

Vergaderjaar 2025–2026

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1258

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2025

Met deze verzamelbrief wordt u geïnformeerd over de voortgang van verschillende onderwerpen met betrekking tot luchtvaart. Daarbij wordt ook ingegaan op de wijze waarop uitvoering is gegeven aan een aantal toezeggingen en moties aan de Tweede Kamer.

De volgende onderwerpen komen in deze verzamelbrief aan de orde:

- Een verslag van de 42^e ICAO Assembly
- Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota
- Stand van zaken luchthavenbesluiten voor regionale luchthavens
- Luchtruimwijzigingen
- Duurzaam taxiën op Schiphol
- Mogelijkheden om zwavel en aromaten in kerosine uit te faseren
- De bijdrage van luchtvaart aan de weerbaarheid van de Nederlandse economie
- Vervolg evaluatie tariefregulering
- Stand van zaken moties m.b.t. Europese verordeningen
- Voortgang opvolging ACOI aanbeveling 3
- Draagvlakonderzoek Luchtvaart

Verslag van de 42^{ste} ICAO Assembly

Van 23 september tot en met 3 oktober jl. vond de 42^{ste} ICAO Assembly plaats, de driejaarlijkse vergadering van de Internationale Civiele Luchtvaart Organisatie van de Verenigde Naties. Conform de toezegging¹ in de brief van 3 juni jl., wordt u hierbij geïnformeerd over de belangrijkste resultaten.

Tijdens de ICAO Assembly is teruggeblikt op de uitvoering van de resultaten van de 41^{ste} ICAO Assembly in 2022 en is het werkprogramma voor de komende drie jaren, van 2026 tot 2028 vastgesteld. De besprekingen tijdens deze ICAO Assembly zijn vastgelegd in de zogenaamde

¹ Kamerstuk 31 936, nr. 1238

rapportage en Resoluties, die de basis vormen voor het werkprogramma 2026–2028. Ook is de begroting voor 2026–2028 vastgesteld en is de nieuwe Raad (de ICAO Council) verkozen. Alle onderliggende stukken zijn terug te vinden op de publieke ICAO website www.icao.int.

Nederland heeft met een Koninkrijksdelegatie deelgenomen aan deze ICAO Assembly. Op basis van een vooraf opgestelde instructie is deelgenomen aan de plenaire bijeenkomsten en aan de thematische commissies. In de thematische commissies is gesproken over technische- en veiligheidsvraagstukken, security en cybersecurity, facilitatie, milieu en klimaat en economische vraagstukken. Gelet op de geopolitieke spanningen van dit moment lag er op bepaalde onderwerpen van deze ICAO Assembly extra druk, zoals de beveiliging van het luchtruim en op de nieuwe samenstelling van de ICAO Council.

Belangrijkste resultaten 42^{ste} ICAO Assembly

Verkiezingen ICAO Raad

In de eerste en tweede week vonden de verkiezingen voor ICAO Council plaats. De verkiezingen zijn verdeeld in drie groepen: geopolitieke invloed en grootte van de luchtvaartsector (part I) dan wel de bijdrage aan de luchtvaart-infrastructuur (part II) en regionale spreiding van de vertegenwoordiging in de council (part III).

Tijdens de verkiezingen voor de Council zijn de volgende landen verkozen. In part I: Australië, Brazilië, Canada, China, Frankrijk, Duitsland, Italië, Japan, Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten; in part II: Argentinië, Colombia, Denemarken, Egypte, India, Mexico, Nigeria, Saoedi Arabië, Singapore, Spanje, Zuid-Afrika en Zwitserland en in Part III: Angola, Belize, Cuba, Ecuador, Equatoriaal Guinea, Malaysia, Mali, Marokko, Oeganda, Polen, Qatar, Uruguay, Verenigde Arabische Emiraten en Zuid-Korea.

Deelname aan de Council is belangrijk, omdat er door leden invloed kan worden uitgeoefend op de internationale luchtvaartwet- en regelgeving en er gebruik kan worden gemaakt van het wereldwijde netwerk van diplomatiek overleg op luchtvaartgebied. Er is dan ook altijd veel belangstelling voor het verkrijgen of behouden van een zetel in de council.

Nederland is via Zwitserland als deel van de Abis rotatiegroep² vertegenwoordigd in de ICAO Council part II.

Net als in 2022 is de Russische Federatie (RF) niet gekozen in de ICAO Council.

Conflict zones en gerelateerde politieke onderwerpen

De beveiliging van het (inter)nationale luchtruim en de manier waarop er wordt omgegaan door overheden en luchtvaartmaatschappijen met het al dan niet vliegen over conflictgebieden, is een onderwerp dat sinds het neerhalen van de MH17 in juli 2014 hoog op de ICAO agenda staat.

Voor Nederland waren de volgende onderwerpen van belang: *Jamming en spoofing* (GNSS-RFI; het verstoren van radio frequenties), conflict zones en (cyber)security.

² De Abis rotatie groep bestaat uit een samenwerking tussen de volgende landen; België, Ierland, Kroatië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal en Zwitserland, die beurtelings de zetel in de ICAO Raad bezetten.

De RF en Noord-Korea zijn (al vóór de 42^{ste} ICAO Assembly) beiden veroordeeld door de Council voor het schenden van het ICAO-verdrag door het verstoren van radiofrequenties. Sinds 2022 hebben betrokken lidstaten geen concrete acties ondernomen om hun schendingen van het ICAO-verdrag te corrigeren. Daarom werden tijdens deze Assembly drie resoluties uit 2022 (A41-1, A41-2 en A41-3) opnieuw bekrachtigd. In resolutie A41-1 wordt Belarus veroordeeld voor de gedwongen landing van Ryanair vlucht FR4978 in Minsk in mei 2021.³ In resolutie A41-2 wordt de RF onder meer veroordeeld voor schending van het luchtruim van Oekraïne. In resolutie A41-3 wordt Noord-Korea veroordeeld voor onaangekondigde raketlancerings die een gevaar vormen voor het luchtverkeer.

Vermeldenswaardig is het bezwaar dat de RF aantekende tegen een nieuwe resolutie over de verhoogde risico's voor de burgerluchtvaart van het vliegen over conflictzones. De RF betoogde dat een verwijzing in deze context naar het recente ongeval van Azerbaijan Airlines Flight 8243 (december 2024) ongepast is, aangezien het ongevalonderzoek nog niet is afgerond. De RF beweerde daarnaast dat de verwijzing in de tekst naar Malaysia Airlines Flight 17 (MH17) volstrekt misplaatst is nu de RF beroep heeft aangetekend bij het Internationaal Gerechtshof (IGH) tegen het besluit van de ICAO-Raad in de artikel 84 procedure die was aangespannen door Australië en Nederland. Deze bezwaren van de RF zijn verworpen.

Tot slot werd besluitvorming afgewend over de verschillende working papers die waren ingediend door onder meer de RF en Venezuela over unilaterale maatregelen (lees: de Westerse sancties tegen de RF na de Russische aanval op de Oekraïne), door onder meer (impliciet) te verwijzen naar de lopende artikel 84 procedure van de RF tegen 37 lidstaten. Het onderwerp is hiermee niet van tafel, maar zal in de ICAO Council verder worden opgepakt.

Naast goedkeuring van de rapportage en bijbehorende resoluties over de bovenstaande politiek gevoelige onderwerpen die onder de noemer «*Other high-level policy issues to be considered by the Executive Committee (uitvoerend comité)*» tijdens deze Assembly aan bod kwamen, werden rapporten en bijbehorende resoluties over (cyber)security goedgekeurd. Voor Nederland en de EU stonden drie doelstellingen centraal t.a.v. cyber security; vertrouwelijke informatie kan niet altijd zomaar gedeeld worden (zeker niet in ICAO-verband); cyber security is domein overstijgend en er is behoefte aan een holistische benadering. Deze doelstellingen zijn voor een deel teruggekomen in de resolutie teksten.

Milieu en klimaat

Op de thema's milieu en klimaat is de 42^{ste} ICAO Assembly harmonieus verlopen. In de afgelopen 15 jaar heeft ICAO een lange termijn CO₂-reductiedoel vastgesteld, instrumenten ontwikkelend zoals CORSIA en duurzaamheidscriteria voor brandstoffen, werkt men aan non-CO₂ emissies en staat ook klimaatadaptatie hoog op de agenda. De 42^{ste} Assembly heeft via zijn uitvoerend comité deze resultaten onderstreept met het vaststellen van de drie resoluties op het gebied van milieu en klimaat zonder noemenswaardige weerstand of ingrijpende wijzigingen. Concreet betekent het dat de methodologie voor het monitoren en rapporteren van de voortgang richting het lange termijn doel is goedge-

³ Na de landing van het Ryanair-toestel in de Belarussische hoofdstad Minsk werd de gezochte journalist Roman Protasevitsj opgepakt. De zaak leidde wereldwijd tot verontwaardiging.

keurd en dat er een nieuwe certificeringsstandaard is voor zowel geluid als CO₂-emissies voor nieuwe vliegtuigen. Op het gebied van klimaat is een doel voor 2030 vastgesteld van 5% CO₂-reductie via duurzame brandstoffen (SAF) vastgesteld en is goedkeuring gegeven aan de rol die ICAO gaat spelen op het gebied van financiering van project om SAF te ontwikkelen (oprichting Fininvest hub). Tot slot werd de resolutie over CORSIA (het mondiale CO₂ compensatie en reductiesysteem) zonder weerstand van de BRICS⁴ en van de Arabische landen vastgesteld. Door de gemaakte afspraken in de resoluties verder te consolideren ligt de nadruk de komende jaren op implementatie en op de daarvoor benodigde financiering.

Overige resultaten Assembly commissies

Tot slot heeft de Assembly de rapporten en resoluties goedgekeurd die zijn opgesteld door de Economische Commissie, Juridische Commissie, Technische Commissie en Administratieve Commissie (o.a. ICAO begroting voor de jaren 2026–2028). Dit geldt ook voor de overige agendapunten die door het uitvoerend comité zijn behandeld.

Uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota

Op 20 november 2020 is de Uitvoeringsagenda Luchtvaart aangeboden aan de Tweede Kamer. De uitvoeringsagenda geeft aan welke acties het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in samenwerking met belanghebbenden, zou ondernemen om invulling te geven aan de koers van de Luchtvaartnota 2020–2050. Het coalitieakkoord van kabinet-Rutte IV heeft ertoe geleid dat er andere accenten in de uitvoeringsagenda zijn aangebracht, gericht op het versnellen van maatregelen om de overlast in de omgeving van luchthavens te verminderen en de luchtvaart schoner en stiller te maken.

Bij de aanbidding van de geactualiseerde uitvoeringsagenda in 2023 is toegezegd dat de Kamer zou worden geïnformeerd over de voortgang op de acties uit de uitvoeringsagenda. Gezien de actualisatie van de uitvoeringsagenda in 2023 en het karakter van de afzonderlijke acties, is ervoor gekozen om in plaats van via een afzonderlijke rapportage, de Kamer voortaan via de reguliere Kamerbrieven over deze acties te informeren. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de toezegging.

Bij de uitvoering van het beleid staat het vinden van een evenwicht tussen de ontwikkeling van de luchtvaart en de leefbaarheid in de omgeving van luchthavens centraal. De acties die het Ministerie van IenW in dat kader onderneemt, zijn in lijn met de Luchtvaartnota.

Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens

Met de brief van 12 december 2024⁵ is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de procedures voor de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE). Hieronder treft u per luchthaven de relevante ontwikkelingen sindsdien aan. Ook wordt ingegaan op Eindhoven Airport.

Het traject voor de luchthavenbesluiten blijft inhoudelijk, bestuurlijk en politiek complex, wat tot onzekerheden in de planning leidt. Het ministerie

⁴ BRICS: informeel samenwerkingsverband van Brazilië, Russische Federatie, India, China en Zuid-Afrika

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 1179

blijft inzetten op het zo spoedig mogelijk vaststellen van de luchthavenbesluiten voor de luchthavens. De Kamer wordt over de voortgang periodiek op de hoogte gehouden.

Groningen Airport Eelde (GAE)

Luchthavenbesluit

Op 1 november 2025 is het Luchthavenbesluit voor de luchthaven Eelde in werking getreden⁶. Hiermee heeft het Luchthavenbesluit de Omzettingsregeling van de luchthaven Eelde vervangen. In het Luchthavenbesluit zijn verschillende maatregelen opgenomen om zowel de bereikbaarheid van Noord-Nederland te verbeteren als de bescherming van de omwonenden te vergroten. Zo zijn de openingstijden verruimd ten opzichte van de Omzettingsregeling, waardoor GAE aantrekkelijker wordt voor luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast zijn er aanvullende handhavingspunten en regels voor het verminderen van de lokale luchtverontreiniging opgenomen in het Luchthavenbesluit. Door de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit is ook de rechtsbescherming van omwonenden van GAE versterkt.

Het ontwerpbesluit is op 6 februari 2025 aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden in het kader van de voorhangprocedure⁷. Door de Tweede Kamer zijn in een schriftelijk overleg vragen gesteld die hoofdzakelijk gingen over de economische onderbouwing van GAE, de verruiming van de openingstijden, de milieu-, klimaat- en gezondheidseffecten van het Luchthavenbesluit (in het bijzonder van de verruiming van de openingstijden) en het participatieproces. Het verslag van het schriftelijk overleg is op 11 april 2025 vastgesteld.⁸

Op 6 februari 2025 is ook de zienswijzeperiode over het ontwerp-Luchthavenbesluit gestart. In de zienswijzen zijn met name vragen gesteld en zorgen geuit over de gevolgen van het Luchthavenbesluit op milieu, luchtkwaliteit en gezondheid. Dit had onder andere te maken met de verruiming van de openingstijden. Ook zijn er vragen gesteld over de economische onderbouwing. Verder ging een aanzienlijk aantal van de zienswijzen in op de mogelijke stationering van F35-vliegtuigen op GAE. Dit laatste valt niet binnen de scope van het Luchthavenbesluit. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn er verduidelijkingen in de toelichting bij het Luchthavenbesluit toegevoegd. Er was geen aanleiding om de artikelen in het Luchthavenbesluit aan te passen.

Op 8 oktober 2025 heeft de Raad van State (afdeling Advisering) advies gegeven op het ontwerp-Luchthavenbesluit. De Raad van State heeft geadviseerd om in het besluit de onderbouwing aan te vullen hoe het besluit (met name ten aanzien van de ruimere openingstijden) zich verhoudt tot hogere wetgeving (zoals het recht van omwonenden op bescherming van hun privéleven). Naar aanleiding van dit advies is hierover in de nota van toelichting een aanvullende onderbouwing opgenomen. Dit is toegelicht in het opgestelde nader rapport⁹.

Regeling militair medegebruik

Samen met de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit is ook de *«Regeling militair luchthavenluchtverkeer voor overige burgerluchthavens»*

⁶ Staatsblad 2025, 311

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 1203

⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 1226

⁹ Staatscourant 2025, nr. 37924.

van nationale betekenis» (hierna: de Regeling) vastgesteld en inwerking getreden.¹⁰ Door deze Regeling blijft militair medegebruik mogelijk op GAE met dezelfde soort toestellen als onder de Omzettingsregeling. Het gebruik van de F35 wordt niet toegestaan met deze Regeling.

In de Omzettingsregeling was een maximaal aantal bewegingen van 400 per jaar voor het militair verkeer op GAE vastgelegd. Met de Regeling wordt dit maximum losgelaten. De luchthaven en het Ministerie van Defensie willen flexibel met het militair medegebruik kunnen omgaan binnen de geluidruimte in het Luchthavenbesluit, onder andere vanwege de verslechterde geopolitieke situatie. Het Ministerie van Defensie schat op dit moment dat het gebruik op GAE circa 790 vliegtuigbewegingen per jaar voor het militair verkeer zal zijn. Dit indicatiegetal zal worden gemonitord. Verder moet het militaire medegebruik altijd passen binnen de regels en grenswaarden van het Luchthavenbesluit.

Een ontwerp van de Regeling is in de periode van 14 juli 2025 tot en met 25 augustus 2025 opengesteld voor internetconsultatie. Er zijn 110 consultatiereacties ingediend. Naar aanleiding van de reacties zijn enkele aanpassingen aangebracht in de Regeling. De Regeling bevat op dit moment alleen bepalingen voor de luchthaven Eelde. Voor de andere luchthavens zal deze Regeling worden aangevuld, zodra voor deze luchthavens een Luchthavenbesluit wordt vastgesteld.

Benoeming interim-voorzitter CRO Eelde

Op 12 mei 2025 heeft de voorzitter van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Eelde laten weten haar functie neer te leggen vanwege persoonlijke omstandigheden. Naar aanleiding van het vertrek van de voorzitter is een procedure gestart om een interim-voorzitter te benoemen. Op voordracht van de bewonersvertegenwoordiger van de gemeente Groningen en in afstemming met de leden van de CRO Eelde is de heer Smidt bereid gevonden om de functie als interim-voorzitter te vervullen. Per 1 september 2025 is de heer Smidt door het ministerie benoemd als interim-voorzitter van de CRO Eelde voor een periode van een jaar. In deze periode wordt onder andere gezocht naar een nieuwe voorzitter die voor de vaste periode van 4 jaar zal worden benoemd.

Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

Op 1 oktober 2025 heeft het ministerie de aanvraag voor een luchthavenbesluit van RTHA ontvangen. De aanvraag volgt op hoofdlijnen de nu geldende Omzettingsregeling, maar bevat ook belangrijke aanscherpingen gericht op het verminderen van hinder. Het gaat dan bijvoorbeeld om aanscherpingen voor het verminderen van het verkeer in de nacht (tussen 23.00 en 07.00 uur), het verminderen van de geluidbelasting tussen 07.00–09.00 uur en 21.00–23.00 uur en om het voorlopig maximeren van het handelsverkeer op 17.860 bewegingen. Aanvullend wordt verzocht om onder strikte voorwaarden op termijn innovatieruimte te geven voor 4.380 vliegtuigbewegingen. De luchthaven geeft hierbij aan dat deze bewegingen alleen mogen plaatsvinden als deze volledig elektrisch of met SAF of waterstof worden uitgevoerd. De aanvraag met onderbouwende stukken is te raadplegen via de website van de luchthaven.¹¹

¹⁰ Staatscourant 2025, nr. 37349

¹¹ Alle stukken betreffende de aanvraag zijn door RTHA online geplaatst op <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/over-rtha/organisatie/luchthavenbesluit/aanvraag-nieuw-luchthavenbesluit/>

Het ministerie beoordeelt op dit moment de aanvraag, waarna een ontwerp-Luchthavenbesluit wordt opgesteld. Na diverse interne en externe toetsen wordt dit ontwerp naar verwachting in het tweede kwartaal van 2026 ter inzage gelegd. Gelijktijdig wordt het ontwerp aan de Eerste en Tweede Kamer ter voorhang aangeboden en wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) om advies gevraagd over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Na verwerking van alle input wordt het ontwerp voor advies voorgelegd aan de Raad van State (Afdeling advisering), voordat het definitief wordt vastgesteld. Al deze noodzakelijk te zetten stappen hebben een minimale doorlooptijd. Gelet hierop is de planning dat het Luchthavenbesluit niet eerder dan 1 mei 2027 wordt vastgesteld.

In oktober 2025 is een zitting bij de Raad van State (Afdeling bestuurs-rechtspraak) geweest inzake het beroep van de BTV (Vereniging bewoners tegen vliegtuigoverlast Rotterdam Airport), vanwege het uitblijven van een luchthavenbesluit voor de luchthaven Rotterdam. Het ministerie heeft in deze zaak de noodzakelijk te zetten stappen beschreven en aangegeven dat het luchthavenbesluit niet eerder dan 1 mei 2027 kan worden vastgesteld. Op 5 november jl. heeft de Raad van State uitspraak gedaan in deze beroepszaak en de beslistermijn voor het luchthavenbesluit op uiterlijk 30 april 2027 gezet op straffe van een dwangsom van € 1.000,- voor iedere dag dat die datum wordt overschreden, tot een maximum van € 150.000,-¹².

Maastricht Aachen Airport (MAA)

Luchthavenbesluit

MAA heeft in september 2024 het voornemen voor het indienen van een aanvraag voor een luchthavenbesluit bij het ministerie ingediend. Bij het voornemen is een mer-beoordelingsnotitie bijgevoegd. Deze mer-beoordelingsnotitie heeft de luchthaven in december 2024 nader aangevuld. Met de brief van 18 juli 2025¹³ is de Kamer geïnformeerd over de uitkomst van de mer-beoordeling. Op basis van de motiveringen van de milieugevolgen en het advies van de Commissie mer is geconcludeerd dat het voorgenomen gebruik van de luchthaven mogelijk leidt tot aanzienlijke milieueffecten. Op grond hiervan is besloten dat MAA voor het aan te vragen luchthavenbesluit een milieueffectrapport (MER) moet opstellen. De luchthaven is daar momenteel mee bezig. De aanvraag voor een luchthavenbesluit inclusief het MER wordt begin 2026 verwacht. Op grond van de beoordeling van de aanvraag wordt een ontwerp-Luchthavenbesluit opgesteld dat naar verwachting in de tweede helft van 2026 ter inzage wordt gelegd en in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer wordt aangeboden. Al deze noodzakelijk te zetten stappen hebben een minimale doorlooptijd. Gelet hierop is de planning dat het Luchthavenbesluit niet eerder dan tweede helft 2027 wordt vastgesteld.

Herbenoeming voorzitter CRO Maastricht

Per 1 januari 2026 verloopt de benoemingstermijn van de huidige voorzitter van de CRO Maastricht, de heer Spoormans. De leden van de CRO Maastricht zijn door het ministerie gevraagd om een voordracht te doen voor een nieuwe voorzitter. Op 22 oktober 2025 hebben de leden laten weten dat zij unaniem de heer Spoormans voordragen voor herbenoeming. Herbenoeming van de huidige voorzitter is eenmalig

¹² ABRvS d.d. 5 maart 2025, ECLI:NL:RVS:2025:5326.

¹³ Kamerstuk 31 936, nr. 1242

mogelijk voor ten hoogste vier jaren. Het ministerie heeft daarom besloten de heer Spoormans opnieuw te benoemen als voorzitter van de CRO Maastricht.

Eindhoven Airport (EA)

Medegebruiksvergunning 2026

Eindhoven Airport n.v. (EA) is de civiele medegebruiker van de militaire vliegbasis Eindhoven. De huidige vergunning die benodigd is voor het burgermedegebruik door EA verloopt op 31 december 2025. Op 24 juni 2025 heeft EA een aanvraag gedaan voor een nieuwe medegebruiksvergunning voor 2026. De ontwerp-vergunning voor 2026 is door de Militaire Luchtvaart Autoriteit in samenwerking met het Ministerie van Defensie en het Ministerie van IenW voorbereid. Conform de aanvraag van EA is hierin opgenomen dat de vergunde maximale civiele geluidbelasting voor 2026 gelijk zal blijven aan hetgeen is vergund in 2025, namelijk 8,9 km², in combinatie met een maximumaantal van 41.500 vliegtuigbewegingen. Deze ontwerp-vergunning is in september jl. voor advies aan de voorzitter van het Luchthaven Eindhoven Overleg gestuurd. Op 20 oktober jl. is het advies van de voorzitter ontvangen. De vergunning zal eind 2025 worden vastgesteld en daarna volgt bekendmaking in de Staatscourant.

Medegebruiksvergunning vanaf 2027

In april 2019 heeft de heer Pieter van Geel zijn advies «Opnieuw verbonden» over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport tussen 2020 en 2030 aan het Ministerie van IenW en het Ministerie van Defensie aangeboden¹⁴. In dit advies staat een nieuw sturingsmodel voor geluid centraal, waarbij niet langer gestuurd wordt op aantallen vliegtuigbewegingen, maar op een afname van de civiele geluidbelasting. De heer Van Geel adviseerde de geluidbelasting met 30% af te laten nemen ten opzichte van de referentiesituatie 2019.

Om het sturingsmodel definitief in te voeren is in 2021 gestart met een mer-procedure om het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 te kunnen wijzingen. Zoals in de Kamerbrief van 24 juni 2024¹⁵ is aangegeven is deze procedure vertraagd. De vertraging heeft geleid tot een procesvoorstel vanuit het Ministerie van Defensie en het Ministerie van IenW om te bezien of de ambitie voor 2030, los van de wijziging van het luchthavenbesluit, verankerd kan worden in een meerjarige medegebruiksvergunning. Een meerjarige vergunning geeft stabiliteit voor de luchtvaartsector en de omgeving. Dit voorstel wordt momenteel in consultatie met het Luchthaven Eindhoven Overleg uitgewerkt. Het zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2026 afgerond zijn. Op een meerjarige ontwerp-medegebruiksvergunning zal inspraak mogelijk zijn.

Luchtruim

Regeling diensten voor vliegprocedure-ontwerp

Op 21 oktober 2025 is de «Regeling diensten voor vliegprocedure-ontwerp» vastgesteld.¹⁶ Deze Regeling voorziet in de aanwijzing van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voor de taak tot het regelmatig beoordelen van luchthaven-gerelateerde vliegprocedures waar LVNL luchtverkeersdiensten verleent. Het gaat dan om de luchthavens Schiphol,

¹⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 828

¹⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 1168

¹⁶ Staatscourant 2025, nr. 35634

Rotterdam, Eelde, Maastricht en Lelystad. Ook gaat het om de taak tot het regelmatig beoordelen en onderhouden van de en-route gerelateerde vliegprocedures. Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 (eisen voor luchtvaarnavigatiedienstverleners) vereist onder andere dat de lidstaten personen of organisaties aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud en de regelmatige beoordeling van vliegprocedures voor de luchtvaartterreinen en het luchtruim. Met de vaststelling van onderhavige Regeling wordt hier door de Nederlandse Staat invulling aan gegeven.

Luchtruimsluiting Vught

Op 16 oktober 2025 zijn de wijzigingen aan de «Regeling beperking of verbod uitoefening burgerluchtverkeer in bepaalde gebieden 2018» en de «Regeling zonering onbemande luchtvaartuigen» vastgesteld.¹⁷ De wijzigingen hebben betrekking op het instellen van een verbod voor de bemande en onbemande luchtvaart in het luchtruim boven de Penitentiaire Inrichting (PI) Vught. Deze wijzigingen zullen per 25 december 2025 in werking treden. Op dit moment is er sprake van een tijdelijke luchtruimsluiting boven en rondom de PI Vught. De aanleiding voor de sluiting was met name een verhoogd risico op vluchtpogingen van gedetineerden met hulp van buitenaf door middel van het gebruik van luchtvaartuigen. En daarmee samenhangend, de mogelijkheid om met luchtvaartuigen inlichtingen in te winnen (luchtfoto's, films, etc.) met betrekking tot de (vitale) infrastructuur van de PI Vught en omgeving en de mogelijkheid om met luchtvaartuigen contrabande (wapens, verdovende middelen, communicatiemiddelen, etc.) binnen te brengen die een mogelijk gevaar voor de algehele veiligheid binnen de PI Vught kunnen veroorzaken. In 2023 heeft de Minister van Justitie en Veiligheid om een permanente sluiting van het luchtruim boven de PI Vught verzocht. Na het doorlopen van het daarvoor vereiste «wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures» wordt met deze Regelingen uitvoering gegeven aan dat verzoek. De Regelingen strekken tot het instellen van twee deels overlappende gebieden met beperkingen voor de burgerluchtvaart: één voor de bemande luchtvaart en een kleiner gebied voor de onbemande luchtvaart.

Mogelijkheden om zwavel en aromaten in kerosine uit te faseren

Tijdens het laatste Commissiedebat Luchtvaart op 10 september heb ik aan het lid Postma (NSC) toegezegd¹⁸ om de Tweede Kamer te informeren over de mogelijkheden om zwavel en aromaten in kerosine uit te faseren, respectievelijk hieromtrent in Brussel een «coalition of the willing» te vormen.

In de mondiale kerosinestandaard is een grenswaarde voor het zwavelgehalte in kerosine afgesproken, waarbij het zwavelgehalte in Nederland ongeveer 25% bedraagt van deze toegestane grens. Binnen de Internationale Burgerluchtvaart-organisatie (ICAO) richt het Milieucomité (Committee on Aviation Environmental Protection) zich op de mogelijkheden om emissies van vliegtuigbrandstoffen te verlagen, onder andere door te kijken naar de samenstelling van de brandstof. Het gaat hierbij expliciet om zwavel, aromaten en waterstof. Het Agentschap van de Europese Unie voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA) verkent daarnaast de mogelijkheden van een eigen Europese kerosinestandaard. Dit kan mogelijk ook leiden tot een lager maximumgehalte aan zwavel in vliegtuigbrandstof.

¹⁷ Staatscourant 2025, nr. 34680

¹⁸ TZ202509-059

Een belangrijke stap richting verduurzaming van luchtvaartbrandstof is recent in Europa gezet met de inwerkingtreding van de Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen (ReFuelEU-Verordening). Deze verordening stelt een sterk stijgend bijmengpercentage van duurzame luchtvaartbrandstof (SAF) vast, oplopend tot 70% in 2050. Omdat SAF zwavelvrij is, draagt dit bij aan lagere emissies. Bovendien verplicht ReFuelEU brandstofleveranciers om te rapporteren over het gehalte aan aromaten en naftalenen in hun brandstoffen. Ook voor luchtvaartmaatschappijen geldt een vergelijkbare aanpak: sinds 1 januari 2025 verplicht het Europese Emissiehandelssysteem (ETS) hen om niet-CO₂-effecten te monitoren en te rapporteren, waaronder roetdeeltjes, waterdamp, stikstofdioxiden en geoxideerde zwavelsoorten. Deze verplichting kwam mede tot stand dankzij lobby-inspanningen van Nederland en andere lidstaten. De verzamelde data vormen een basis voor toekomstige, goed geïnformeerde beleidskeuzes. Beide monitorsystemen kennen een jaarlijkse rapportagecyclus en worden in 2027 geëvalueerd.

Het kabinet volgt de eerdergenoemde ontwikkelingen nauwlettend en blijft hierover in gesprek met andere Europese lidstaten en is actief binnen ICAO. Alvorens de mogelijkheden verder verkend kunnen worden voor het vormen van coalities voor verdere verduurzaming van vliegtuigbrandstof, is het zinvol om de resultaten af te wachten van de eerste monitoring rapportages en van het lopend onderzoek door ICAO.

Duurzaam taxiën op Schiphol

In de Verzamelbrief Luchtvaart vierde kwartaal 2024¹⁹ is de Kamer geïnformeerd over het Plan van aanpak, opgesteld door de luchtvaartsector, over onder andere de opschaling van emissievrij (duurzaam) taxiën op de luchthaven Schiphol. In 2025 zijn de speciale sleepvoertuigen die voor duurzaam taxiën gebruikt worden («TaxiBots»), ongeveer 100 keer ingezet bij passagiersvluchten. Tevens is de eerste volledig elektrische TaxiBot op de luchthaven aangekomen en succesvol getest. Momenteel is Schiphol in afwachting van de certificering van die Taxibots.

Met de Voorjaarsnota van 2025 is de Kamer geïnformeerd dat 10 miljoen euro beschikbaar wordt gesteld voor een stimuleringsregeling voor duurzaam taxiën. Dit draagt bij aan het verlagen van de stikstofuitstoot en de ultrafijnstof-concentraties (UFP), de versnelling van de implementatie van duurzaam taxiën en daardoor de verbetering van de arbeidsomstandigheden op het platform.

Met deze update wordt de motie van de Leden Alkaya en Bouchallikh²⁰ afgedaan. IenW blijft met de sectorpartijen in gesprek om duurzaam taxiën te ondersteunen en waar mogelijk te versnellen.

De bijdrage van luchtvaart aan de weerbaarheid van de Nederlandse economie

Nederland heeft een sterke, gediversifieerde economie met veel verschillende sectoren. Deze diversiteit is van groot belang voor een gezonde economie: het maakt ons wendbaar en weerbaar. Het bedrijfsleven, en in het bijzonder de industrie en internationale dienstensector, spelen voor onze toekomstige welvaart en weerbaarheid een cruciale rol. Bij die rol hoort ook het vraagstuk van strategische autonomie. Dat heeft niet alleen meer betrekking op het veiligheids- en defensiebeleid, maar ook op het

¹⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 1179

²⁰ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 30

economisch beleid omdat andere landen in toenemende mate geopolitiek-strategisch naar economisch beleid kijken.

Het Ministerie van Economische Zaken heeft onlangs een Kamerbrief over industriebeleid met focus met de Kamer gedeeld²¹. Het kabinet zet met gericht industriebeleid in op verdere versterking van de Nederlandse positie op zes specifieke sectoren: halfgeleiders, biotechnologie, defensie, digitale diensten, machinebouw en innovatieve chemie. Het Ministerie van Buitenlandse Zaken focust in haar handelsbrief²² op sectoren en landen waar het meest te verdienen is voor Nederlandse bedrijven en wat het meeste bijdraagt aan de weerbaarheid van de Nederlandse economie.

Het Ministerie van IenW is beleidsverantwoordelijk voor de luchtvaart. De luchtvaart speelt een belangrijke rol voor de welvaart en weerbaarheid van de economie van Nederland. Tegelijkertijd staat de Nederlandse luchtvaartsector onder toenemende concurrentiedruk in het mondiale speelveld en ligt er een grote verduurzamingsopgave. Dat biedt ook kansen. De luchtvaart biedt toegang tot markten, wat bijdraagt aan het succes van Nederlandse bovengenoemde sectoren. Hierbij valt te denken aan het vervoer van producten in de halfgeleiders sector en vervoer van specialistische medische goederen in de Life, Science & Health (LSH) sector. Luchtvaart faciliteert reizen tussen mensen, waaronder zakelijk reizen, toegang tot de internationale arbeidsmarkt en daarmee kennisuitwisseling. Vanuit strategische autonomie is het belangrijk om voor de verbondenheid van Nederland niet afhankelijk te zijn van buitenlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.

Het ministerie laat de bijdrage van luchtvaart aan de weerbaarheid van de economie van Nederland en de uitdagingen onderzoeken. Hieruit moeten ook aanbevelingen volgen. Naar verwachting is het onderzoek in het tweede kwartaal van 2026 gereed. De Tweede Kamer wordt daarover geïnformeerd en de uitkomsten kunnen betrokken worden in beleidsvoornemens rondom luchtvaart.

Vervolg evaluatie tariefregulering

Naar aanleiding van een korte verkenning naar de werking van de tariefregulering van Schiphol door IenW in 2023, is in opdracht van IenW een breder evaluatieonderzoek uitgevoerd door KPMG, dat op 9 januari jl. naar de Tweede Kamer is verzonden²³. Het doel van dit bredere evaluatieonderzoek was om geïdentificeerde knelpunten in de huidige tariefregulering nader te duiden en potentiële verbeteringen te formuleren. Hierin ligt de focus op potentiële verbeteringen die kunnen worden meegenomen in de volgende tariefperiode, die op 1 april 2028 in werking treedt. Concreet gaat dit over het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol.

Aan de hand van de uitkomsten van het bredere evaluatieonderzoek heeft KPMG in opdracht van het Ministerie van IenW specifiek onderzoek uitgevoerd. Luchtvaartmaatschappijen hebben zorgen geuit over de toenemende financiële druk op hun operatie. Het specifieke onderzoek met betrekking tot tariefregulering gaat over 1) de *Weighted Average Cost of Capital* (WACC) van Schiphol, in relatie tot de wettelijke verrekenningsmogelijkheden (de mogelijkheden om verschillen tussen geraamde en gerealiseerde kosten en opbrengsten in latere tariefperiodes te compenseren) die Schiphol heeft en het risicoprofiel van de luchthaven gebaseerd

²¹ Industriebeleid met focus, Kamerstuk 29 826, nr. 277

²² Beleidsagenda Buitenlandse Handel Nederland: welvarend en weerbaar, Kamerstuk 36 180, nr. 164

²³ Kamerstuk 29 665, nr. 530

op een *peer group* analyse van vergelijkbare luchthavens. De WACC geeft kortgezegd weer wat het marktconforme redelijke rendement is dat verstrekken van vreemd vermogen (zoals banken) en eigen vermogen (aandeelhouders) eisen voor het risico dat zij lopen. Ook heeft KPMG verschillende opties met betrekking tot 2) de verplichte bijdrage van de niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten onderzocht, inclusief een plan van aanpak voor hoe deze opties eventueel kunnen worden geëvalueerd. De verplichte bijdrage kan een verlagend effect hebben op de hoogte van de tarieven die luchtvaartmaatschappijen voor de luchtvaartactiviteiten moeten betalen.

Uit het specifieke onderzoek blijkt onder andere dat de WACC in beperkte mate de hoogte van de tarieven van 2019–2027 bepaalt, en dat de stijging van de WACC voor 65% gerelateerd is aan de stijging van de risicovrije rente. Dit is een vast gegeven. Ook blijkt dat KPMG geen aanleiding ziet om aan te nemen dat het risicoprofiel van Schiphol, gelet op de wettelijke verrekeningsmogelijkheden, significant afwijkt van die van de luchthavens uit de *peer group*. Tot slot draagt KPMG suggesties aan met betrekking tot de vaststelling van de parameters van de WACC.

Het specifieke onderzoek is als bijlage bij deze verzamelbrief gevoegd en daarmee openbaar gemaakt. In verband met de openbaarmaking zijn enkele passages onleesbaar gemaakt (gelakt) vanwege bedrijfsgevoelige informatie.

Het Ministerie van IenW zal de onderzoeksresultaten en suggesties analyseren en, in afstemming met relevante stakeholders, mogelijke verbeterpunten uitwerken met inachtneming van het bredere evaluatieonderzoek. De Tweede Kamer wordt hierover te zijner tijd nader geïnformeerd.

Stand van zaken moties m.b.t. Europese verordeningen

Onder de huidige Europese Commissie worden stappen ondernomen om verschillende EU luchtvaartwetgevingen te evalueren en te herzien. Zo voert de Europese Commissie, vooruitlopend op een eventuele herziening, een review uit op de Verordening 1008/2008 inzake de luchtverkeersdiensten. Het kabinet volgt met belangstelling de voorbereidingen van de Europese Commissie in dit traject. Zodra de Commissie met een voorstel voor herziening komt, wordt de Tweede Kamer conform afspraak geïnformeerd over het Nederlandse standpunt. De Europese Commissie voert momenteel ook een zogeheten «fitness check» uit naar de effectiviteit van EU-wetgeving die van toepassing is op luchthavens. Deze fitness check gaat over de EU slotverordening nr. 95/93, richtlijn nr. 2009/12/EG inzake luchthavengelden en de richtlijn nr. 96/97/EG inzake grondafhandeling. Eerder is de Kamer geïnformeerd over de Nederlandse antwoorden op deze fitness check ²⁴. Het kabinet betreft uiteraard de moties en toezeggingen in de standpuntbepaling bij het vervolg van deze trajecten.

Voortgang opvolging ACOI aanbeveling 3

In de Kamerbrief van 29 augustus 2025²⁵ is de Tweede Kamer geïnformeerd over de beleidsreactie inzake de opvolging van de laatste openstaande aanbeveling (*aanbeveling 3: voer een balancing test uit op het beperkt openbare deel dat overblijft*) van het Adviescollege Openbaarheid en Informatiehuishouding (ACOI) voor meer openbaarheid

²⁴ Kamerstuk 22 112, nr. 4197

²⁵ Kamerstuk 22 861, nr. 51

van het archief van de Raad voor de Luchtvaart over de vliegcramp in de Bijlmermeer.²⁶ In deze reactie is aangegeven de aanbeveling in te vullen door de adviesrol voor de balancing test bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) te beleggen. Dit is geheel in lijn met het beoogde doel: het vergroten van het vertrouwen in de uitvoering van de balancing test bij verzoeken tot inzage of openbaarmaking van archiefstukken van de toenmalige Raad voor de Luchtvaart. Hierbij wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang.

De OVV heeft in augustus 2025 aangegeven zich in deze rol te kunnen vinden. Over de uitvoering hiervan is sindsdien nader overleg geweest. Afsproken is dat de OVV bij nieuwe inzage- en openbaarmakingsverzoeken van onderzoeksinformatie advies zal uitbrengen aan de Minister van IenW over de opvolging van het verzoek. Dit betreft het gehele archief van de voormalige Raad voor de Luchtvaart/Bureau Vooronderzoek Ongevallen en Incidenten (BVOI), die zijn overgebracht naar het Nationaal Archief. Momenteel wordt uitgewerkt hoe de adviesrol bij de OVV belegd kan worden. Het gaat hierbij onder andere om het publiceren van een beleidsregel over de afhandeling van inzageverzoeken en het praktisch realiseren van de toegang van de OVV tot de archiefstukken bij het Nationaal archief. Deze implementatie zal naar verwachting het eerste kwartaal van 2026 gereed zijn. Tot die tijd handelt het Ministerie van IenW de verzoeken af zonder een advies van de OVV, inclusief de aangehouden verzoeken.

Draagvlakonderzoek Luchtvaart 2025

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft Motivaction International B.V. het jaarlijkse onderzoek uitgevoerd naar het draagvlak voor de luchtvaart onder de Nederlandse bevolking. Dit kwantitatieve onderzoek vindt sinds 2018 jaarlijks plaats; de meting van 2025 is de achtste in deze reeks. De resultaten worden gebruikt bij de ontwikkeling en verdere uitwerking van het luchtvaartbeleid.

Onderzoekresultaten

Uit de meting van 2025 blijkt dat Nederlanders over het algemeen positief staan tegenover de luchtvaart. Net als vorig jaar blijft dit aandeel stabiel: 78% heeft in meer of mindere mate een positief beeld. Tegelijkertijd geeft de gemiddelde Nederlander aan geen verdere groei van de luchtvaart te wensen.

Naast het algemene draagvlak voor groei of krimp is ook gekeken naar de voorkeuren per type luchthaven. Voor Schiphol is de steun voor krimp groter dan voor groei. Bij de regionale luchthavens houden beide standpunten elkaar ongeveer in balans. Voor Lelystad Airport lijkt zelfs sprake van iets meer steun voor groei dan voor krimp. Daarnaast blijft het draagvlak voor verduurzaming groot. Respondenten vinden dat er prioriteit moet worden gegeven aan gezondheid van omwonenden, natuur en landschap, klimaat en milieu.

De ondervraagden hechten belang aan verschillende waarden rondom luchtvaart. Veiligheid krijgt daarbij de hoogste prioriteit—zowel de veiligheid van het vliegverkeer zelf als de nationale veiligheid. Deze laatste categorie (militaire dreiging en gevechtsgereedheid) is dit jaar voor het eerst meegenomen in het onderzoek.

²⁶ Op 19 april 2024 heeft het Adviescollege Openbaarheid en Informatiehuishouding (ACOI) het rapport «Geen afgesloten hoofdstuk, Advies om de openbaarheid van het archief over de Bijlmervliegcramp te vergroten» gepubliceerd.

Verder blijkt uit het rapport dat er brede steun is voor verduurzaming van de luchtvaart, onder meer door schoner te vliegen en door technologische innovaties zoals stillere en zuinigere motoren. Maatregelen die het aantal vluchten beperken of de ticketprijzen verhogen kunnen op minder draagvlak rekenen. Wel is er meer steun voor het goedkoper maken van schoner vliegen dan voor het verhogen van de vliegbelasting. Ook wordt het aantrekkelijker maken van de trein voor korte afstanden door een grote groep ondervraagden positief beoordeeld.

Ten slotte is er een verandering zichtbaar in de ervaren hinder. Waar de ervaren geluidhinder in 2024 toenam, is deze in 2025 gestabiliseerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman