Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/184276

Bijlage(n)
7

Datum: 5 oktober 2026
Betreft: Verzamelbrief Luchtvaart

Geachte voorzitter,

Met deze verzamelbrief luchtvaart 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 aan en moties van de Tweede Kamer.

De volgende onderwerpen komen in deze verzamelbrief aan de orde:
- Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens
- Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol
- Invulling 50 miljoen euro voor woningisolatie rondom Schiphol
- Realisatie 15% reductie op de geluidbelasting
- Verminderen geluidbelasting in de nacht met 50%
- Het meten van vliegtuiggeluid
- De economische waarde van de luchtvaartsubsector General Aviation (GA)
- Harmonisatie vliegbelasting
- Stimuleren productie en inzet van SAF
- Stand van zaken kerosineschok
- Wijziging jaarplan ILT 2027

Stand van zaken luchthavenbesluiten regionale luchthavens

Met de verzamelbrief luchtvaart Q2 (7 juli 2026)[1] is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de procedures voor de luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens. Het traject voor luchthavenbesluiten blijft inhoudelijk, bestuurlijk en politiek complex, wat vaak onvermijdelijk leidt tot onzekerheden in de planning. Het ministerie blijft inzetten op het zo spoedig mogelijk vaststellen van de luchthavenbesluiten voor de luchthavens. De Tweede Kamer wordt over de voortgang periodiek op de hoogte gehouden. Voor luchthaven Eelde is het Luchthavenbesluit in 2025 vastgesteld en inwerking getreden. Voor de luchthavens Rotterdam, Maastricht en Lelystad lopen de procedures tot vaststelling van (gewijzigde) Luchthavenbesluiten. Hieronder treft u enkele relevante ontwikkelingen aan.

[1] Kamerstuk 31 936 nr. 1302.

Rotterdam The Hague Airport

Luchthavenbesluit

Bij brief van 19 maart 2026 is het ontwerp Luchthavenbesluit Rotterdam aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer in het kader van een voorhangprocedure. In een Schriftelijk Overleg heeft een aantal fracties uit de Tweede Kamer over het ontwerpbesluit vragen gesteld. Deze zijn bij brief van 6 augustus 2026 beantwoord. Inmiddels heeft een aantal fracties in een aanvullend Schriftelijk Overleg nog een aantal vragen gesteld. De antwoorden zullen zo spoedig mogelijk aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Daarnaast heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) op 23 juli 2026 advies gegeven over het Milieueffectrapport (MER) dat ten behoeve van het ontwerp-Luchthavenbesluit Rotterdam is opgesteld. Het advies en de reactie van het bevoegd gezag is per Kamerbrief op 25 september jl. aan de Tweede Kamer aangeboden[2]. Op basis van de uitkomsten van de voorhangprocedure, het advies van de Commissie mer en de zienswijzen wordt het Luchthavenbesluit Rotterdam afgerond en vervolgens voor advies aangeboden aan de Afdeling advisering van de Raad van State. 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 moeten worden doorlopen, wordt de Tweede Kamer verzocht om spoedig de voorhangprocedure af te ronden.

Volgen van luchtverkeerroutes

In de hierboven genoemde brief aan de Tweede Kamer van 19 maart 2026 is aangegeven dat een deel van de overlast voor omwonenden rond de luchthaven Rotterdam veroorzaakt wordt door vliegtuigen die op aanvullende instructie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) vroegtijdig hun standaard vertrekroute verlaten, de zogenoemde 'afwijkingen'. In de brief is gemeld dat het ministerie een onderzoek heeft geïnitieerd om samen met LVNL en de ILT-Luchtvaartautoriteit te kijken of op de kortere termijn operationele maatregelen te bedenken zijn om tot het beter en langer volgen van luchtverkeersroutes voor regionale luchthavens te komen. Hiermee zou geluidhinder voor omwonenden kunnen worden verminderd. Het onderzoek is volgens planning de afgelopen zomer afgerond en de resultaten zijn voorgelegd aan de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam. Het onderzoek is als bijlage bij deze brief gevoegd.

De belangrijkste conclusies zijn dat routes vanaf de luchthavens van Maastricht Aachen Airport (MAA) en Groningen Airport Eelde (GAE) goed worden gevolgd. Vanaf de Rotterdam The Hague Airport (RTHA) worden de routes minder vaak gevolgd. Dit heeft grotendeels te maken met naderende verkeersstromen naar de luchthaven Schiphol, die de vertrekroutes vanaf RTHA kunnen doorkruisen. Het verkeer vanaf RTHA wordt hiervoor eerder door LVNL van de route gehaald om potentiële conflicten te voorkomen. Naar aanleiding van het onderzoek wordt een mogelijke aanpassing van een vertrek- en van een naderingsroute door het ministerie verder onderzocht. Dit zal resulteren in twee zoekgebieden, waarbij een eerste toets op operationele haalbaarheid wordt gedaan. Ook wordt hierbij een eerste inschatting gedaan wat eventuele verplaatsing van deze routes zal betekenen voor het aantal ernstig gehinderden in de omgeving. Dit onderzoek start naar verwachting in het vierde kwartaal van 2026. De eerste resultaten zullen naar verwachting in het eerste kwartaal van 2027 volgen.

[2] Brief van 25 september 2026, Kamernummer 2026Z20120

Om tot definitieve nieuwe routes te komen, zal het wijzigingsproces luchtruim en vliegprocedures worden doorlopen, waarbij vaststelling door de minister van Infrastructuur en Waterstaat een vereiste is. Ook participatie met belanghebbenden maakt hier deel van uit. Verder is er een sterke afhankelijkheid van beschikbare capaciteit van LVNL aan het implementeren van eventuele nieuwe (verplaatste) routes. Om die reden is het nog niet mogelijk om een inschatting te maken wanneer eventuele nieuwe (verplaatste) routes verwacht kunnen worden. Op de langere termijn maakt overigens het optimaliseren van de routes ook onderdeel uit van de luchtruimherziening. Dit biedt op de korte termijn geen oplossing.

Regeling militair medegebruik luchthaven Rotterdam
Met de kamerbrief van 18 december 2025 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de vaststelling en inwerkingtreding van de Regeling militair luchthavenluchtverkeer voor overige burgerluchthavens van nationale betekenis (hierna: de Regeling)[3]. Op grond van de Wet luchtvaart is het namelijk niet mogelijk om militair medegebruik en de voorwaarden hiervan op te nemen in een luchthavenbesluit. Met deze Regeling is in eerste instantie geregeld dat militair medegebruik mogelijk blijft op de luchthaven Eelde. Met de Omzettingsregeling van de luchthaven Rotterdam is militair medegebruik ook mogelijk op deze luchthaven. Om dit voort te zetten na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit Rotterdam wordt in overeenstemming met het ministerie van Defensie een wijziging (aanvulling) van de Regeling voorbereid. Het militair medegebruik moet plaatsvinden binnen de vast te stellen regels en grenswaarden, zoals de geluidruimte, in het Luchthavenbesluit Rotterdam. Het militair medegebruik omvat maximaal 350 bewegingen op jaarbasis, waarvan 10 in de nachtperiode (ter ondersteuning van spoedeisende hulpverlening, de uitvoering van politietaken en bij crisis- en rampbestrijding). Het gebruik van jachtvliegtuigen wordt niet toegestaan. Een concept van de voorgestelde gewijzigde Regeling is inmiddels in internetconsultatie aangeboden. Na verwerking van de reacties op deze consultatie wordt de gewijzigde Regeling vastgesteld. Het uitgangspunt is dat de gewijzigde Regeling gelijktijdig met het Luchthavenbesluit Rotterdam in werking zal treden.

<u>Maastricht Aachen Airport</u>
In de verzamelbrief luchtvaart van 7 juli 2026 is aangegeven dat het ministerie Maastricht Aachen Airport om aanvullende informatie heeft gevraagd naar aanleiding van de beoordeling en toetsing van de aanvraag van het luchthavenbesluit, het bijbehorende MER en de economische onderbouwing. De luchthaven is momenteel nog met een deel van de gewenste aanvulling bezig. Hierna kan het ontwerp-Luchthavenbesluit Maastricht worden afgerond en ter besluitvorming aan het kabinet worden voorgelegd. Op grond van de laatste planning betekent dit dat naar verwachting in het eerste kwartaal van 2027 het ontwerpbesluit in het kader van een voorhangprocedure aan de Eerste en Tweede Kamer wordt aangeboden en ter inzage wordt gelegd. De Commissie mer zal om advies worden gevraagd over het MER. Na verwerking van adviezen, zienswijzen en reacties wordt het ontwerpbesluit voor advies aan de Afdeling advisering van de Raad van State aangeboden. Na ontvangst van het advies kan het luchthavenbesluit formeel worden vastgesteld. Gelet op de noodzakelijke procedurestappen en de daarbij behorende doorlooptijden is de planning dat het

[3] Stcrt. 2025 nr. 37349.

Luchthavenbesluit Maastricht eind 2027 wordt vastgesteld. Parallel aan de vaststelling van het luchthavenbesluit wordt ook voor MAA een wijziging van de Regeling militair luchthavenluchtverkeer voor overige burgerluchthavens van nationale betekenis voorbereid om militair medegebruik op de luchthaven mogelijk te maken. Hiervoor zal eenzelfde procedure worden gevolgd als bij de luchthavens GAE en RTHA, waaronder een internetconsultatie.

Groningen Airport Eelde
Per brief van 18 december 2025 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de benoeming van een interim voorzitter voor de Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (hierna: CRO Eelde). Op voordracht van de bewoners-vertegenwoordiger van de gemeente Groningen en in afstemming met de leden van de CRO Eelde is destijds de heer Smidt bereid gevonden om de functie als interim-voorzitter te vervullen. Sindsdien is in samenwerking met de CRO Eelde gezocht naar een vaste voorzitter. Dit heeft ertoe geleid dat de heer Smidt per 1 september 2026 voor een periode van 4 jaren is benoemd tot voorzitter.

Luchthavenindelingbesluit Schiphol

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) zijn woningbouwbeperkingen opgenomen ter bescherming van de omgeving vanuit het oogpunt van externe veiligheid en geluidhinder. De ruimtelijke beperkingengebieden zijn sinds de inwerkingtreding van het LIB in 2003 niet meer gewijzigd. Omdat er gestreefd wordt om het Luchthavenverkeerbesluit per 1 november 2026 in werking te laten treden, is het vanzelfsprekend van belang om vervolgens ook de ruimtelijke contouren te actualiseren zodat deze in lijn zijn met de geldende wet- en regelgeving voor de vliegoperatie van Schiphol. Dit gebeurt via de actualisatie van het LIB.
Het LIB kent 5 verschillende beperkingsgebieden rondom Schiphol met verschillende LIB regels:

- LIB 1: sloopzone woningen vanwege externe veiligheid;
- LIB 2: sloopzone woningen vanwege geluid;
- LIB 3: beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten;
- LIB 4: beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen;
- LIB 5: afwegingsgebied geluid en externe veiligheid.

Medio 2025 is gestart met de uitwerking van de actualisatie van het LIB. Dit heeft nu geleid tot een afspraak tussen de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in samenspraak met betrokken provincies en gemeenten, om de actualisatie verder uit te werken in een ontwerpwijziging van het LIB. Deze actualisatie richt zich op het herzien van de grenzen van de gebieden rond Schiphol waar beperkingen gelden vanwege geluid en veiligheid (LIB 1 tot en met 4).

Voor alle beperkingengebieden geldt dat een overgang van de oude situatie naar beperkingengebieden gebaseerd op actuele geluid- en veiligheidscontouren effect heeft op de omvang van de beperkingengebieden. Door stillere vliegtuigen en de afname van de kans op een ongeval nemen de beperkingengebieden per saldo af. Ook veranderen de beperkingengebieden als gevolg van ander baan- en routegebruik en het gebruik van de meest actuele rekenmethoden en invoergegevens.[4]

[4] Effectenstudie actualisatie LIB, To70, 2026

LIB 4
De grootste wijziging wordt doorgevoerd in het LIB 4 gebied. De huidige grens van het beperkingengebied waar in principe geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd, het LIB 4 gebied, is gebaseerd op de 58 Lden-geluidcontour van berekeningen uit 2002. De buitengrens van het LIB 4 beperkingengebied wordt geactualiseerd op de 56 Lden-geluidcontour die is bepaald op basis van het milieueffectrapport (MER) voor het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Met deze actualisatie wordt de gerealiseerde afname van geluidbelasting sinds 2002, als gevolg van het stiller worden van vliegtuigen, ruimtelijk vastgelegd. Tegelijkertijd wordt de geluidcontour waarop de grens van LIB 4 is gebaseerd aangescherpt van de 58 Lden-contour naar de 56 Lden-contour. Tezamen zorgt dit ervoor dat het LIB 4 beperkingengebied per saldo kleiner wordt. Dit biedt ruimte voor nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen.

De 56 Lden-geluidscontour komt overeen met ongeveer 29% ernstig gehinderden onder de mensen die binnen dit gebied wonen, op basis van de blootstellings-responsrelatie van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2018.[5] Bij andere bronnen van geluid, zoals weg- en railverkeer, wordt doorgaans een grens gebruikt die overeenkomt met ongeveer 25% ernstig gehinderden, wat voor luchtvaart gelijk is aan de 54 Lden-geluidcontour. Bij deze 54 Lden-geluidcontour is de beperking op nieuwe woningen groter dan bij 56 Lden geluidcontour. De ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties kiezen ervoor om in deze actualisatie een tussenstap te zetten naar een nieuw geluidstelsel. Bij de overgang van het ruimtelijk beleid naar de Omgevingswet, die over enkele jaren verwacht wordt, wordt nader invulling gegeven aan de verdere verbetering van de bescherming van de gezondheid van omwonenden, in balans met de belangen van woningbouw in de regio en de economische belangen van de luchtvaartsector. In lijn met de geluidnormering voor andere geluidbronsoorten wordt daarbij op dit moment gedacht aan een grenswaarde die een kans op ernstige hinder van circa 25% representeert (op basis van de blootstelling-respons relatie van de WHO 2018). Daar komt bij dat vliegtuigen de komende jaren naar verwachting stiller zullen worden, waardoor de geluidcontouren kleiner zullen worden. Hierdoor zal een ruimtelijke afbakening van het LIB 4 gebied met de 54 Lden-geluidcontour binnen enkele jaren naar verwachting ongeveer samenvallen met de huidige 56 Lden-geluidcontour, die met deze actualisatie wordt vastgelegd. Dit perspectief zal meegenomen worden in de integrale politieke weging, waarin ook de belangen van luchtvaart, ruimtelijke ordening en woningbouw worden bezien.

Door deze actualisatie van LIB 4 ontstaat er op locaties ruimte voor gemeenten om nieuwe woningen toe te voegen. Daar tegenover staat dat er ook een klein aantal gebieden is waar de beperkingen toenemen. Voor reeds geplande nieuwbouw in deze gebieden is afgesproken dat deze plannen worden uitgezonderd. Het gaat om een zeer beperkt aantal woningbouwplannen.

LIB 5
De buitengrens (LIB 5) wordt met deze actualisatie niet gewijzigd. De wijziging van LIB 5 wordt onderdeel van de uitwerking van het nieuwe geluidstelsel waarbij

[5] De blootstellings-responsrelatie van de WHO is primair ontwikkeld vanuit het oogpunt van gezondheidsbescherming en is daarmee geschikt als basis voor het stellen van normen waarbij het gaat om langdurige blootstelling aan geluid, zoals bij bouwbeperkingen het geval is.

samen met provincies en gemeenten gewerkt wordt aan de uitwerking van een overgang van LIB 5 naar een nieuw afwegingsgebied in lijn met de WHO-advieswaarden (45 Lden). Voor het vastleggen van een nieuw afwegingsgebied vindt te zijner tijd besluitvorming plaats op basis van nieuw berekende contouren waarvan de effecten in beeld zijn gebracht.

Invulling 50 miljoen euro voor woningisolatie rondom Schiphol

In het coalitieakkoord heeft het kabinet afgesproken dat Schiphol 50 miljoen euro investeert om woningen te isoleren. Momenteel wordt een plan opgesteld voor de inzet van deze investering. Schiphol is hierover in gesprek met het ministerie van IenW. Naar verwachting zal de Tweede Kamer voor het einde van het jaar worden geïnformeerd over de nadere uitwerking. Bij de uitwerking wordt nadrukkelijk onderzocht hoe dit bedrag zo effectief mogelijk kan bijdragen aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol. Daarbij wordt gekeken naar woningen waar de grootste gezondheidswinst kan worden verwacht door vermindering van geluidhinder in de nacht. Hierbij wordt gefocust op woningen die niet of onvoldoende onder bestaande isolatieregelingen vallen, waarbij vanzelfsprekend wordt uitgegaan van objectieve selectiecriteria.
De investering van 50 miljoen euro komt bovenop de eerder toegezegde bijdrage aan het Omgevingsfonds Schiphol (OFS). Via dit in juni 2025 gestarte fonds stelt Schiphol tot 1 januari 2032 maximaal 70 miljoen euro beschikbaar om de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio in brede zin te verbeteren.

Realisatie 15% reductie op de geluidbelasting en verminderen geluidbelasting in de nacht met 50%

Zoals eerder aan de Kamer gemeld[6] heeft KLM bevestigd dat het maatregelen zal treffen om het tegenvallende resultaat van de tweede tussenmonitoring van de balanced approach-maatregelen te ondervangen. Als deze maatregelen doorgevoerd worden, zal op basis van voorlopige inschattingen het geluidsdoel van 15% worden behaald. Aan het einde van het gebruiksjaar 2026 zal uit de dan op te stellen monitoringsrapportage blijken of het maatregelenpakket dat voortkwam uit de balanced approach-procedure inderdaad een reductie van 15% op de geluidbelasting heeft gerealiseerd. Op dat moment is ook duidelijk welke opgave nog resteert om de totale beoogde reductie van 20% te realiseren. Eerder is de Tweede Kamer geïnformeerd dat bij het behalen van dit restdoel ook de autonome ontwikkelingen zullen meetellen.[7] Naar verwachting zal begin volgend jaar de monitoringsrapportage over het gehele gebruiksjaar 2026 gereed zijn. De Tweede Kamer krijgt deze toegestuurd met daarbij een toelichting op de wijze waarop het restpercentage zal worden ingevuld.

Zoals toegezegd[8] aan de Tweede Kamer volgt hieronder een tijdlijn over de afspraak uit het coalitieakkoord m.b.t. de doelstelling van een geluidsreductie van 50% in de nacht in 2023 ten opzichte van 2024:

- Momenteel wordt inzicht verkregen in wat voor soort geluidsmaatregelen kunnen bijdragen aan de invulling van de doelstelling.
- Hierbij wordt conform de werkwijze vanuit de balanced approach-procedure eerst gekeken naar andere maatregelen dan exploitatiebeperkingen.
- Ook wordt conform de werkwijze van de balanced approach-procedure begin 2027 technisch overleg gevoerd met de betrokken stakeholders.

[6] 2026Z19654
[7] Kamerstuk 29665, nr. 556
[8] Kamerstuk TZ202605-093, toezegging tijdens Tweede termijn CD Schiphol, 26 mei jl.

- Daarna zal gekeken worden naar de volgende stappen conform de balanced approach-procedure, waarbij wordt ingegaan op het verdere proces en implementatie van de maatregelen. Hierover zal de Kamer begin 2027 worden geïnformeerd,
- Uiterlijk het eerste kwartaal van 2027 zal gelijktijdig de implementatie worden gestart van de doelstelling over de nacht in het Actieplan omgevingslawaai Schiphol met inbegrip van de benodigde wijziging voor de invulling van het resterende percentage van de doelstelling van -20%. Na het doorlopen van een zienswijzenprocedure zal het Actieplan rond de zomer van 2027 kunnen worden vastgesteld.

Het meten van vliegtuiggeluid

Aan het lid De Groot is toegezegd om de Tweede Kamer een uitwerking te doen toekomen van de wijze waarop het proces van het meten van vliegtuiggeluid zal worden vormgegeven. Het meten van vliegtuiggeluid kan worden ingezet ten behoeve van informatievoorziening. Daarnaast worden metingen gebruikt voor validatie van een rekenmodel met betrekking tot de geluidbelasting vanwege luchthavenluchtverkeer. De Tweede Kamer is geïnformeerd dat het ministerie overgaat tot structurele validatie van het rekenmodel.[9] Dit wordt omgezet in een wettelijke verplichting voor het ministerie en tegelijkertijd handelt het ministerie alsof deze verplichting er al is. Het RIVM en het NLR voeren momenteel een nieuwe validatie uit van het bestaande en van een verbeterd rekenmodel voor Schiphol. Het proces van modelverbetering volgt de Europese ontwikkelingen op het gebied van rekenmodellen en is grotendeels ontkoppeld van het proces rondom besluiten over luchthavens. De resultaten van de nieuwe validatie worden begin 2027 verwacht. Het meten ten behoeve van informatievoorziening wordt uitgevoerd door de luchthavens en regionale overheden. Rondom Schiphol heeft de luchthaven sinds 1993 het NOMOS-netwerk in gebruik om openbaar inzicht te bieden in de actuele geluidniveaus van individuele vliegtuigpassages. Dit netwerk van 41 meetpunten meet real-time de geluidniveaus van vliegtuigpassages van en naar Schiphol en de meetresultaten zijn voor iedereen in te zien. Het ministerie is met Schiphol in gesprek om te onderzoeken of mobiele meetposten benut kunnen worden om bij tijdelijke situaties zoals groot baanonderhoud het vliegtuiggeluid te meten. Aanvullend hebben meerdere gemeenten rondom Schiphol zelf het initiatief genomen voor de installatie van meetposten die vliegtuiggeluid continue meten. Ook deze metingen zijn openbaar inzichtelijk. Op 2 juli 2026 nam de Tweede Kamer de motie Köse en Kostić aan.[10] Deze motie verzoekt om in samenwerking met provincies en gemeenten een plan te ontwikkelen voor een netwerk van meetpunten rondom Schiphol, de Tweede Kamer hierover voor het einde van het jaar te informeren en daarbij ook in te gaan op de resultaten van dit meetnetwerk. Er is recent binnen het NOVEX-programma Schipholregio besloten tot het uitvoeren van een ‘citizen science project’ gericht op burgermetingen van vliegtuiggeluid rond Schiphol. Op dit moment werkt het ministerie met de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland aan de projectvoorbereiding. Dit project dient om deelnemende burgers die hinder ervaren zelf geluid te laten meten, en hierover met overheden en kennisinstellingen in gesprek te gaan en de hinder te duiden. Zo ontstaat er meer inzicht in de geluidniveaus en oorzaken van hinder. Deze inzichten en dialoog kunnen op den duur bijdragen aan het versterken van wederzijdse vertrouwen, gezamenlijke kennisopbouw en gerichter beleid om geluidhinder beter te bestendigen. Eind dit jaar wordt de Tweede Kamer

[9] Kamerstukken II 2023/2024, 31936 nr. 1156
[10] Kamerstukken II 2025/2026, 29665 nr. 625

geïnformeerd over doel, reikwijdte en inhoud van dit initiatief. De opvolging van de toezegging aan het lid De Groot wordt betrokken bij de invulling van de motie Köse en Kostić. Deze toezegging wordt hiermee afgedaan.

Onderzoek naar de (sociaal-) economische waarde van de luchtvaart-subsector General Aviation (GA).

SEO Economisch Onderzoek heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoek gedaan naar de (sociaal-) economische waarde van de luchtvaartsubsector General Aviation (GA). Aanleiding voor dit onderzoek is dat er met regelmaat vragen worden gesteld over de bijdrage van GA aan de Nederlandse luchtvaart en de bredere samenleving. Dit onderzoek biedt kwantitatief inzicht dat bijdraagt aan de beantwoording van die vragen. Uit het onderzoek volgt dat GA een geschatte economische waarde vertegenwoordigt van circa 1 miljard euro per jaar en dat de werkgelegenheid neerkomt op ongeveer 7.300 fte. Daarnaast vervult GA essentiële maatschappelijke taken, zoals het opleiden van vliegers van ambulance- en politievluchten, pijplijn inspecties en donorvluchten. De GA draagt bij aan de weerbaarheid van Nederland, onder meer door het bedienen van boorplatformen en windmolenparken, het uitvoeren van opdrachten en opleidingsonderdelen voor defensie en het uitvoeren van inspecties aan vitale infrastructuur. De GA is de sector waar innovatie en verduurzaming van de luchtvaart als eerste gestalte krijgen, bijvoorbeeld via de ontwikkeling en inzet van elektrisch aangedreven luchtvaartuigen. Op vliegveld Teuge vindt meer dan de helft van alle elektrische vluchten wereldwijd plaats. In de transitie naar elektrisch vliegen is de GA de kraamkamer voor de grotere luchtvaart..

Bij deze brief ontvangt de Tweede Kamer het onderzoek. Het ministerie van IenW is zich bewust van de uitstoot van stoffen en de productie van geluid die door GA worden veroorzaakt maar ook van mening dat de GA een belangrijke bijdrage levert aan de luchtvaart in Nederland. Daarom is ook blijvende inzet nodig om de (maatschappelijke) rol van GA te kunnen borgen. Dat vraagt inzet van de provincies (als bevoegd gezag voor de luchthavens van regionale betekenis), maar ook vanuit het ministerie. Het ministerie doet dit allereerst via wet- en regelgeving. Voorbeelden zijn dat op Groningen Eelde Airport ruimte wordt geboden voor het accommoderen van lesvluchten. Ook wordt in de Luchthavenbesluiten voor Groningen Eelde Airport en Rotterdam The Hague Airport een aparte gebruiksruimte voor maatschappelijk verkeer wordt opgenomen, zoals voor spoedeisende hulpverlening. Verder stimuleert het ministerie de verduurzaming in de GA-sector. Ook wordt rekening gehouden met het accommoderen van de GA in de lucht, bijvoorbeeld in het programma Luchtruimherziening.

Harmonisatie vliegbelasting

Het kabinet heeft tot doel de verduurzaming en concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart in samenhang te versterken. Het kabinet verlaagt het hoge tarief van de vliegbelasting voor langeafstandsvluchten dat per 2027 zou gaan gelden naar Duits niveau, van € 74,81 naar € 59,43. Hiermee wordt een gelijker speelveld voor de luchtvaart in Nederland gecreëerd en de kostenpositie van luchtvaartmaatschappijen die vliegen vanaf Nederlandse luchthavens verbeterd. Daarmee worden luchtvaartmaatschappijen ook beter in staat gesteld om te investeren in verduurzaming. De verlaging van het hoge tarief is onderdeel van de inzet van het kabinet op een Europese vliegbelasting die voor alle EU-

landen gelijk is en in lijn met moties Goudzwaard[1][1] en El Abassi[2][2]. In de motie de Groot/Goudzwaard[3][3] over de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport is verzocht om in ieder geval de hoogte van de vliegbelasting te betrekken in de analyse van de concurrentiepositie van deze luchthavens. Ik zal voor de begrotingsbehandeling van IenW conform toezegging verschillende beleidsopties in beeld brengen.

Stimuleren productie en inzet van SAF

Parallel aan het aanpassen van de vliegbelasting, stimuleert het kabinet ook de inzet van SAF door luchtvaartmaatschappijen.
Door Schiphol wordt een fonds opgezet om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om SAF additioneel aan de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU verordening) bij te mengen. Schiphol stelt hiervoor de komende drie jaar 45 miljoen euro beschikbaar. Het kabinet heeft in de begroting in de jaren 2027 tot en met 2029 ook 45 miljoen euro gereserveerd. De bijdrage van de Rijksoverheid is afhankelijk van goedkeuring door de Europese Commissie.

Daarnaast bent u eerder geïnformeerd over de subsidieregeling Stimulering Duurzame Luchtvaartbrandstoffen (SDL) [11]. Deze subsidieregeling heeft als doel de realisatie van commerciële productiecapaciteit voor de productie van e-SAF en geavanceerde bio-SAF in Nederland te stimuleren. De regeling biedt zowel steun voor het uitvoeren van voorbereidende studies die noodzakelijk zijn voor het nemen van een investeringsbeslissing, als ook voor de daadwerkelijke bouw van de fabriek, de aankoop van installaties en het operationeel maken van de fabriek. De subsidieregeling is inmiddels goedgekeurd door de Europese Commissie en op 16 september gepubliceerd in de Staatscourant[4][4]. De eerste openstelling voor e-SAF-projecten vindt plaats op 3 november, met een beschikbaar budget van €205,4 miljoen. Hiermee is een belangrijke stap gezet richting de daadwerkelijke realisatie van e-SAF-productiecapaciteit in Nederland. Met de openstelling in 2026 wordt tevens invulling gegeven aan de motie van de leden Köse en Zwinkels van 12 mei[5][5], waarin de regering werd verzocht zich maximaal in te spannen om de subsidieregeling SDL zo spoedig mogelijk in 2026 open te stellen en verdere vertraging te voorkomen.

Stand van zaken kerosineschok

Na het uitbreken van de oorlog in het Midden-Oosten op 28 februari 2026 was de verwachting dat er mondiaal grote kerosinetekorten zouden ontstaan. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarop intensief overleg gevoerd met de luchtvaartsector, het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, het Centraal Orgaan Voorraadvorming Aardolieproducten (COVA), andere EU lidstaten en de Europese Commissie om de beschikbaarheid van kerosine te monitoren en om vast te stellen of er aanvullende maatregelen nodig waren.

Doordat raffinaderijen meer kerosine zijn gaan produceren dan aanvankelijk verwacht en er nieuwe importstromen op gang zijn gekomen, zijn er geen tekorten ontstaan en zijn maatregelen uitgebleven. Wel zijn de brandstofprijzen

[1][1] Kamerstukken II, 2025-2026, 36800-XII, nr. 23
[2][2] Kamerstukken II, 2025-2026, 29665, nr. 610
[3][3] Kamerstukken II, 2025-2026, 31396, nr. 1277
[11] Kamerstukken II, 2025–2026, 31936-1304
[4][4] Staatscourant 2026, 31133
[5][5] Kamerstukken II, 2025-2026, 31936 nr. 1287

sterk gestegen. Zo is de prijs van kerosine sinds het uitbreken van de oorlog met 89% gestegen (status 25 september 2026). Dit drukt zwaar op de bedrijfsresultaten van de luchtvaartmaatschappijen.

De situatie blijft precair. Zolang de doorgang van de Straat van Hormuz onzeker blijft, is de verwachting dat mondiale voorraden verder afnemen en dat brandstoffen steeds meer met elkaar concurreren. Ook zetten de beperkingen van de doorvaart van Bab el-Mandeb en de aanvallen op raffinaderijen en andere infrastructuur door Rusland en Oekraïne de markt voor olie(producten) verder onder druk. Vanwege deze onzekerheid heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de luchtvaartsector afgesproken om ook komende periode regulier overleg te voeren om de ontwikkelingen te monitoren zodat er tijdig maatregelen genomen kunnen worden indien er kerosinetekorten ontstaan.

Daarnaast blijven het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Defensie en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat in gesprek over aanverwante vraagstukken, zoals de inzet van strategische voorraden, strategische autonomie, prioritaire gebruikers bij kerosine schaarste en het opschalen van aanbod en gebruik van sustainable avaition fuel (SAF).

Wijziging Jaarplan ILT 2027

Op 15 september jl. is het Jaarplan 2027 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)[12] met uw Kamer gedeeld. Per abuis is in het jaarplan op pagina 32, hoofdstuk 4.1, een inmiddels achterhaalde passage vanuit het toezichtproces blijven staan. Daarnaast is ook de naam van de onder toezichtstaande blijven staan. Dit is aangepast en hierbij ontvangt u het gerectificeerde ILT Jaarplan 2027.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

[12] Kamerstuk 37020-XII-4 van 15 september 2027