

Vergaderjaar 2015–2016

**30 175**

**Luchtkwaliteit**

**Nr. 238**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 april 2016

Naar aanleiding van de aankondiging in de brief van mijn voorganger van 23 september 2015 (Kamerstuk 30 175, nr. 221) ontvangt u hierbij het rapport over het door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) uitgevoerde verkennend onderzoek naar de gezondheidsrisico's van ultrafijnstof rondom Schiphol<sup>1</sup>. Het RIVM heeft voor dit onderzoek sterftestatistieken geanalyseerd en de mogelijkheden voor vervolgonderzoek in kaart gebracht. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is hierin als opdrachtgever opgetreden. In deze brief wordt u over de resultaten van het onderzoek geïnformeerd en zal ik ingaan op de vervolgstappen. De resultaten van het onderzoek zijn recent besproken met de luchtvaartsector, andere overheden, bewoners en brancheorganisaties in de Omgevingsraad Schiphol. Tevens kom ik met deze brief tegemoet aan de wens van enkele leden van uw Kamer, die mij op 7 april 2016 hebben verzocht om in een brief te vermelden wanneer het desbetreffende onderzoek afgerond zou worden (Handelingen II 2015/16, nr. 74, Regeling van Werkzaamheden).

Het verkennend onderzoek is een vervolg op het onderzoek dat het RIVM in 2015 samen met wetenschappelijke partners heeft gedaan naar concentraties ultrafijnstof rondom Schiphol. Het RIVM constateerde destijds dat er weinig bekend was in de literatuur over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof en heeft aanbevolen om gezondheidsonderzoek onder omwonenden te doen. Een belangrijke stap hierin is, zoals is aangekondigd in de brief van 23 september 2015, het analyseren van sterftestatistieken in de regio. Aangezien gebruik gemaakt kon worden van reeds beschikbare gegevens (sterftecijfers van het CBS), is het mogelijk gebleken om snel een eerste inzicht te krijgen van de gezondheidsrisico's in het gebied rond Schiphol. Tegelijkertijd zijn ook de mogelijkheden voor vervolgonderzoek nader in kaart gebracht.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

## **Resultaten gezondheidkundig onderzoek**

Er zijn geen duidelijke aanwijzingen dat de sterfterisico's nabij de luchthaven Schiphol afwijken van die van nabijgelegen gebieden of elders in Nederland. Het RIVM heeft een gebied rondom Schiphol onderzocht van 25 bij 30 kilometer, waar 1,76 miljoen mensen wonen. Het onderzoek richt zich op ruim 700 duizend inwoners van dit gebied die al langer dan 5 jaar op hetzelfde adres wonen. De postcodegebieden rond Schiphol zijn met elkaar vergeleken en met andere delen van Nederland. Onderzocht is of er een patroon te ontdekken valt in de geanalyseerde sterftcijfers. Hierbij zijn zowel hogere als lagere sterftcijfers gevonden en er is geen duidelijke clustering te zien van een hoger sterfterisico rond Schiphol.

## **Aanbevelingen RIVM**

Ondanks deze constatering zijn er volgens het RIVM redenen om aan te nemen dat ultrafijnstofdeeltjes uit vliegtuigmotoren gezondheidseffecten kunnen veroorzaken. Eventuele kleine verhogingen in sterftcijfers zijn met de in dit onderzoek gebruikte onderzoekstechnieken moeilijk terug te zien. Aanvullend onderzoek is volgens het RIVM nodig om preciezer inzicht te krijgen in de mate waarin ultrafijnstof bijdraagt aan gezondheidseffecten. Dit kan worden bereikt door een integraal onderzoeksprogramma op te zetten, waarin naar verschillende gezondheidsaspecten wordt gekeken, zoals sterfte, aandoeningen van de luchtwegen en het hart- en vaatsysteem, medicijngebruik en geboortegewicht. Ook beveelt het RIVM aan om een aantal jaren de concentraties ultrafijnstof in de directe omgeving van Schiphol te meten, omdat de concentraties uit het eerdere onderzoek nog onzekerheden kennen.

Met een dergelijk onderzoeksprogramma wordt inzicht verkregen in de schadelijke effecten van langdurige blootstelling van omwonenden van Schiphol aan ultrafijnstof. Het toxicologische deel van het onderzoek biedt inzicht in de schadelijkheid van ultrafijnstof uit vliegverkeer ten opzichte van de schadelijkheid van ultrafijnstof uit andere bronnen, waarvan de deeltjes een andere grootte en samenstelling kennen.

## **Conclusies en vervolgstappen**

Ik neem het advies van het RIVM voor vervolgonderzoek over en zal het RIVM opdracht geven om mogelijke gezondheidseffecten beter in kaart te brengen. Het RIVM zal een onderzoeksprogramma starten waarin samen met de (inter)nationale wetenschap gedurende 4 tot 5 jaar onderzoek wordt gedaan naar de gezondheidseffecten van ultrafijnstof uit vliegverkeer. Het RIVM beveelt aan om het onderzoek naar effecten van langdurige blootstelling te richten op effecten van ultrafijnstof uit vliegverkeer, vanwege de goede geïsoleerde onderzoekslocatie en de aanwezigheid van meetgegevens. Vanuit deze praktische overwegingen neem ik de aanbeveling van het RIVM over om Schiphol te gebruiken als onderzoekslocatie. Uiteraard is vliegverkeer niet de enige bron van ultrafijnstof. Vliegverkeer draagt landelijk minder dan 5% bij aan de totale emissie van ultrafijnstof. Door aanvullend toxicologisch onderzoek kan ook inzicht worden verkregen in het eventuele verschil in gezondheidseffecten met de schadelijkheid van ultrafijnstof uit andere bronnen. Met een dergelijk onderzoeksprogramma loopt Nederland in de wereld voorop. Bij de verdere uitwerking van dit programma zal ik de Omgevingsraad Schiphol betrekken.

## **Meetpunten**

In het algemeen overleg over luchtvaart op 30 september 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 303) is toegezegd om inzicht te geven in het aantal punten waarop ultrafijnstof is gemeten in het onderzoek dat RIVM in 2015 samen met partners heeft gedaan naar concentraties rondom Schiphol. Uit hoofdstuk 3 van het rapport over genoemd onderzoek (bijlage bij Kamerstuk 30 175, nr. 221) blijkt het volgende:

- Gedurende 11 dagen zijn door het ECN nabij Schiphol metingen uitgevoerd met twee mobiele opstellingen. Dit gebeurde naast een start- en landingsbaan (Polderbaan) en op wisselende posities (afhankelijk van de windrichting).
- Om een zo goed mogelijk beeld rondom Schiphol te krijgen zijn vervolgens door het ECN, VITO, TNO en RIVM metingen op vijf vaste locaties uitgevoerd voor de periode van ongeveer één maand.
- Aanvullend is op een vijftal plaatsen met eenvoudiger (hand)apparatuur gemeten op grotere afstand van Schiphol.

Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat de bijdrage aan de ultrafijnstofconcentraties van het vliegverkeer op 15 kilometer van de luchthaven nog 20% bedraagt van de bijdrage direct naast het luchthaventerrein. In de begeleidende kamerbrief van 23 september 2015 wordt in dit verband abusievelijk 10 kilometer vermeld. De verschrijving is ontstaan doordat in conceptversies van het onderzoek verschillende varianten de revue zijn gepasseerd om de uitkomsten overzichtelijk te presenteren. Eén van de varianten die de revue gepasseerd is, is een variant waarin een aantal deeltjes per kubieke meter op 10 kilometer afstand tot het luchthaventerrein is beschreven. Uiteindelijk zijn de resultaten gepresenteerd aan de hand van een percentage op een afstand van 15 kilometer en niet 10 kilometer. De definitieve versie van de brief is hier niet op aangepast. Aangezien de keuze voor vervolgonderzoek is gebaseerd op de bijdrage op 15 kilometer afstand, heeft dit erratum geen invloed gehad op de manier waarop het vervolgonderzoek naar gezondheidseffecten is vormgegeven.

## **Ultrafijnstof door vliegverkeer bij luchthavens Rotterdam en Eindhoven**

Omdat er ook bij de verantwoordelijke overheden en omwonenden van de luchthavens Rotterdam en Eindhoven zorgen zijn over de ultrafijnstofproblematiek in hun regio's, is het belangrijk om een indicatie te krijgen van de bijdrage van het vliegverkeer aan de concentraties ultrafijnstof rondom de genoemde luchthavens. Daarom heb ik begin 2016 berekeningen laten uitvoeren door het bureau dat ook was ingeschakeld bij het RIVM onderzoek Schiphol in 2015 en daarin vergelijkbare berekeningen voor Schiphol heeft uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat de bijdrage van het vliegverkeer aan de concentraties ultrafijnstof rondom Rotterdam en Eindhoven ruwweg een factor 5 tot 6 lager is dan bij Schiphol.

Deze berekeningen zijn ter beschikking gesteld aan het RIVM, zodat het deze kon meenemen bij het opstellen van het bijgevoegde rapport. In het rapport stelt het RIVM onder meer dat het niet aannemelijk is dat een mogelijk effect van de ultrafijnstofbelasting rond regionale luchthavens een grote invloed zal hebben op het gemiddelde sterfterisico van het gebied waarin ze liggen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijksma