel aan het onderzoeken of er op basis van de bestaande wetenschappelijke kennis voldoende basis is om te komen tot een advieswaarde voor de beroepsmatige blootstelling aan ultrafijnstof (UFP). De Gezondheidsraad kan daarbij putten uit een reeks onderzoeksrapporten naar de concentraties van UFP op Schiphol en de blootstelling van medewerkers aan UFP op de luchthaven.

² [Actualisatie kaarten afwegingskader leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio](#)

Op basis van de eerdere rapporten en de eisen die de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) heeft opgelegd aan bedrijven op Schiphol worden momenteel verschillende maatregelen getroffen of voorbereid. Zo worden steeds meer vliegtuigopstelplaatsen voorzien van alternatieve voorzieningen zodat het gebruik van dieselgeneratoren (GPU) en de hulpmotor (APU) van vliegtuigen zoveel mogelijk wordt beperkt. Ook wordt het taxiën op minder motoren gestimuleerd en wordt grondmaterieel geëlektrificeerd.

Al deze maatregelen dragen bij aan een vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen op het luchthaventerrein, waaronder UFP. Alhoewel de bijdrage van luchtvaart aan de lokale luchtkwaliteit in de omgeving van de luchthaven voortsnog beperkt lijkt te zijn, zullen deze maatregelen mogelijk ook daar een positief effect hebben.

Naar de negatieve effecten van vliegtuiggeluid is veel onderzoek geweest. Zo heeft de WHO in 2018 nieuwe richtlijnen voor omgevingslawaai gepubliceerd, en is in Nederland de Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid uitgevoerd. Deze onderzoeken leveren een belangrijke bijdrage aan de kennis over het meten en berekenen van vliegtuiggeluid, en de hinder ervan. Daarnaast worden sinds 2020 gerichte vragen over de hinder door vliegtuiggeluid opgenomen in de vierjaarlijkse GGD Gezondheidsmonitor. Uit de laatste Gezondheidsmonitor uit 2024 is gebleken dat de hinder door vliegtuiggeluid in 2024 ten opzichte van 2020 iets is afgenomen.

In lijn met de kabinetsreactie op de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO wordt bij Schiphol en regionale luchthavens van nationale betekenis in de aankomende besluiten ingezet op een afname van de geluidbelasting. Voor Schiphol geldt dat dit ook volgt uit de maatregelen van de Balanced Approach die is doorlopen. Daarnaast zal in aankomende besluiten het aantal handhavingpunten voor geluid vergroot worden en zullen deze een groter gebied beslaan. Dit verbetert de bescherming van omwonenden van de luchthavens.

Omdat er over de effecten van vliegtuiggeluid al veel bekend is en er naar de effecten van luchtverontreinigende emissies nog onderzoek loopt, heeft het op dit moment ook geen meerwaarde om hierover een advies aan de Gezondheidsraad te vragen.

Ik wil u nogmaals bedanken voor het uitbrengen van uw advies en houd u op de hoogte van de voortgang van de lopende onderzoeken en het vervolgtraject.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

