Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20 901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20 018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20 901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/97 522

Bijlage(n)
12

Datum	7 juli 2026
Betreft	Verzamelbrief Luchtvaart Q2 2026

Geachte voorzitter,

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:
- Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens
- Evaluatie Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML)
- Lelystad Airport
- Onbemande luchtvaartuigen boven het waddengebied
- Evaluatie winter operatie Schiphol en KLM
- De rol van luchtvaart voor de economische veerkracht van Nederland
- Advies inzake zonnepanelen nabij landingsbanen
- Herziening van richtsnoeren voor staatssteun luchtvaartsector
- Evaluatie herziene convenant veiligheidsverbetering Schiphol 2023
- Derde evaluatie opvolging aanbevelingen rapport OVV uit 2017
- Rapport medisch protocol Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC)
- Wettelijke evaluatie ZBO Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- Instrument bestuurlijke boete
- Zienswijze ontwerpbesluit wijziging Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol

Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens
Met de brief van 18 december 2025[1] 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) en ontwikkelingen met betrekking tot Eindhoven Airport. Met de brief van 17 april 2026[2] is de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop het kabinet voornemens is om uitvoering te geven aan de afspraken in het coalitieakkoord over Lelystad Airport.

Het traject voor luchthavenbesluiten blijft inhoudelijk, bestuurlijk en politiek complex, wat vaak onvermijdelijk tot onzekerheden in de planning leidt. Het ministerie blijft inzetten op het zo spoedig mogelijk vaststellen van de luchthavenbesluiten voor de luchthavens. De Tweede Kamer wordt over

[1] Kamerstukken I 2025/2026, 31 936 nr. 1258.
[2] Kamerstukken II 2025/2026, 31 936 nr. 1268.

de voortgang periodiek op de hoogte gehouden. Hieronder treft u per luchthaven de relevante ontwikkelingen sindsdien aan.

Rotterdam The Hague Airport
Bij brief van 19 maart 2026[3] is het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam conform de voorgeschreven wettelijke procedure in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden. Hiermee is ook de motie Van der Molen/Boucke[4] uitgevoerd. In het Schriftelijk Overleg hebben een aantal fracties uit de Tweede Kamer over het ontwerpbesluit vragen gesteld. Aan de beantwoording hiervan wordt gewerkt. De antwoorden zullen zo spoedig mogelijk aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Parallel heeft het ontwerpbesluit van 20 maart tot en met 30 april jl. als onderdeel van een zienswijzeprocedure ter inzage gelegen. Daarnaast is het ontwerpbesluit en het daaraan onderliggende Milieueffectrapport (MER) voor advies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie mer) aangeboden. De Commissie mer kijkt daarbij ook naar de ingediende zienswijzen. De Commissie geeft aan het advies medio juli a.s. af te ronden. Daarna wordt het advies aan uw Kamer toegezonden. Gelet op de termijn die door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is gesteld voor vaststelling van het Luchthavenbesluit Rotterdam (uiterlijk 30 april 2027) en de noodzakelijke procedurestappen die nog gezet moeten worden, wordt uw Kamer verzocht om spoedig na het aanbieden van het advies van de Commissie mer de voorhang af te ronden.

Maastricht Aachen Airport
Eind 2022 heeft de provincie Limburg, eigenaar van Maastricht Aachen Airport (MAA), op basis van een regionale verkenning een besluit genomen over de gewenste ontwikkelrichting van de luchthaven. MAA mag zich binnen een aantal randvoorwaarden, zoals verduurzaming van de luchtvaart, vermindering van aantal ernstig gehinderden ten opzichte van het niveau in 2019 en de verbetering van de leefomgevingskwaliteit verder ontwikkelen. De luchthaven blijft zich daarbij inzetten op zowel vracht als passagiers. MAA heeft op basis van de door de provincie gestelde kaders een aanvraag van een luchthavenbesluit voorbereid en op 7 januari jl. bij het ministerie ingediend. MAA vraagt daarbij een gebruiksruimte aan voor het kunnen accommoderen van circa 16.500 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan circa 4.800 bewegingen met wide body vrachtvliegtuigen, ca. 3.000 bewegingen met passagiersvliegtuigen en 2.000 bewegingen met overig groot verkeer. Om zwaardere vrachtvliegtuigen te kunnen faciliteren die ook verdere bestemmingen kunnen aandoen vraagt MAA daarnaast om gebruik te mogen maken van de volledig beschikbare lengte van de start- en landingsbaan voor startend verkeer (2.750 meter in plaats van huidige 2.500 meter). Als één van de maatregelen om het aantal ernstig gehinderden terug te dringen verzoekt MAA om de openingstijden van de luchthaven met een uur te verkorten (open van 07.00 tot 23.00 uur in plaats van 06.00 tot 23.00 uur) met behoud van de huidige extensieregeling tot 00.00 uur.

Op dit moment wordt de aanvraag, het bijbehorende MER en de economische onderbouwing door het ministerie beoordeeld en getoetst. Naar aanleiding hiervan is MAA om aanvullende informatie gevraagd. De luchthaven is hier momenteel mee bezig. Hierna wordt een ontwerp Luchthavenbesluit opgesteld. Dit ontwerpbesluit zal naar verwachting eind 2026 in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer worden aangeboden en ter inzage gelegd. De Commissie mer zal daarbij om advies worden gevraagd over het MER. Na verwerking van adviezen en reacties wordt het besluit voor advies aan de Raad van State aangeboden. Daarna kan het formeel worden vastgesteld. Gelet op de noodzakelijke procedurestappen en de daarbij behorende doorlooptijden is de planning dat het Luchthavenbesluit in de tweede helft van 2027 wordt vastgesteld.

Eindhoven Airport - medegebruiksvergunning 2028 – 2030
Zoals in de Kamerbrief van 24 juni 2024[5] is aangegeven is de procedure van het Luchthavenbesluit Eindhoven vertraagd. Om de ambitie om de geluidbelasting met 30% af te laten nemen ten opzichte van de referentiesituatie 2019, zoals verwoord in het advies van de heer Van Geel over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport, toch te kunnen realiseren is door het ministerie van Defensie en

[3] Kamerstukken II 2025/2026, 31 936 nr. 1265.
[4] Kamerstukken I 2022/2023, 31 936 nr. 1017.
[5] Kamerstukken II 2023/2024, 31 936, nr. 1168

het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten deze ambitie te verankeren in een meerjarige medegebruiksvergunning voor 2028 – 2030. Een meerjarige vergunning geeft stabiliteit voor de luchtvaartsector en de omgeving. Dit voorstel wordt momenteel in afstemming met het Luchthaven Eindhoven Overleg door Eindhoven Airport verder uitgewerkt zodat zij hiervoor begin 2027 een aanvraag kunnen doen.

Eindhoven Airport - Medegebruiksvergunning 2027
De huidige medegebruiksvergunning die benodigd is voor het burgermedegebruik van Eindhoven Airport verloopt op 31 december 2026. Op dit moment wordt door de Militaire Luchtvaart Autoriteit in samenwerking met de beide ministeries gewerkt aan de ontwerpvergunning voor het jaar 2027. Eindhoven Airport heeft hiervoor op 11 mei 2026 een aanvraag ingediend bij het ministerie van Defensie. Eén van de redenen om hier nog een aparte medegebruiksvergunning voor aan te vragen is omdat in 2027 op Eindhoven Airport grootschalig baanonderhoud plaatsvindt, waardoor de luchthaven gesloten is van 1 februari tot en met 18 juli 2026.

Evaluatie Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
Op 9 oktober 2023[6] is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de afronding van de evaluatie van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Het accent lag daarbij op de knelpunten die de kleine burgerluchtvaart treffen. In de brief is toegezegd dat de Kamer een terugkoppeling ontvangt over de implementatie van de aanbevelingen uit de evaluatie. Mede naar aanleiding van de uitkomsten van de evaluatie, onderhoudt het ministerie periodiek contact met de luchthavens, provincies, omwonenden en andere belanghebbenden. Dit gebeurt zowel op ad hoc basis als via de Commissies Regionaal Overleg (CRO) rond de regionale luchthavens van nationale betekenis. Veel contact is er bijvoorbeeld vanwege de ontwikkeling van nieuwe luchthavenbesluiten voor deze luchthavens. Vanuit provincies en ministerie is de behoefte onderkend om een centraal aanspreekpunt/overleg in te richten waarbij provincie-overschrijdende onderwerpen, trends en klachtenevaluaties besproken kunnen worden. Er wordt gekeken om dit op pragmatische wijze in te richten en daarbij zo veel mogelijk gebruik te maken van bestaande overlegstructuren. Het ministerie beschouwt de evaluatie zelf en de bijbehorende toezegging hierbij als afgerond. Uiteraard blijft het ministerie in gesprek met provincies en andere belanghebbenden om gezamenlijke aandachtspunten te adresseren en eventuele knelpunten waar mogelijk op te lossen.

Lelystad Airport
In de procedurevergadering van 20 mei jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat gevraagd om een reactie op twee brieven van de Stichting Club Direct Omwonenden Lelystad Airport (hierna CDO). Met deze beantwoording wordt aan dat verzoek tegemoetgekomen.
Het CDO stelt in haar schrijven de afgelopen jaren betrokken te zijn geweest bij de ontwikkelingen rondom Lelystad Airport en wenst dit graag ook voor de nieuwe ontwikkelingen met behoud van de reeds gemaakte afspraken. Daarnaast stelt het CDO geen voorstander te zijn van dubbelgebruik, geen nachtopening te willen en eerst Nederland van het stikstofslot te willen hebben voordat er een natuurvergunning wordt verleend.

Zoals toegelicht in de Kamerbrief van april 2026 is er in het coalitieakkoord afgesproken om Lelystad Airport in gebruik te nemen voor jachtvliegtuigen van Defensie en voor 10.000 vliegtuigbewegingen groothandelsverkeer, op voorwaarde dat wordt voldaan aan alle wettelijke vereisten waaronder het beschikken over een natuurvergunning.[7] Zoals te lezen in de Kamerbrief werkt het kabinet verschillende stappen uit om daartoe te komen waaronder het wijzigen van het Luchthavenbesluit (LHB), het voldoen aan relevante natuurwetgeving en operationele voorbereidingen.

Bij het wijzigen van het LHB wordt de omgeving betrokken door zowel de luchthaven als het ministerie. In de wijziging van het LHB worden onder meer de openingstijden opgenomen van

[6] Kamerstukken I 2023/2024, 31 936/30 175 nr. 1113.
[7] Kamerstuk 31 936 nr. 1268.

Lelystad Airport. De inhoud van de wijziging van het LHB wordt onder andere via de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Lelystad en in rechtstreeks contact met het CDO besproken.

Gemaakte afspraken met de omgeving rondom het Monitoring en Evaluatie programma[8] alsmede het convenant monitoring en nadeelcompensatie voedselveiligheid in de omgeving van de luchthaven Lelystad[9] worden het komende half jaar in samenspraak met de omgeving geactualiseerd. Het ministerie van Defensie treft voorbereidingen voor militair gebruik van de luchthaven. Zij hanteren daarbij een gefaseerde aanpak met een langjarig ingroeipad. Dit wordt in samenhang bekeken in het contact van het ministerie van IenW met de omgeving.

Onbemande luchtvaartuigen boven het Waddengebied

De Tweede Kamer is geïnformeerd[10] over de voorgenomen wijziging van het geldende verbod voor het gebruik van onbemande luchtvaartuigen (drones) boven het Waddengebied. Deze wijziging maakt het mogelijk om vluchten met onbemande luchtvaartuigen voor specifieke (maatschappelijke) taken uit te voeren. Denk hierbij aan vluchten voor hulpverlening, toezicht en inspectie onder voorbehoud van een natuurvergunning of -goedkeuring van de bevoegde autoriteit. Hiermee geeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ruimte aan de gevraagde en benodigde inzet van onbemande luchtvaart in het Waddengebied.
De Raad van State (RvS) heeft advies uitgebracht over de voorgestelde wijziging van de wet- en regelgeving. De Kamer zal bij de publicatie van de wet- en regelgeving worden geïnformeerd.

Evaluatie ‘Winter Operations’ door KLM en Schiphol

Met deze verzamelbrief ontvangt u, mede namens KLM en Schiphol, het evaluatierapport over de winterweerverstoringen op Schiphol in januari 2026, zoals toegezegd in de Kamerbrief van 20 januari jl.[11] De zware sneeuwval trof Schiphol op een vrijdagochtend eerder dan voorspeld, precies tijdens de ochtendpiek op de luchthaven. De de-icing capaciteit bleek ontoereikend voor het aanbod van vliegtuigen, de aanhoudende sneeuwval beperkte het aantal beschikbare banen, en door verstoord openbaar vervoer konden medewerkers het vliegveld moeilijk bereiken. Het samenspel van deze factoren leidde tot grootschalige vertragingen en annuleringen. Het missen van vluchten en het wachten op vluchten en bagage was voor reizigers en het luchthaven- en luchtvaartpersoneel een zeer hinderlijke situatie. Het is belangrijk om lessen te trekken uit de winterweerverstoringen om in toekomstige situaties beter gesteld te staan. De Kamer heeft hier dan ook terecht aandacht voor gevraagd.

Het onderzoek – dat in opdracht van KLM en Schiphol is uitgevoerd - analyseert de ontstane situaties en geeft een aantal heldere aanbevelingen. De belangrijkste aanbevelingen in het rapport zien op het verscherpen van operationele processen en het helder benoemen van eigenaarschap en verantwoordelijkheden rondom het zogenoemde de-icen. Ook beveelt het rapport aan om de informatievoorziening naar de passagiers en de informatiestromen tussen luchthaven en luchtvaartmaatschappijen beter te coördineren. Die aanbevelingen vragen om sectorbrede samenwerking en implementatie.

Tijdens het plenaire debat over de begroting van IenW werd de vraag[12] gesteld hoe de minister de rol van de rijksoverheid in dergelijke operationele uitdagingen ziet. Vanuit internationale regelgeving volgt dat de verantwoordelijkheid voor operationele processen bij de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen ligt. De staat houdt toezicht op de naleving van de regelgeving. De luchtvaartsector toont zich gemotiveerd om het evaluatierapport actiegericht opvolging te geven.

---

[8] Integraal Monitorings- en Evaluatieprogramma Lelystad Airport.
[9] Staatscourant 2015, 9636.
[10] 2023Z03 456
[11] IENW/BSK-2026/8136
[12] Debat 22 januari 2026, gehouden tijdens deze winterperikelen. Beide vragen vallen onder toezegging TZ202 601-067, Kamerlid Zwinkels, die hiermee afgedaan wordt.

In datzelfde debat kwam de vraag naar de zorg die aan reizigers werd verleend in deze periode. De Europese Passagiersrechtenverordening (EG nr. 261/2004) voorziet in de rechten voor passagiers in geval van vertragingen, instapweigeringen en annuleringen. Op grond daarvan konden passagiers kosteloos omboeken of hun ticket laten restitueren. Zowel de luchthaven als luchtvaartmaatschappijen verstrekten vouchers voor eten en drinken en boden waar nodig hotelaccommodatie aan. Extra servicepersoneel werd ingezet en een beddenplan geactiveerd. Het rapport constateert wel tekortkomingen in de communicatie richting passagiers: informatie was niet tijdig beschikbaar, bereikte de juiste afdelingen niet, en servicebalies raakten snel overvraagd. Dat moet beter. De partijen zijn aan de slag met onder meer betere wintervoorbereidingen en het uitwerken van (grote) winteroefeningen, juist omdat deze extreme wintersituaties zo zelden voorkomen. Daarbij erkent het ministerie dat het onontkoombaar is dat plotselinge en hevige winterse omstandigheden hinder zullen opleveren. Ook is de luchtvaartsector gestart met betere samenwerking tussen de verschillende partijen op het gebied van de-icing. Het ministerie blijft met de betrokken partijen in gesprek over de lessen die getrokken zijn uit de verstoringen.

De rol van luchtvaart voor de economische veerkracht van Nederland
De luchtvaart speelt een belangrijke rol voor de welvaart en weerbaarheid van de economie van Nederland. Nederland heeft een sterke, gediversifieerde economie met veel verschillende sectoren. Deze diversiteit is van groot belang voor een gezonde economie en maakt ons land wendbaar en weerbaar. Nederland heeft een sterke luchtvaartsector met een combinatie Schiphol als internationaal concurrerende luchthaven, KLM als een sterke nationale hub-luchtvaartmaatschappij, TU Delft als één van 's werelds meest toonaangevende lucht- en ruimtevaartfaculteiten en een uitstekende maak- en brandstoffenindustrie. Dit geeft Nederland een stevige positie en hiermee worden handel en internationale verbondenheid van Nederland met de wereld bevorderd.

Het bedrijfsleven, en in het bijzonder de industrie en internationale dienstensector, spelen voor onze toekomstige welvaart en weerbaarheid een cruciale rol. Welvaart en weerbaarheid versterken elkaar. Een innovatieve en concurrerende economie kan beter omgaan met schokken en geeft de EU, waarvoor onder andere Schiphol en de havens als toegangspoort dienen, een voorsprong op andere machtsblokken. Voor Nederland is de buitenlandse handel een belangrijke bron van welvaart: ruim een derde van ons nationale inkomen wordt hiermee verdiend. Dit is niet mogelijk zonder de verbondenheid die Schiphol middels de hubfunctie die zij vervult, biedt. Zoals ook in het rapport van Wennink wordt benadrukt, is deze essentieel om haar positie als internationaal knooppunt te behouden en voor Nederland om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats voor internationale bedrijvigheid. Nederlandse ondernemers investeren in het buitenland, en buitenlandse ondernemingen zijn actief in Nederland.

Tegen deze achtergrond heeft onderzoeksbureau Decisio de bijdrage van luchtvaart aan de economische veerkracht van Nederland onderzocht. Luchtvaart ondersteunt vrijwel alle Nederlandse strategische sectoren via connectiviteit,
handel en talentmobiliteit. Een sterke luchtvaartsector is voor sommige sectoren een randvoorwaarde en draagt daarmee bij aan het Nederlandse verdienvermogen. Met de sterke focus op hoogwaardige exportproducten in het
Nederlandse industriebeleid neemt het belang van luchtvaart toe. Een van de aanbevelingen is om het luchtvaartaanbod gericht af te stemmen op de economische behoeften (van strategische sectoren). Het gaat dan bijvoorbeeld om clusters zoals Life Sciences, High Tech Systems, geavanceerde maakindustrie en logistiek, die gevoelig zijn voor connectiviteitsverschraling. Andere aanbevelingen zijn het versnellen van verduurzaming, maar voorkomen van concurrentienadelen en het versterken van strategische autonomie in de luchtvracht.

Advies inzake zonnepanelen nabij luchthavens
De energietransitie vraagt om oplossingen voor duurzame opwekking van elektriciteit. In de directe

nabijheid van luchthavens bevinden zich gebieden met gebruiksbeperkingen waardoor deze in principe geschikt zijn voor de plaatsing van grootschalige zonneparken. Tegelijkertijd brengen zonneparken rond luchthavens uitdagingen met zich mee op het gebied van vliegveiligheid en ruimtelijke ordening. Recent zijn over deze uitdagingen voorvallen bekend bij Schiphol en bij Maastricht Aachen Airport. In deze gevallen ging het er onder meer om dat gerealiseerde, respectievelijk geplande zonneparken voor een gevaarzettende schittering zorgden of zouden gaan zorgen. De Kamer is hierover op verschillende momenten geïnformeerd[13].

Voor de vliegveiligheidsaspecten die samenhangen met het plaatsen van zonneparken bestaat op dit moment geen specifieke regelgeving die voorkomt dat gevaarzettende schittering kan ontstaan. Wel worden luchtvaartpartijen geraadpleegd wanneer sprake is van een vergunningsaanvraag en bestaat voor die partijen de mogelijkheid tot beroep wanneer een vergunning is verleend. Dit leidt in de praktijk tot onduidelijkheid bij initiatiefnemers, luchthavens, bevoegde gezagen en toezichthouders.

Het ministerie van IenW heeft Arcadis gevraagd om advies uit te brengen over een kader met voorwaarden, criteria en toepassingen waaronder het mogelijk moet zijn om zonneparken bij luchthavens te realiseren. Dit kader moet van toepassing kunnen zijn op Schiphol en andere luchthavens in Nederland. Het advies van Arcadis bied ik u hierbij aan. Arcadis hanteert in het kader onder meer de volgende uitgangspunten:

- Veiligheid is niet onderhandelbaar;
- Het is voor de elektrificatie van het energiesysteem en toenemende vraag naar elektriciteit van belang om het gebied rond luchthavens te benutten voor zonneparken;
- De luchtvaartpartijen en de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)– Luchthavenautoriteit moeten een duidelijke rol krijgen bij de validatie van de vliegveiligheidsaspecten van een ontwerp;
- Een (tijdelijk) kader dient alleen te worden toegepast in een relevant gebied in de nabijheid van een luchthaven en geldt niet voor de rest van Nederland.

Op basis van de uitgangspunten komt Arcadis tot het advies om in het kader als grenswaarde voor schittering door zonnepanelen het prudentiecriterium te hanteren nabij luchthavens. Daarnaast adviseert Arcadis onderzoek te laten doen naar de generieke toepasbaarheid van het criterium voor toekomstige zonneparken die worden gerealiseerd nabij luchthavens in Nederland. Arcadis adviseert verder om het tijdelijk kader vast te leggen, vooruitlopend op regelgeving. Door de Europese luchtvaartveiligheidsorganisatie (EASA) wordt regelgeving voorbereid voor schittering door zonnepanelen nabij luchthavens. Dit zal echter pas na 2029 resultaten opleveren. Omdat dit voor de Nederlandse praktijk te lang tot onduidelijkheid en onzekerheid leidt, wordt ervoor gekozen om de aanbevelingen van Arcadis over te nemen.

Het ministerie van IenW zal het advies van Arcadis uitwerken in een tijdelijk kader. Daarmee wordt aan bevoegde gezagen en betrokken partij handvatten gegeven waarmee ze, binnen hun eigen verantwoordelijkheden, een afweging kunnen maken. In het tijdelijk kader wordt beschreven op welke momenten en op welke manier de luchtvaartpartijen en ILT-Luchtvaartautoriteit betrokken kunnen worden bij de ontwikkeling van zonneparken bij luchthavens. Het tijdelijk kader zal van belang zijn voor nieuwe vergunningaanvragen voor zonneparken. Bij vergunningaanvragen die al in procedure zijn maar waarvoor nog geen vergunning is afgegeven hebben bevoegde gezagen de ruimte om met partijen in overleg te treden om het ontwerp van het voorziene park aan te passen.
Voor de invulling van de veilige afstand tot de baan en minimale oppervlakte worden ingevuld zal in lijn met het advies van Arcadis vervolgonderzoek van Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) worden betrokken.

[13] Kamerstukken II 29 665, nrs. 534 en 575

Parallel aan de invulling van een tijdelijk kader zal het ministerie van IenW de uitgangspunten betrekken bij de totstandkoming van regelgeving. De ervaringen met de toepassing van het tijdelijk kader worden daarin meegenomen. Naar verwachting zal het tijdelijk kader aan het einde van het derde kwartaal van dit jaar kunnen worden gepubliceerd.

Herziening van richtsnoeren voor staatssteun luchtvaartsector
De Europese Commissie heeft een consultatie gestart over de herziening van de Richtsnoeren voor staatssteun aan de luchtvaartsector uit 2014. Het ministerie heeft hierop gereageerd. Conform de gebruikelijke werkwijze worden reacties aan de Europese Commissie met de Kamer gedeeld. Met deze brief wordt de reactie van het ministerie aan uw Kamer aangeboden.

Met de herziening beoogt de Europese Commissie het staatssteunkader voor de luchtvaartsector te actualiseren, onder meer naar aanleiding van ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt, de gevolgen van de COVID-19-pandemie, Europese verduurzamingsdoelstellingen en de evaluatie van het bestaande kader. De richtsnoeren bieden lidstaten het kader waarbinnen overheden luchthavens financieel kunnen ondersteunen, bijvoorbeeld via subsidies, leningen of andere steunmaatregelen. De huidige richtsnoeren lopen april 2027 af. Hierna zal de herziening inwerkingtreden.

In deze reactie heeft het ministerie aangegeven dat het zich in grote lijnen kan vinden in de voorgestelde benadering voor exploitatiesteun aan regionale luchthavens. Wel heeft het ministerie de Europese Commissie verzocht om meer duidelijkheid te geven over de verruimde definitie van het begrip catchment area (verzorgingsgebied) en de mogelijke gevolgen daarvan voor het kunnen geven van bepaalde steun aan regionale luchthavens. Daarnaast heeft het ministerie aandacht gevraagd voor de beperkte aandacht voor verduurzaming in de concept-richtsnoeren. Hierbij is gepleit voor meer ruimte voor gerichte steunmaatregelen die de ontwikkeling en toepassing van innovatieve en duurzame luchtvaarttechnologieën kunnen ondersteunen. Ook verwelkomt het ministerie het voornemen van de Europese Commissie om een aanvullend guidance paper op te stellen met een overzicht van de bestaande staatssteunmogelijkheden voor de luchtvaartsector en heeft het ministerie verzocht de lidstaten te betrekken bij de verdere uitwerking hiervan.

Evaluatie herziene convenant veiligheidsverbetering Schiphol 2023
Het Convenant veiligheidsverbetering Schiphol is opgesteld naar aanleiding van het OVV-rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol (2017) en in 2018 ondertekend door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en partijen uit de luchtvaartsector. In oktober 2023 is het convenant herzien om geactualiseerde samenwerkingsafspraken vast te leggen, gericht op het borgen en continu verbeteren van de luchtvaartveiligheid op Schiphol. Artikel 14 van het convenant bepaalt dat het convenant tussentijds moet worden geëvalueerd. In dat kader heeft IenW KPMG in 2025 opdracht gegeven deze evaluatie uit te voeren en de bevindingen vast te leggen in het voorliggende rapport.
Het doel van de evaluatie was om te beoordelen in hoeverre het convenant doeltreffend en effectief functioneert, of de governance naar behoren werkt en of aanpassing van het convenant wenselijk is. In algemene zin concluderen de onderzoekers dat het convenant effectief heeft bijgedragen aan het vastleggen van afspraken over de samenwerking ter borging en verbetering van de luchtvaartveiligheid op Schiphol. Het biedt een structuur voor de verdere ontwikkeling van het Integral Safety Management System (ISMS) en ondersteunt het beheer van de Roadmap Safety Improvement Schiphol. Ook vinden de convenantspartijen dat het convenant als instrument goed heeft gewerkt en dat het, ondanks dat samenwerkingsafspraken inmiddels sterk zijn ingebed, nog steeds het juiste middel is om afspraken vast te leggen.
Het rapport bevat daarnaast een aantal aanbevelingen met het oog op het verbeteren van de effectiviteit, doeltreffendheid en governance van het convenant; denk hierbij onder andere aan het verbeteren van de koppeling tussen IenW en het ISMS het verbeteren van de koppeling tussen het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) en de sectorpartijen. IenW herkent de aanbevelingen en gaat met de convenantspartijen in gesprek over de opvolging.

Derde evaluatie opvolging aanbevelingen rapport OVV uit 2017
In vervolg op de eerdere twee evaluaties naar de opvolging van de aanbevelingen uit het rapport ‘Veiligheid vliegverkeer luchthaven Schiphol’ uit 2017’ van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV),

is er het afgelopen jaar een derde evaluatie uitgevoerd. Dit is aan de Kamer toegezegd in de zesde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol.[14]

Deze derde evaluatie richt zich op het beoordelen van de resterende drie deelaanbevelingen uit het OVV-rapport. Deze waren in de tweede evaluatie[15], als gedeeltelijk adequaat opgevolgd beoordeeld. Het betreft de volgende deelaanbevelingen:

- *Aanbeveling 1b (gericht aan Schiphol en LVNL):* Vermindering van de complexiteit van de infrastructuur van de luchthaven.
- *Aanbeveling 2d (gericht aan Schiphol en LVNL):* Vermindering van huidige en toekomstige veiligheidsrisico's door onder andere het aantal runway incursions structureel te verminderen.
- *Aanbeveling 7f (gericht aan IenW):* Vergroten van de effectiviteit van het toezicht op het vliegverkeer op en rond Schiphol door meer menskracht en middelen in te zetten, door te investeren in de inhoudelijke kennis van toezichthouders, door meer inhoudelijke inspecties te laten plaatsvinden en door het functioneren van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen te verbeteren.

De voorliggende evaluatie geeft antwoord op de vraag in hoeverre de sectorpartijen en de overheid sinds de tweede evaluatie in 2022, verdere maatregelen hebben getroffen en geïmplementeerd om de achterliggende veiligheidszorgen van de OVV over de drie nog openstaande deelaanbevelingen voldoende weg te nemen. De evaluatie is uitgevoerd aan de hand van het evaluatiekader de beoordelingssystematiek van het NLR, dat ook in de eerdere twee evaluaties is toegepast .

In de derde evaluatie concluderen de onderzoekers dat de opvolging van de resterende drie deelaanbevelingen als 'adequaat' kan worden beoordeeld. Het ministerie herkent deze beoordeling.

Aanbeveling 1b en 2d
De sectorpartijen hebben sinds het verschijnen van het OVV-rapport in 2017, verder gewerkt aan het gezamenlijk implementeren van het Integral Safety Management System Schiphol (ISMS). Daarbinnen worden voortdurend maatregelen en verbeteringen getroffen die hebben bijdragen aan het verminderen van de complexiteit van de infrastructuur op Schiphol en het structureel verminderen van het aantal runway incursions[16] op de luchthaven.

Aanbeveling 7f
Het ministerie van IenW heeft sinds 2017 ingezet op het verbeteren van de luchtvaartveiligheid op en rond Schiphol en het beheersen van risico's. Bij de tweede evaluatie in 2022 beoordeelden de onderzoekers de opvolging van aanbeveling 7f als 'deels adequaat' omdat het beoordelingskader voor het besturingstoezicht op het ISMS formeel nog niet was vastgesteld en dit gebruik maakte van open normen. Inmiddels houdt de ILT-Luchtvaartautoriteit (ILT-LVA) toezicht op het ISMS volgens dezelfde methodieken die gebruikt worden voor het toezicht op de gecertificeerde individuele sectorpartijen, wat de nog overgebleven zorg over deelaanbeveling 7f bij de onderzoekers heeft weggenomen. Daarnaast concluderen de onderzoekers dat het ABL van de ILT-LVA nu over voldoende goed opgeleide krachten beschikt en zij dat regelmatig de dialoog voert met relevante partijen over specifieke veiligheidsvraagstukken.

Dat de opvolging van alle aanbevelingen uit het OVV-rapport uit 2017 nu adequaat is beoordeeld door de onderzoekers, laat onverlet dat de sectorpartijen en IenW zich actief blijven inzetten om de luchtvaartveiligheid continu verder te verbeteren. Het ministerie van IenW werkt in afstemming met de ILT-LVA aan het uitvoeren van correctieve actieplannen naar aanleiding van de audit die de International Civil Aviation Organization (ICAO) in mei 2025 in Nederland heeft uitgevoerd. Hierover is de Kamer op 5 juni jl. geïnformeerd.[17]

[14] Kamerstuk 29 665, nr. 419
[15] Kamerstuk 29 665, nr. 476

[16] Er is sprake van een runway incursion wanneer een vliegtuig, een voertuig of een persoon zich ten onrechte op de start- en of landingsbaan bevindt of binnen de beschermende zone daarvan.
[17] Kamerstuk 31 936, nr. 1296

Rapport medisch protocol van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht

Bijgaand ontvangt de Kamer de jaarrapportage 2025 van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC). De NAC bestaat uit vertegenwoordigers van werknemers, werkgeversorganisaties en onderzoeksinstituten. De adviesgroep adviseert de minister van IenW over de mogelijke relatie tussen chemische stoffen in de cabinelucht en gezondheidsklachten bij vliegend personeel. De oorzaak van de klachten is ondanks veel onderzoek volgens de NAC niet duidelijk.
De jaarrapportage bevat een overzicht van de voortgang en resultaten van de NAC in 2025 en het ministerie van IenW heeft hier met belangstelling kennis van genomen. De NAC informeert alle betrokken partijen over internationale onderzoeken en relevante ontwikkelingen. In haar rapport beschrijft de NAC o.a. de vorderingen van het CAQIII-onderzoek[18] naar mogelijk schadelijke effecten van motorolie dat in 2026 wordt verwacht. Ook gaat de NAC in op de adviesnotitie voor het gebruik van meetinstrumenten bij het onderhoud van vliegtuigen. Recent heeft IenW nogmaals bij het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) aangedrongen op een gesprek over de notitie.
Daarnaast beschrijft de NAC dat zij in 2025 heeft gewerkt aan een adviesnotitie voor een medisch protocol. Die notitie heeft het ministerie van IenW in het tweede kwartaal van dit jaar ontvangen. De Kamer wordt hierover geïnformeerd,
waarmee de toezegging aan de leden van de BBB naar aanleiding van het Schriftelijk overleg vliegveiligheid in september 2025[19] wordt afgedaan.
In de notitie doet de NAC aanbevelingen dat er één centraal punt komt voor vliegend personeel met klachten die mogelijk gerelateerd zijn aan cabinelucht en dat er een onderzoeksprotocol wordt opgesteld. Omdat beide aanbevelingen (ook) op het beleidsterrein van het ministerie van SZW liggen, is het ministerie van IenW met SZW in gesprek over de opvolging. De opvolging zal besproken worden met de NAC, waar beide ministeries waarnemend lid van zijn. In de opvolging van de aanbevelingen is uitgangspunt dat de werkgever primair verantwoordelijk is voor het gezond en veilig werken van haar personeel.
De NAC is in 2015 opgericht en in 2022 per instellingsbesluit geformaliseerd. Het ministerie zal in 2025 een evaluatie laten uitvoeren naar voortgang, positionering en toekomstbestendigheid van de NAC.

Wettelijke evaluatie ZBO Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Eind 2024 ontving u het rapport van de wettelijke evaluatie van LVNL over de periode 2019 tot 2023[20]. Met deze verzamelbrief wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen.
Het ministerie van IenW en LVNL hebben de samenwerking verstevigd en de overlegstructuur verfijnd. Zo bespreken LVNL en IenW de beleidsopgaven en prioritering in een periodiek beleidsoverleg. Concrete resultaten zijn de tijdige betrokkenheid, verbeterde transparantie en meer onderling begrip. Daarnaast heeft LVNL een nieuwe organisatiestrategie ontwikkeld waarin samenwerking, zowel intern als met stakeholders, een heldere rol heeft gekregen. De strategie is vormgegeven met betrokkenheid van Defensiepersoneel en er is ingezet op gezamenlijke kernwaarden, gedeelde koers en integratie in de organisatie (in het kader van het 1ATM-programma (dit programma werkt aan de integratie van de volledige militaire luchtverkeersdienstverlening binnen LVNL). LVNL werkt als leverancier van vitale infrastructuur steeds intensiever samen met IenW, Defensie en ketenpartijen aan het borgen van haar weerbaarheid.
Ook de maatschappelijke rol die LVNL heeft in het beperken van (geluids-)hinder en uitstoot komt nadrukkelijk terug in de nieuwe organisatiestrategie. LVNL werkt mee aan de implementatie van het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, het reduceren van vliegtuigmotoremissies op Schiphol,

[18] Cabin Air Quality assessment of long-term effects of contaminants (CAQ lll)
[19] Schriftelijk overleg vliegveiligheid 19 september 2025; Kamerstuk 31 936-1148
[20] Kamerstuk 31 936, nr. 1194

de Luchthavenbesluiten voor de overige vliegvelden en informeert de omgeving transparant over wijzigingen in het luchtruim.

Instrument bestuurlijke boete

Met deze brief doe ik de toezegging af die ik in het Commissiedebat Schiphol van 19 mei heb gedaan over de bestuurlijke boete. Het lid Zwinkels informeerde of - vooruitlopend op de stelselwijziging vliegtuiggeluid - met een wetswijziging de mogelijkheid voor de ILT om een bestuurlijke boete op te leggen kan worden geïntroduceerd. Een bestuurlijke boete is ook wat mij betreft een instrument dat de ILT in de toekomst zou moeten kunnen inzetten bij de handhaving van grenswaarden die in luchtvaartbesluiten zijn opgenomen. In de huidige Wet luchtvaart is dit niet mogelijk. Een wijziging van de Wet luchtvaart kost echter tijd en zal niet eerder dan in 2028 gereed kunnen zijn. Daar komt bij dat enkel een bepaling over de bestuurlijke boete niet aansluit bij de huidige systematiek. Zo zal ook bijvoorbeeld de gezamenlijke nalevingsplicht bij grenswaarden aangepast moeten worden om duidelijk te maken aan wie een bestuurlijke boete kan worden opgelegd.

Daarom kies ik ervoor om het handhavingsinstrumentarium integraal te verbeteren. Het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid dat in 2030 beoogd is in werking te treden, is daarvoor het geëigende moment. In deze omvangrijke wetswijziging wordt de handhaving anders vormgegeven en meer in lijn gebracht met die van geluid van wegen en spoorwegen onder de Omgevingswet. Het beleidsvoornemen is om daarmee ook voor luchtvaart een bestuurlijke boete bij overtreding van grenswaarden mogelijk te maken. Over de inhoudelijke contouren van het nieuwe stelsel heb ik toegezegd de Tweede Kamer later dit kalenderjaar te informeren.

Zienswijze ontwerpbesluit wijziging Luchthavenverkeerbesluit Schiphol

Uw kamer heeft gevraagd om een reactie op de zienswijze van de provincie Zuid-Holland op het ontwerpbesluit wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB)[21].
Op dit moment wordt er gewerkt aan het beantwoorden van alle ingediende zienswijzen op het Luchthavenverkeersbesluit, inclusief de zienswijze van de provincie Zuid-Holland. De Tweede Kamer zal over het geheel worden geïnformeerd bij het aanleveren van de zogenaamde Nota van Antwoord waarin alle zienswijzen van een reactie worden voorzien.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

[21] 2026Z10 226/2026D27 287